

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} AOÛT 1883.

Complément du crédit spécial de 21,500,000 francs pour les installations maritimes d'Anvers ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

A votre séance du 14 décembre dernier, le Gouvernement a présenté une demande de crédit spécial de 21,500,000 francs, pour l'achèvement des travaux des nouvelles installations maritimes à Anvers.

L'exposé des motifs faisait connaître qu'à cette époque les crédits précédemment alloués étaient épuisés. De là résultait l'urgence du vote, au moins partiel, du crédit proposé pour l'achèvement de cette grande entreprise d'intérêt national. La section centrale fut d'avis qu'il était utile et opportun, puisque le crédit était présenté comme devant être le dernier, de rappeler à cette occasion les bases établies par la loi de 1874, les conditions dans lesquelles la loi a été exécutée, d'indiquer ce qui était fait et ce qui restait à faire. Avant la séparation de la Chambre pour les vacances de Noël, cela n'était pas possible; le temps manquait.

Le rapporteur fut chargé de demander à M. le Ministre de l'Intérieur s'il acceptait le vote immédiat d'un crédit partiel et, dans ce cas, quel devrait être le chiffre de l'à-compte. M. le Ministre y consentit; il répondit « que dans » l'hypothèse où le crédit pétitionné ne serait alloué que d'ici à quatre mois, il

(1) Projet de loi, n° 36.

Premier rapport, n° 71.

(2) La section centrale, présidée par M. DESCAMPS; était composée de MM. HOUTART, MALOU, JANSON, CHARLES JANSENS, DE HEMPTINNE et SCAILQUIN.

» conviendrait que le Département de l'Intérieur pût disposer dès à présent d'un
 » crédit de 15 millions de francs qui serait affecté aux paiements suivants :

» Indemnités pour expropriations	fr. 5,543,000
» A-compte pour travaux en cours	5,540,000
» Régularisation d'avances faites à ce jour par la Trésorerie . .	4,517,000
» Soit ensemble.	fr. 15,000,000

A cette note était annexé un aperçu sommaire des dépenses faites et à faire, par grandes catégories. Le voici :

NATURE DES DÉPENSES.	MONTANT DES ENGAGEMENTS ET DES dépenses à faire.	SOMMES PAYÉES	SOMMES RESTANT A LIQUIDER.
4 ^e Expropriation d'immeubles	23,000,000	17,656,666 85	5,343,333 15
2 ^e Travaux des murs de quai et du bassin de batelage. (Entreprise Couvreur et Heisent).	42,800,000	29,388,344 30	13,411,658 70
3 ^e Travaux d'égouts, pavages, travaux secondaires, frais d'études, d'adjudication, et dépenses diverses . .	3,700,000	954,991 85	2,745,608 15
	69,500,000	48,000,000 »	21,500,000 »
TOTAL. fr.		69,500,000 »	

La section centrale s'empessa de proposer à la Chambre d'allouer un crédit de quinze millions à titre d'à-compte et cette proposition fut adoptée à votre séance du 22 décembre 1882.

Elle formula aussi et transmit à M. le Ministre de l'Intérieur une série de questions. Avant que les réponses lui fussent parvenues, le Gouvernement, par application du nouveau mode projeté pour l'allocation des crédits affectés aux dépenses extraordinaires, crut devoir comprendre dans le projet n° 114 de la présente session, un crédit de 5,700,000 francs à dépenser, en 1883, pour les travaux d'Anvers, et, dans le budget général de 1884, une somme de 800,000 francs à affecter, en 1884, à la même destination. (*Voy. Budget général*, p. 543.)

La section centrale chargée d'examiner le projet n° 114, dit, dans son rapport du 7 juin (document n° 181), qu'elle n'a pas cru devoir s'occuper de la demande de crédit pour les installations maritimes d'Anvers, parce que la somme sollicitée pour cet objet est comprise dans le crédit total de 21 1/2 millions de l'examen duquel une autre section centrale est saisie.

Comme le mode nouveau proposé pour la formation du budget des recettes et des dépenses extraordinaires n'est pas encore adopté par la Chambre et ne le sera probablement pas dans le cours de la présente session, nous croyons devoir faire rapport sur tout le complément du crédit de 21 1/2 millions. Toutefois, si

le Gouvernement le préférait ainsi, on pourrait, sans rien préjuger, ne voter que les 5,700,000 francs à dépenser en 1883.

Les réponses du Gouvernement aux questions posées au nom de la section centrale en décembre dernier, ont été adressées au rapporteur vers la fin de juin.

Pour que ces explications soient facilement comprises, il est nécessaire de rappeler aussi succinctement que possible l'objet et les bases essentielles de la combinaison admise par la loi du 17 avril 1874.

Les bassins situés au nord d'Anvers sont la propriété de la ville. Les anciens quais reconstruits au commencement de ce siècle appartiennent à l'État. Mais l'administration en a été remise à la ville d'Anvers en 1815, par application du système général de décentralisation qui a prévalu à cette époque. Ces quais se terminaient à la batterie Saint-Michel; en amont il n'y avait plus rien.

Les terrains de la citadelle du Sud avaient été cédés, le 14 octobre 1869, au docteur Strousberg; mais, en 1873, il était moralement certain que les engagements pris envers l'État pour le payement du prix et pour l'appropriation de ces vastes terrains aux besoins du commerce demeureraient en souffrance.

Un projet grandiose de travaux, sur la rive gauche, qui se serait exécuté moyennant un concours financier très modéré de l'État et qui ouvrait à l'expansion commerciale d'Anvers de vastes horizons, n'avait rencontré qu'une hostilité presque unanime.

Il fallait donc reporter les efforts sur la rive droite. Des améliorations considérables étaient nécessaires et même urgentes. L'accroissement prodigieux du mouvement du commerce d'Anvers, la substitution progressive de la vapeur à la voile, l'augmentation continue du tonnage des navires, la concurrence d'autres ports étrangers, mieux installés et mieux outillés, en un mot des intérêts nationaux exigeaient une complète transformation.

La tâche à remplir était immense. Aussi le Gouvernement proposa-t-il d'abord de la diviser. Laissant à la ville l'obligation d'agrandir au besoin les bassins et autres installations situés au nord, l'État s'engageait à reconstruire les anciens quais jusqu'à la batterie Saint-Michel, et le concessionnaire substitué au docteur Strousberg avait à construire les quais en amont de cette batterie, ainsi qu'un bassin pour le batelage.

Ce partage des devoirs, s'il avait été admis, eut réduit à peu près de moitié la dépense à faire par l'État; il aurait eu aussi l'avantage de créer une concurrence au monopole actuel pour les transports et les manipulations des marchandises.

Il fallut modifier profondément les bases de ce projet primitif; l'État fut amené à user de l'option qu'il s'était réservée et de faire toutes les installations nouvelles, même le bassin de batelage.

Le principe admis après de longues négociations entre l'État et la ville fut d'accepter pour l'État l'obligation de faire toutes les dépenses de constructions dans le sol; la ville d'Anvers, de son côté, devait fournir la superstructure, c'est-à-dire, toutes les installations immobilières ou mobilières à la surface.

La ville était chargée de la gestion pour compte commun; elle prélevait une

somme fixée à forfait pour ses frais d'administration ; les recettes nettes devaient se partager au prorata des dépenses faites par l'une et par l'autre partie.

Ces indications générales nous paraissent suffire pour se rendre compte du but des questions et de la portée des réponses que nous allons reproduire.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

1^{re} QUESTION.

Fournir un ou plusieurs plans, à une assez grande échelle, indiquant :

a) Le tracé adopté pour l'établissement des murs de quai ;

b) La ligne primitive déterminant la largeur des quais selon les déclarations faites à la section centrale en 1874 ;

c) La ligne adoptée plus tard fixant cette largeur au minimum de cent mètres ;

d) Le plan général des travaux maritimes avec indication des parties exécutées et des parties restant à exécuter au 1^{er} janvier 1885 ;

e) Les installations établies ou projetées à la surface, hangars, magasins, grues, voies ferrées, embarcadères, etc.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

RÉPONSE.

a) Les données du plan annexe n° 1, répondent à cette question.

b) En 1874, la largeur à donner aux quais de l'Escaut n'était pas arrêtée.

Le Gouvernement déclarait à cette époque à la section centrale, « qu'il » s'était refusé dans le cours de la négociation, et même depuis qu'elle était close, à fixer une largeur minima ». Il ajoutait que « si l'alignement préconisé, » par la commission de 1870, alignement qui a été adopté, était définitivement admis, le quai aurait sur certains points au-delà de 100 mètres. »

c) Cette ligne est tracée sur le plan annexe n° 1. La largeur minimum est de 90 mètres et s'étend sur une grande partie de la 1^{re} section.

d) Ce plan est en trois feuilles et forme l'annexe n° II. Il indique que les travaux de la 1^{re} section étaient terminés le 1^{er} juillet 1881, ceux de la 2^e section le 1^{er} mai 1882, et que ceux de la 3^e section sont en voie d'achèvement.

e) Sous les numéros 3 à 11 (9 feuilles) se trouvent annexées des reproductions photographiées des plans indiquant les installations à faire par la ville d'Anvers pour l'appropriation et l'outillage des deux premières sections des quais de l'Escaut.

Le plan n° 4 donne les dispositions approuvées en principe pour les voies ferrées et les hangars de la 2^e section.

Tous les plans et cartes seront déposés sur le bureau pendant la discussion.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE

REponses DU GOUVERNEMENT.

2° QUESTION.

Quels prix étaient demandés à la première adjudication par les divers soumissionnaires dans l'hypothèse de l'adoption du tracé AA'...?

Indiquer la division du prix total pour chacune des quatre sections ou lots.

RÉPONSE.

Le tableau ci-joint contient les renseignements demandés et indique la division du prix total pour chacune des sections.

Un exemplaire du cahier des charges qui a servi à la mise en adjudication est annexé à la réponse à la troisième question.

Le tableau contenant le relevé des soumissions faites à la première adjudication est reproduit ci-après et forme l'annexe n° I au présent rapport.

Le cahier des charges sera déposé sur le bureau pendant la discussion.

A cette première adjudication qui ne fut pas approuvée, les prix étaient demandés dans la double hypothèse de l'adoption du tracé AAA et d'un autre tracé BBB reportant les quais plus avant dans le lit de l'Escaut. Ce dernier tracé imposant une plus forte dépense fut abandonné lors de la réadjudication. C'est pourquoi la section centrale a jugé inutile de faire produire les chiffres des soumissions déposées dans la deuxième hypothèse, tracé BBB.

Pour cette entreprise si grande, si difficile, le Gouvernement³ adopta un mode d'adjudication jusqu'alors inusité en Belgique. Tous les travaux faits depuis un demi-siècle ont été adjugés au rabais sur les plans dressés d'avance par l'administration. Ce n'est pas ici le moment d'examiner si ce système est le meilleur et s'il n'a pas eu trop souvent des conséquences très fâcheuses pour les finances de l'État. Quoi qu'il en soit, il a été jugé inapplicable cette fois ; l'adjudication ne s'est donc pas faite au rabais pour l'exécution d'un plan déterminé. Chaque entrepreneur admis à soumissionner pouvait présenter un ou plusieurs plans en indiquant le prix qu'il demandait pour les exécuter. La commission spéciale chargée d'examiner les soumissions et de donner son avis au Gouvernement avait à apprécier quel était le projet le meilleur relativement au prix demandé. Ses préférences furent pour le deuxième projet de la Société de construction des Batignolles dont le coût devait être de 51,900,000 francs, c'est-à-dire l'un des plus élevés.

Après mûr examen, le Gouvernement résolut d'user du droit qu'il s'était réservé de ne point approuver l'adjudication et de faire un nouvel appel aux soumissionnaires.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

REponses DU GOUVERNEMENT.

3° QUESTION.

c) A quel prix s'est faite la deuxième adjudication, soumission de MM. Cou-

RÉPONSE.

Les Sieurs Couvreur et Hersent ont été déclarés adjudicataires de l'entreprise,

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

vreux et Hersent? Indiquer la même division par sections.

REponses DU GOUVERNEMENT.

moyennant le prix de 58,275,225 francs, inscrit dans la soumission approuvée le 4 mai 1877.

Ce prix se subdivise comme suit :

1 ^{re} partie	fr. 18,133,075
2 ^e —	8,114,820
3 ^e —	6,375,600
4 ^e —	5,651,730
Total.	fr. 58,275,225

L'approbation de la soumission est subordonnée à la convention additionnelle ci-jointe en copie conclue le 4 mai 1877 pour être annexée à la soumission.

Il convient de remarquer que la soumission des sieurs Couvreur et Hersent est dressée dans l'hypothèse du forfait relatif, indiquée au dernier alinéa de la page 2 de la dépêche-circulaire du Ministre des Travaux publics du 25 novembre 1876, 2^e direction, n° 37177, dont copie ci-jointe.

D'après cette hypothèse, il doit être tenu compte à l'entrepreneur de la quantité d'ouvrages qu'il aura éventuellement à exécuter pour descendre les fondations du mur de quai jusqu'au terrain suffisamment résistant, en-dessous des profondeurs minima de 10^m.50 pour la partie en amont du canal des Brasseurs et de 15.^m00 pour la partie en aval du même canal.

Les délimitations des sections et par suite les prix partiels d'adjudication en ce qui concerne les 2^e et 4^e parties, ont été modifiés, par une seconde convention additionnelle intervenue le 9 juillet 1880 et approuvée le 24 juillet 1880. Aux termes de cette convention le prix total qui est resté le même, se subdivise comme suit :

1 ^{re} partie, comme ci-dessus	fr. 18,133,075
2 ^e partie.	5,778,520
3 ^e — comme ci-dessus	6,375,600
4 ^e partie.	7,988,230
Total, comme ci-dessus. fr.	58,275,225

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

La soumission, les dépêches-circulaires ministérielles du 25 novembre 1876 et du 10 janvier 1877, les deux conventions susmentionnées, le tableau indiquant le résultat de l'adjudication, ainsi qu'un exemplaire du cahier des charges de l'entreprise, sont ci-joints en copie.

Ces pièces seront déposées sur le bureau : il paraît utile de reproduire seulement le relevé des soumissions présentées; il formera l'annexe n° II au présent rapport.

Comme nous l'avons dit plus haut, la soumission que le Gouvernement avait refusé d'approuver après la première adjudication s'élevait à fr. 51,900,000

La soumission admise à la suite de l'épreuve nouvelle est de 38,275,225

Différence en moins. fr. 13,624,775

Cet écart énorme est dû en partie, il est vrai, à des modifications du cahier des charges primitif, soit en atténuant certaines exigences coûteuses, soit en éliminant, par la substitution d'un bordereau de prix au forfait absolu, l'une de ces clauses vagues qui effraient les entrepreneurs et qui sont trop souvent, sans utilité, payées fort cher. L'écart réel peut se mesurer par la différence entre la soumission de la Société des Batignolles qui était de fr. 42,700,000 et la soumission Couvreur et Hersent admise à 38,275,225

Soit au moins fr. 4,424,775

La réponse donnée à la question suivante se rattache encore au même point et l'élucide plus complètement.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

4^e QUESTION.

RÉPONSE.

La note sommaire remise à la section centrale porte le prix de l'entreprise générale à fr. 42,800,000

En 1879, M. le Ministre des Travaux Publics disait à la Chambre que ce prix,

Par dépêche en date du 25 novembre 1876, dont copie ci-jointe ⁽¹⁾, le Ministre des Travaux Publics fait connaître aux entrepreneurs que la première adjudication (du 31 mai 1876), n'est pas approuvée et qu'une nouvelle adjudication

(¹) Voir annexe à la 3^e réponse.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

D'autre part. . fr.	42,800,000
en y comprenant les dépenses supplémentaires, était de	59,675,225
Comment cette différence de fr.	3,124,775
s'explique-t-elle ?	

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

aura lieu le 20 janvier 1877. Les entrepreneurs qui ont concouru à la première adjudication sont invités à présenter de nouvelles soumissions dans deux hypothèses :

1° Forfait absolu ; 2° Forfait pour tout ce qui doit être établi au-dessus des côtes de 10^m.50 et 15 mètres respectivement indiquées au cahier des charges et payement supplémentaire pour tous les travaux que l'adjudicataire devra exécuter pour descendre les fondations du mur de quai jusqu'au terrain suffisamment résistant, en contre-bas des côtes précitées.

C'est une soumission souscrite d'après ce second mode qui fut approuvée, celle de MM. Hersent et Couvreur, au montant de 38,275,225 francs.

Au commencement de mars 1879, on avait effectué pour cinq millions de travaux environ ; mais ces travaux concernaient la digue de raccordement, le remblai des terrains à conquérir sur le fleuve, le bassin de batelage, l'écluse de ce bassin et son chenal d'accès ainsi que des dragages. Les murs de quai proprement dits n'étaient point entamés.

Il eût été difficile, pour ne pas dire impossible de se former à cette époque une idée plus ou moins exacte des travaux à effectuer en contre-bas des côtes précitées, — 10^m.50 et 15 mètres, — car on n'avait pas encore l'expérience de l'établissement d'une certaine longueur de mur. On disposait simplement des premiers sondages ; on n'était donc, sur ce point, pas plus avancé que lors de l'adjudication et l'on n'avait par conséquent pas de données certaines sur la nature du terrain.

Or, sur plusieurs points des diverses sections, la profondeur du lit ou la qualité du terrain ont obligé à descendre les fondations, quelque fois notablement, en contre-bas des côtes respectives de 10^m.50 et 15 mètres. Sans entrer à cet égard dans de longs détails, nous ferons remarquer

cependant que, pour la troisième section par exemple, sur une longueur de plus de 450 mètres, le mur a dû être fondé à 16 mètres sous marée basse, soit à 3 mètres plus bas que ne le comportait le forfait, ce qui a exigé non seulement un cube de maçonnerie supplémentaire considérable pour le mur proprement dit, mais encore l'obligation de prendre des mesures spéciales de consolidation (établissement de contreforts) pour assurer la stabilité de l'ouvrage.

Voici comment a été établi le chiffre de 42,800,000 francs indiqué dans la note sommaire, remise à la section centrale en décembre dernier.

Montant de la soumission	fr. 38,273,225 »
Travaux supplémentaires, 1 ^{re} section. . . .	816,959 19
<i>Ibid.</i> , 2 ^e section	1,024,010 29
<i>Ibid.</i> , 3 ^e —	2,597,000 »
<i>Ibid.</i> , 4 ^e —	286,803 52
Ensemble comme ci-dessus	fr. 42,800,000 »

Les première et deuxième sections sont achevées; les chiffres relatifs à ces sections sont donc définitifs; mais on est encore occupé aux autres sections, et l'on ne connaîtra le chiffre exact des dépenses que lorsque les travaux tout au moins ceux de fondation seront terminés.

Toutefois le coût total des murs de quai ne dépassera pas, selon toute prévision, le chiffre indiqué ci-dessus.

On voit combien on a eu raison de ne pas faire de l'entreprise des murs de quai un forfait absolu. La moyenne des soumissions dressées suivant ce mode et déposées lors de la première adjudication (*voir* réponse à la question 2) est de 48,200,000 francs et les estimations des projets dressés dans la même hypothèse que celui considéré et qui auraient eu

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

5^e QUESTION.

Quelles sommes ont été payées à l'entrepreneur pour chaque section achevée ou en cours de construction ?

RÉPONSE.

Les paiements effectués à la date du 1^{er} juin 1883, sont, pour chacune des quatre sections :

1 ^{re} section (achevée) (*)	fr. 18,904,092 49
2 ^e section (achevée)	6,802,330 29
3 ^e section (en cours d'exécution)	7,481,250 »
4 ^e section (en cours d'exécution)	3,578,428 87
Total	fr. 36,766,101 65

(*) Il a été déduit du prix total de cette section (fr. 18,950,034-49), une somme de fr. 45,981-70, représentant la valeur de quelques travaux dont l'exécution a dû être ajournée jusqu'après l'achèvement de la 4^e section.

La note sommaire remise en décembre dernier indiquait à cette époque fr. 29,388,341-30 comme chiffre des paiements faits à l'entrepreneur. La différence, soit 7,300,000 francs, somme ronde, fait voir avec quelle rapidité les travaux marchent vers l'achèvement complet, sans encombre, difficultés ou contestations.

Cette vaste entreprise est bien près d'être terminée. C'est un acte de justice de reconnaître que MM. Couvreur et Hersent ont conduit les travaux avec une intelligence, une activité, une loyauté, dignes des plus grands éloges.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

6^e QUESTION.

Donner le détail, par catégorie, des travaux évalués à 3,700,000 francs, sur lesquels seulement 998,000 francs environ sont payés (n° 3 de la note sommaire précitée).

RÉPONSE.

La somme de 3,700,000 francs se subdivise comme suit :

Pavages et égouts aux quais du bassin de batelage (exécutés)	fr. 585,983 73
Travaux analogues à la 1 ^{re} et à la 2 ^e section des quais (presque achevés)	1,129,016 27

A reporter. fr. 1,515,000 »

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

Report. . . fr.	1,515,000	»
Travaux analogues à la 3 ^e et à la 4 ^e section des quais (pas encore entamés).	1,400,000	»
Travaux accessoires (embarcadère provisoire, — bureau de recette et salle d'attente pour le service du passage d'eau, — bureau de recette, hangar à marchandises et clôture de la nouvelle station du chemin de fer du pays de Waes, — maison éclusière de l'écluse du bassin de batelage, etc.) . . .	160,000	»
Dragages supplémentaires devant la 3 ^e et la 4 ^e section	475,000	»
Dépenses diverses, frais d'expertises et judiciaires, frais d'études et de surveillance.	150,000	»
Total comme ci-dessus	5,700,000	»

Il convient de remarquer que les travaux repris ci-dessus, sous les n° 1, 2 et 3, ont été exécutés par les soins de l'administration des ponts et chaussées, mais sous réserve de tous droits tant pour la ville d'Anvers que pour l'Etat. Le Gouvernement a cru devoir poser cette réserve parce qu'il n'admet pas que l'article 3 de la convention du 16 janvier 1874 mette à la charge de l'Etat tous les travaux de pavages et d'égouts indistinctement et qu'il estime que la ville doit supporter une partie de la dépense à résulter de ces travaux.

Nous ferons remarquer à cette occasion, que le 2^{me} paragraphe de l'article 12 de la convention du 16 janvier 1874, met expressément à la charge de la ville la construction des égouts qui devront être faits par suite du comblement des canaux, et que, si la même disposition n'a pas été insérée

aux contrats quant à certains pavages, notamment de la voirie urbaine, c'est parce que la clause est inutile ; cela va de soi.

Les septième, huitième et neuvième questions se rattachent à un même ordre de faits ; la fixation de la largeur des quais et les expropriations.

Les voici :

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE

7^e QUESTION.

A quelle époque et en vertu de quel vote des Chambres la largeur minima des quais a-t-elle été fixée à 100 mètres ?

Communiquer copie de l'arrêté royal ou de la décision ministérielle prise à ce sujet.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

RÉPONSE.

Dans la réponse donnée ci-dessus à la première question posée par la section centrale, il a été rappelé qu'en 1874 déjà le Gouvernement considérait une largeur de 60 mètres comme insuffisante pour les nouveaux quais de l'Escaut et qu'il prévoyait la nécessité de donner des largeurs allant jusqu'à 100 mètres.

Une étude approfondie de la question confirma cette prévision.

La commission spéciale instituée pour procéder à cette étude remit un rapport concluant à des largeurs de 90 à 100 mètres, indiquant les dimensions à donner respectivement à chacune des quatre sections de l'entreprise, et justifiant d'une manière précise les largeurs des subdivisions transversales des profils proposés.

Un plan dressé sur les bases qui viennent d'être indiquées fut soumis à la Chambre en 1879, lors de la discussion de la première loi de crédits relative aux expropriations à faire pour l'agrandissement des quais de l'Escaut.

Enfin le Gouvernement « croyant de » son devoir de ne pas laisser le moindre » doute, dans l'esprit de personne, sur » une question de cette importance » donna à la Chambre sur le projet, dont il se proposait de poursuivre la réalisation, les explications les plus précises et les plus détaillées, dans la séance du 23 juillet 1879.

Ces explications se trouvent aux *Annales parlementaires*, pp. 1361 à 1364.

L'arrêté ministériel ratifiant d'une manière définitive les largeurs de 90 et de 100 mètres projetées pour les quais de

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

8^e QUESTION.

Quelle était, par section, la contenance des terrains des quais, des canaux supprimés, du bassin de batelage, etc. ?

a) D'après le tracé primitif de la largeur des quais ?

b) Quelle sera cette contenance, par section, d'après le tracé définitivement adopté ?

RÉPONSE.

La section centrale entend probablement par *tracé primitif de la largeur des quais*, un tracé dont il a été notamment question dans le principe, mais qui n'a jamais été définitivement arrêté et qui donnait aux nouveaux quais de l'Escaut une largeur de 60 mètres.

Le tableau ci-dessous répond, d'après cette interprétation, à la question posée au Gouvernement :

Tableau indiquant la contenance des terrains compris dans les nouvelles installations maritimes d'Anvers, exécutées en vertu de la loi du 17 août 1874.

DÉSIGNATION DES TERRAINS.		CONTENANCES	
		d'après le tracé à 60m	d'après le tracé adopté.
1 ^{re} section.	Quais de l'Escaut.	81,501m ²	101,839m ²
	Quais du bassin de Batelage.	60,838	60,838
		142,339m ²	162,727m ²
2 ^e section	Quais de l'Escaut	43,560m ²	72,600m ²
	Canal Saint-Jean remblayé	5,853	4,741
		49,413m ²	77,341m ²
3 ^e section. — Quais de l'Escaut.		61,931m ²	68,750m ²
4 ^e section.	Quais de l'Escaut	50,540m ²	84,232m ²
	Canal au charbon remblayé	1,260	600
	Canal Saint-Pierre remblayé	3,160	2,208
	Canal des Brasseurs remblayé	7,500	6,500
		62,400m ²	93,540m ²
TOTAL GENERAL.		316,083m ²	402,358m ²

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

9^e QUESTION.

Fournir un plan, à une échelle assez grande, et un tableau détaillé des expropriations faites ou à faire et dont le coût total serait de 23 millions, d'après la note sommaire précitée.

Le tableau renseignerait :

- a. La contenance et la nature de chaque parcelle expropriée ou à exproprier ;
- b. Les désignations cadastrales ;
- c. Les noms des propriétaires ;
- d. Le montant de l'expertise probable ;

e. La somme payée, ou pour les expropriations non encore réglées, la somme approximative restant à payer ;

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

RÉPONSE.

Le plan ci joint (annexe) indique les emprises à faire pour l'élargissement du terre-plein des quais de l'Escaut, en exécution des conventions approuvées par la loi du 17 avril 1874. Ce plan est une reproduction de celui qui a été approuvé par l'arrêté ministériel du 12 novembre 1880.

a, b et c. — Voir le tableau formant l'annexe ;

d. Comme le rappelle la section centrale, on a évalué à 23 millions de francs le coût total des expropriations que nécessitent les nouvelles installations maritimes d'Anvers.

e. La situation au 1^{er} juin est celle que renseigne le tableau suivant :

NATURE DES ACQUISITIONS.	NOMBRE des IMMEUBLES.	MONTANT des INDEMNITÉS allouées.	MONTANT des INDEMNITÉS présumées dues.
Acquisitions amiables	422	42,929,519 63	•
Expropriations par voie judiciaire.	406	7,548,867 24	•
Expropriations ou acquisitions, à l'amiable, non encore accomplies au 1 ^{er} juin 1883.	58	•	2,551,613 43
Totaux.	586	20,448,386 87	2,551,613 43
Total général.		23,000,000 •	

La somme de fr. 20,448,386-87 renseignée ci-dessus pour le montant des indemnités allouées à la date du 1^{er} juin 1883, se décompose comme suit :

Indemnités payées aux ayant droit	fr. 20,080,916 67
Indemnités non encore payées à la date du 1 ^{er} juin, mais pour lesquelles les ordonnances de paiement ont été émises par la Trésorerie	367,470 20
Fr.	<u>20,448,386 87</u>

f. Si le prix a été fixé par voie judiciaire, ou sur expertise contradictoire ou à l'amiable.

f. Les indemnités allouées pour les parcelles expropriées ont été fixées soit à l'amiable, d'après expertise non contradictoire faite par l'État, soit par voie judiciaire.

La décision ministérielle du 12 novembre 1880 est reproduite ci-après.

(Annexe n° III.) Les autres documents joints aux réponses resteront déposés sur le bureau.

En fait, d'après les explications données aujourd'hui, cette décision coûte au Trésor public de dix-huit à vingt millions au-delà des prévisions primitives exposées aux Chambres et ratifiées implicitement par elles. Il suffit, pour le démontrer, de citer les documents parlementaires relatifs à la loi de 1874.

Dans le cours des négociations de la convention du 16 janvier 1874, l'administration communale d'Anvers avait proposé d'ajouter à l'article 1^{er}, un paragraphe ainsi conçu : « Les parties les plus étroites des quais auront au moins » 40 mètres de largeur entre les nouveaux murs de quai et l'alignement des » maisons. »

Le Gouvernement n'admit pas cette proposition. (Voy. *Documents parlementaires*, 1873-1874, n° 66, p. 60.)

On lit dans le même exposé des motifs, p. 8 : « La commission des ingénieurs » nommée en 1870 pour examiner la question de la rectification des quais... » traça en quelque sorte au compas, de Burght au tournant en aval, une courbe » correcte, et pour ainsi dire classique, mais passant à travers tout. L'exécution » de ce projet entraînerait des expropriations dont la dépense est évaluée à dix » ou douze millions.

» La beauté du tracé semble trop chèrement acquise aux prix d'une dépense » aussi considérable, qui serait faite en pure perte, puisque l'utilité réelle peut » être obtenue d'une manière moins dispendieuse.... Sans démolir une partie » de la ville, on peut tracer un alignement rigoureusement droit de la batterie » Saint-Michel jusqu'à la naissance de la courbe de l'Escaut en aval et passant » à la base du Werf ».

L'administration communale, dans son mémoire du 4 août 1873, disait : « Nous partageons complètement l'avis émis par la commission précitée dans son rapport du 10 novembre 1870 ainsi conçu : L'administration des chemins de fer a proposé la largeur de 60 mètres; nous admettons ce chiffre qui ne paraît pas exagéré lorsqu'on considère, etc..... Une largeur inférieure à 60 mètres, diminuerait la surface des constructions à démolir, mais si l'on retranche les maisons ayant leurs façades sur le quai, il ne reste plus à démolir que des bâtisses anciennes et de peu de valeur ». (*Exposé*, annexe, p. 67.)

Plus loin, dans le même mémoire, elle ajoutait : « En créant un quai de » soixante mètres pourvu de son outillage et de hangars accessibles aux voies » ferrées, la ville dépasse la tâche qui lui incombe et elle assure à la navigation » à vapeur toutes les satisfactions que son développement exige ». (*Ibid.*, p. 74.)

La même administration communale, dans sa lettre du 25 février 1874 (*ibid.*, p. 112), déclarait se réserver « d'insister tout particulièrement sur la largeur de 60 mètres que la commission de 1870 préconisait pour la largeur à donner au nouveau terre-plein des quais. Cette largeur n'est pas exagérée, Monsieur le Ministre, si l'on veut y établir des hangars, des voies ferrées et une route carrossable, dégagée d'encombres perpétuels. »

En réponse à la sixième question posée par la section centrale, le Gouvernement dit : « Pour atteindre le but, il n'est pas nécessaire d'adopter absolument, en expropriant une partie de la ville d'Anvers, la courbe proposée par les ingé-

nicurs entre la batterie Saint-Michel et un pont voisin de l'écluse du Kattendyck ». (Rapport de la section centrale, doc. parl. n° 89, session 1873-1874, page 9.)

La treizième question de la section centrale était ainsi formulée : « Comment le Gouvernement entend-il répartir les 60 mètres de quai ? Cette largeur est-elle suffisante pour trois lignes de rails, des hangars, des voies de charriage, sans compter la voie publique latérale ? » Le Gouvernement répondit en ces termes :

« Il n'est dit nulle part que les quais auront une largeur uniforme de 60 mètres. Le contraire résulte des explications données.

» Si l'alignement indiqué page 9 de l'exposé des motifs est définitivement admis, le quai aura sur certains points au-delà de 100 mètres.

» Le Gouvernement s'est refusé dans le cours de la négociation et même depuis qu'elle est close, à fixer une largeur minima.

» On suppose à tort qu'il faudra trois voies de chemin de fer. » (Même document, pages 13 et 14.)

Après avoir reçu toutes les explications, la section centrale (page 29) résume ainsi ses conclusions : « Les quais y compris la voie publique, auront une » largeur qui variera entre 42 et 123 mètres, d'après le tracé communiqué à la » section centrale.

» La commission de 1870 préconise une largeur de 60 mètres. La section » centrale croit que le Gouvernement agit sagement en ne donnant pas aux » quais, en certains endroits, où il faudrait faire des expropriations coûteuses, » une largeur qui n'est pas impérieusement réclamée par les besoins du service » des quais.

» Il sera d'ailleurs facile de combiner les installations des quais de façon » à réserver aux parties étroites les installations les moins encombrantes ; il sera » aisé de n'y faire accoster que les bâtiments les plus petits, et dont les » cargaisons exigent le moins de place.

» De cette façon, tout en évitant une forte dépense en expropriations » superflues, le but qu'on poursuit sera parfaitement atteint.

» Il y a tant de travaux utiles à faire encore, à Anvers et ailleurs, que l'on » doit se faire scrupule de consacrer les deniers des contribuables à des dépenses » dont la nécessité n'est pas entièrement démontrée. »

On était donc complètement d'accord sur l'adoption du plan communiqué à la section centrale qui donnait aux quais une largeur variable de 42 à 123 mètres, plan dont l'exécution aurait exigé tout au plus une dépense de trois millions pour les expropriations, et le projet de loi a été voté sur la foi de ces déclarations si claires et si explicites.

Une décision sur la largeur du terre-plein des quais était nécessairement connexe avec l'adoption d'un tracé de l'alignement des murs des quais. Si le Gouvernement et les Chambres n'avaient pas admis une largeur variant de 42 à 123 mètres, selon que les lignes brisées des maisons existantes étaient plus ou moins éloignées de la rive droite du fleuve, il eut été insensé de baser la réadjudication des murs exclusivement sur le tracé *AAA*, le plus rapproché de cette rive, afin de réaliser une économie de deux ou trois millions ayant pour inévitable conséquence une dépense en pure perte d'environ vingt millions : le tracé *BBB*, plus avancé dans le lit de l'Escaut devait être préféré ; selon

l'opinion d'hommes très compétents, il offrait l'avantage d'assurer mieux l'amélioration du régime du fleuve et l'on pouvait conquérir ainsi, à des conditions moins onéreuses, les terrains qui, dans cette hypothèse, auraient été reconnus nécessaires pour élargir les quais.

La réponse donnée à la huitième question se résume en ceci : La contenance du terre-plein des quais, c'est-à-dire des terrains mis à la disposition du commerce, aurait été, d'après le tracé primitif, de 316,083m²

En vertu de la décision ministérielle du 12 novembre 1880,
elle sera de 402,358

Soit une différence en plus de 86,275m²

ou un peu plus de 8 hectares et demi acquis pour environ vingt millions.

Ce n'est pas à l'insu de la Chambre, nous avons hâte de le reconnaître, qu'a été prise cette résolution dont les conséquences financières sont si graves. L'honorable Ministre des Travaux Publics, M. Sainctelette, a donné à la Chambre, à sa séance du 24 mars 1879, (*Annales parlementaires*, p. 665.), des explications complètes et intéressantes qui sont reproduites dans l'annexe n° IV du présent rapport : nous en extrayons ce qui suit. « Les expropriations » s'élèveront au minimum à 8 millions; mais on avait pensé pouvoir se contenter » de donner aux quais une largeur de 60 mètres, et après une étude consciencieuse cette largeur de 60 mètres a été trouvée insuffisante; il faudra aller » au-delà. »

Après avoir énuméré tout ce que les quais doivent comprendre, l'honorable Ministre en déduisait cette conclusion. « Il faudra dès lors une largeur supérieure à 60 mètres, du moins sur plusieurs points des quais. Mais, faut-il » le dire, cette augmentation de la largeur des quais ne pourra s'obtenir qu'au » prix de sacrifices considérables; il y a, sous ce rapport, une *alea* impossible » à préciser. »

Remarquons en fait que le plan primitif donnait à une grande partie des quais une largeur de plus de 60 mètres et même sur certains points de plus de 100 mètres.

Il eut été, semble-t-il, plus prudent et plus régulier de s'assurer d'abord par une évaluation approximative de l'importance de cette *alea*, et de provoquer ensuite un vote formel des Chambres. Quoi qu'il en soit, ces explications loyales données pour attirer l'attention de la législature ne furent ni discutées ni contredites, et il y a peut-être lieu de le regretter, mais aujourd'hui la courbe classique passant à travers tout a été tracée, les expropriations sont faites et en grande partie payées. Il y a un fait accompli.

On peut se demander néanmoins, si, en mars 1879, lorsque les explications étaient données et que le Gouvernement jugeait nécessaire de porter la largeur des quais à 100 mètres, les travaux de construction des murs déjà exécutés avaient absorbés de fortes sommes et si, par conséquent, on n'aurait pas pu épargner un bon nombre de millions, en s'entendant avec l'entrepreneur pour exécuter, après abandon de parties construites, le tracé *BBB* qui avançait le plus dans le lit de l'Escaut.

Nous exposons les faits, nous exprimons nos doutes, sans avoir l'intention de récriminer.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

10^e QUESTION.

Le crédit de 21,500,000 francs étant demandé pour *achever* les travaux maritimes d'Anvers, la section centrale croit devoir faire remarquer qu'aucune mention n'est faite du pont que l'État est obligé de construire en recevant pour contre-valeur 4 millions et demi d'actions de la Société du Sud d'Anvers.

Quelques explications sont nécessaires à cet égard.

a) Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas exécuté cette clause du contrat de la loi ?

b) A-t-il du moins arrêté le programme de l'exécution et, en ce cas, quel est-il ?

c) Est-il vrai que la Société du Sud d'Anvers a mis le Gouvernement en demeure et réclame des dommages-intérêts ?

d) S'il en est ainsi, quelles réponses le Gouvernement a-t-il faites à ces réclamations ?

Prière de communiquer à la section centrale les exploits et les réponses.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

RÉPONSE.

Le Gouvernement n'a pas perdu de vue les obligations que lui imposent ses contrats avec la Société Immobilière. La question de l'établissement d'un pont sur l'Escaut, à Anvers, présente, sous des aspects multiples, des difficultés d'étude considérables et qui ont à peine été entrevues lors du vote de la loi qui a décidé l'exécution de l'ouvrage.

La loi ayant arrêté le principe de la communication d'Anvers avec la Tête de Flandre, il restait à déterminer la nature de l'ouvrage qui devrait la réaliser, et examiner l'influence que pourrait avoir une construction de ce genre sur le régime du fleuve et, en particulier, sur l'état de la rade d'Anvers. Autant de graves questions dont la solution doit avoir des conséquences considérables pour le port de notre métropole commerciale et pour la navigation sur l'Escaut, à l'amont d'Anvers.

La commission instituée le 17 avril 1874 pour l'étude des questions relatives à l'établissement des nouvelles installations maritimes, crut nécessaire de déléguer à une sous-commission, composée d'hommes spécialement compétents, le soin d'examiner le problème sous ses divers aspects. Le Gouvernement devait être mis ainsi en position de n'arrêter sa résolution qu'après avoir consulté tous les intérêts, entendu toutes les opinions, s'être rendu compte des avantages et des inconvénients qu'emporte chaque solution.

Après un mûr examen, la sous-commission émit l'avis fortement motivé que si, au point de vue du régime du fleuve, la construction du pont pouvait être admise, les conséquences fatales qu'elle entraînerait pour la navigation maritime, devaient la faire rejeter et que la communication entre Anvers et la Tête de Flandre ne pouvait être utilement réalisée

qu'au moyen d'un tunnel sous l'Escaut.

Cependant cette solution fut repoussée, en 1875, par la Société anonyme du Sud, qui exigea que l'on s'en tint à la lettre du contrat et que le pont fût exécuté.

Dans ces circonstances, de nouvelles études furent entreprises en vue d'arrêter le programme de la construction d'un pont.

Ce programme, élaboré par trois membres de la sous-commission, fit mieux ressortir encore, par la discussion à laquelle il donna lieu, les conséquences qu'entraînerait l'établissement de l'ouvrage pour la rade d'Anvers et la navigation vers l'amont. Les exigences de celle-ci et du chemin de fer qui serait établi sur l'ouvrage sont contradictoires et pour ainsi dire inconciliables. Le raccordement avec la station du Sud empêche de placer le tablier du pont à un niveau suffisamment élevé pour que les navires puissent passer au-dessous. A ce point de vue, une travée tournante semblerait donc devoir être prévue. Or, si l'on veut satisfaire aux exigences du service de la voie ferrée, la travée tournante devra rester fermée pendant un temps relativement très long, parce qu'il faut tenir compte du moment auquel la fermeture doit se faire avant le passage d'un train, en vue d'assurer la sécurité de la circulation; pendant tout ce temps, la navigation, qui doit, pour se faire dans de bonnes conditions, être absolument libre et indépendante de toute époque, trouvera dans l'obstacle du pont une véritable barrière.

Aujourd'hui plus que jamais cette conséquence apparaît dans toute sa gravité, en présence des aspirations de certaines villes de l'intérieur du pays, qui voudraient voir leurs relations maritimes prendre plus d'extension. Le Gouvernement entend ne s'engager en aucune manière, à l'heure présente, dans cette seconde question, mais il pense de son

devoir d'éviter que, par son fait, la libre réalisation des projets que poursuivent les villes dont il s'agit, soit aucunement empêchée.

On comprend que dans ces conditions le Gouvernement n'ait pas encore arrêté de résolution définitive. S'il a hésité, c'est qu'il apprécie les intérêts élevés qui sont attachés à la question et qu'il ne veut prendre qu'une décision qui soit certainement conforme au bien général du pays.

Il convient d'ailleurs d'ajouter que l'établissement du pont devant raccorder les chemins de fer concédés du pays de Waes au railway de l'État, des conventions doivent être conclues préalablement avec les Sociétés concessionnaires, en vue d'empêcher, comme le signalait M. Malou en 1874 (Chambre des Représentants, séance du 10 mars 1874), « que la déri-
» vation du trafic acquis par l'État n'ait
» lieu par le nouveau pont, sans que les
» intérêts de notre grande exploitation
» des chemins de fer ne soient complè-
» tement garantis ».

Des difficultés de toute nature et d'une gravité qui n'échappera à personne, se présentent donc dans cette question du pont d'Anvers. Le Gouvernement peut-il prétendre, comme M. Jacobs a cru pouvoir l'affirmer dans la discussion qui a précédé l'adoption par la Chambre de la convention du 10 janvier 1874, que l'inexécution de l'ouvrage dégageant la Société du Sud de l'obligation corrélatrice de remettre à l'État les actions qui doivent en représenter la contre-valeur, cette Société se trouverait pleinement indemnisée du dommage qu'elle subirait par la non-exécution d'une clause du contrat et non fondée dans toute revendication de ce chef?

Sans vouloir examiner ici quel est le fondement de cette déclaration au point de vue de l'interprétation légale du contrat, il est impossible d'en contester l'im-

portance eu égard au moment où elle s'est produite et à l'influence qu'elle a dû exercer sur le vote de la Chambre. Dans cette situation, le Gouvernement, ayant à se préoccuper avant tout de l'intérêt général du pays, entend ne rien précipiter et n'arrêter une décision définitive qu'après avoir acquis la certitude que cette décision sauvegardera convenablement les intérêts élevés et multiples qui y sont attachés.

Sous la date du 3 novembre 1876, la Société Anonyme du Sud d'Anvers a mis les départements des Finances et des Travaux publics en demeure de procéder à l'exécution des travaux incombant à l'État, aux termes des conventions des 10 janvier et 18 mars 1874.

MM. Malou et Beernaert répondirent à la Société qu'ils ne pourraient admettre l'interprétation qu'elle donnait aux contrats et notamment à la clause de la convention du 10 janvier 1874, disposant que *les travaux incombant à chacune des parties contractantes seraient entamés en même temps et poursuivis sans désespérer*. Ils laissaient remarquer que l'État ayant exercé l'option que lui réservait l'article 5 du contrat précité, l'obligation de simultanéité dans l'exécution des travaux ne pouvait plus s'entendre à la lettre, la Compagnie ne devant plus effectuer que de simples travaux de voirie tandis que l'État avait pris à sa charge tous les travaux dont les projets réclamaient de longues et de difficiles études.

Le 20 août 1878, la Société du Sud introduisit un nouvel exploit visant spécialement l'exécution du pont, le Gouvernement ayant mis la main aux autres ouvrages auxquels il était tenu par ses contrats.

Enfin, le 5 février 1883, la Société a mis itérativement le Gouvernement en demeure d'exécuter le pont.

Les premiers exploits notifiés à l'Etat à la requête de la Société du Sud d'Anvers ne sont que de simples mises en demeure : celle de 1876 était évidemment prématurée puisque l'adjudication des travaux à faire pour le compte de l'Etat n'a pu avoir lieu qu'en 1877, et qu'avant de pouvoir mettre la main à l'œuvre il fallait plusieurs mois pour la création et l'établissement de l'outillage, ainsi que pour l'approvisionnement des matériaux. L'exploit du 5 février 1883 porte assignation en justice. La Société demande l'exécution du contrat conclu avec elle et trois millions de francs de dommages-intérêts.

Nous déposons les premiers sur le bureau pendant la discussion ; le dernier est reproduit ci-après annexe n° V.

La Chambre comme de raison n'a pas à s'occuper des questions de dommages et intérêts déferées aux tribunaux, mais bien de l'exécution des engagements ratifiés par la loi.

L'Etat s'est obligé à construire à ses frais sur l'Escaut un pont ayant voie charretière et pour piétons et un passage pour chemin de fer ; les travaux devaient être commencés en même temps que ceux de la Société du Sud d'Anvers et poursuivis sans désespérer. En remboursement des dépenses de construction, l'Etat recevra, au pair, des actions ordinaires de la Société, sans que le capital puisse dépasser 4 1/2 millions.

Cet ouvrage si utile aux relations des habitants des deux rives est en quelque sorte, au point de vue militaire, le complément de notre grande forteresse dont il augmente la force défensive.

L'obligation de l'Etat n'a jamais été contestée. Elle est nettement reconnue dans les explications données à la Chambre en 1879. (*V. annexe n° IV in fine.*)

Les considérations développées dans la réponse du Gouvernement ne paraissent pas satisfaisantes : il en résulte qu'après cinq ou six années utiles, le programme des conditions générales de la construction n'est pas encore arrêté. Nous ne voulons pas insister pour obtenir des explications plus précises et plus concluantes ; nous nous abstenons même de demander combien de fois depuis cinq ou six ans, la commission s'est réunie, et, si elle l'a été, à quelles études elle s'est livrée et quels en sont les résultats ; mais nous croyons devoir demander au Gouvernement de prendre des mesures promptes et efficaces qui mettent fin à une situation compromettante pour la dignité et l'intérêt de l'Etat : il ne peut, comme le ferait un débiteur de mauvaise foi, rester dans l'inaction jusqu'à ce qu'un arrêt de justice le condamne à tenir sa parole,

Sans doute il y a des questions, des difficultés, des objections à résoudre ; mais le temps seul, fût-il d'un quart de siècle, n'en apportera pas la solution : il faut les aborder. Aussi bien les objections qu'on reproduit aujourd'hui et d'autres encore ont été élevées et discutées avant le vote de la loi et dès lors elles ont été jugées par le vote et sont devenues non recevables.

La principale est tirée de la gêne qui serait imposée à la navigation intérieure de et vers l'amont d'Anvers. Assurément, s'il n'existait aucun pont sur aucune voie navigable naturelle ou artificielle, la navigation serait plus facile, plus libre. Il faut s'attacher à atténuer autant que possible cet inconvénient d'un peu de gêne et d'un retard de quelques minutes ; les merveilleux progrès de l'art de la construction d'ouvrages de ce genre offrent les moyens de le faire pour ainsi dire

disparaître ; mais en aucun temps et nulle part, pas même en Belgique l'objection n'a été reconnue décisive : jamais les populations ne se sont résignées à demeurer privées des nombreux avantages de ces communications, qui franchissent les voies navigables ; au contraire, ces communications se sont multipliées de plus en plus, surtout depuis que l'ère des chemins de fer est commencée. Nos voisins du Nord, par exemple, ont construit sur les grands fleuves qui traversent leur territoire dix-neuf ponts dont la plupart ont des travées tournantes, et la navigation, si active qu'elle fût, n'en a pas souffert ⁽¹⁾.

La véritable cause de l'opposition à l'établissement du pont d'Anvers n'est pas là : des préjugés, de prétendus intérêts mal compris sont les obstacles réels. Il a fallu braver et vaincre ces mêmes préjugés pour construire Birkenhead en regard de Liverpool. Brooklyn ne nuit pas à la prospérité de New-York. Le commerce de Rotterdam, loin de prendre ombrage de l'établissement d'installations maritimes sur la rive gauche de la Meuse, sait qu'il y trouvera de nouveaux éléments de progrès. Si un jour, après avoir triomphé de ces idées étroites, mesquines et fausses, on parvenait à créer sur la rive gauche de l'Escaut, dans le grand coude du fleuve entre Burght et le fort Sainte-Marie, une ville industrielle et commerciale, sur un territoire franc, en dehors de la douane, de l'accise et de la réglementation qui paralyse ou entrave tant d'industries, en élevant autour d'elle une enceinte fiscale en regard de l'enceinte militaire de la rive droite, quelle impulsion puissante serait ainsi donnée à la prospérité matérielle de notre pays et quels immenses avantages en retirerait surtout notre métropole du commerce.

Le droit acquis, la foi due à un contrat signé par l'État, de grands intérêts exigent donc impérieusement que la situation actuelle ne se prolonge pas.

Les habitants de la rive gauche réclament aussi et à juste titre une solution à laquelle ils ont également un droit acquis. La Chambre a renvoyé au Ministre de l'Intérieur les pétitions qui lui ont été adressées. Les faits rappelés et les considérations exposées dans la pétition du conseil communal de Saint-Nicolas méritent toute l'attention de la Chambre et du Gouvernement.

La liste des pétitions reçues jusqu'à ce jour forme l'annexe n° VI du présent rapport.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.	RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.
11 ^e QUESTION.	RÉPONSE.
Les plans des installations à la surface des quais ont-ils été approuvés par le Gouvernement et à quelles dates ?	Les plans des installations à la surface des quais, que le Gouvernement a approuvés jusqu'aujourd'hui, sont les suivants : A. Plans du bureau de recettes et salle

(1) Voy. annexe VII, l'indication des grands ponts construits dans les Pays-Bas pour les chemins de fer.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

d'attente provisoires pour le service du passage d'eau de l'État à transférer du Veerdam au quai Saint-Michel (16 mars 1881);

B. Plans des détails de la construction des hangars de la 1^{re} section (7 octobre 1881);

C. Plan de la canalisation pour pression hydraulique et écoulement d'eau, sur la 1^{re} section (6 septembre et 13 novembre 1881);

D. Plans de la maison éclusière du bassin de batelage (7 janvier 1882);

E. Plan des travaux d'égouts et de pavages à exécuter sur les deux premières sections (11 février 1882);

F. Plan des bâtiments des machines hydrauliques (27 février 1882);

G. Plan de la grille de clôture de la 1^{re} section des quais (10 juin 1882);

H. Plan général des voies ferrées, hangars et installations hydrauliques de la 1^{re} section (11 juin 1882);

I. Plan d'un atelier de réparations annexé au bâtiment des machines hydrauliques (4 septembre 1882);

J. Plan du tuyautage pour la canalisation de l'eau sous pression, 1^{re} section (11 octobre 1882);

K. Plan général des voies ferrées, hangars et installations hydrauliques de la 2^e section (21 mars 1883);

L. Plan du détail de la construction des hangars et de l'aqueduc latéral au mur du quai sur la 2^e section (13 avril 1883).

12^e QUESTION.

Les travaux déjà exécutés ont-ils exercé une influence bonne ou mauvaise sur le régime du fleuve devant ou en aval d'Anvers ?

RÉPONSE.

La situation de la rade d'Anvers est des plus satisfaisantes. A mesure que les murs de quai s'élèvent les sections du fleuve se régularisent, et la profondeur d'eau réalisée au pied des quais reconstruits permet aux navires du plus fort tirant d'eau, d'y mouiller en toute sécurité, par tout état de marée.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

13^e QUESTION.

Communiquer le plan dressé en exécution de l'avant-dernier paragraphe de l'article 2 de la convention du 16 janvier 1874.

14^e QUESTION.

Les règlements et tarifs établis pour le bassin de batelage et pour les quais ont-ils été approuvés par le Gouvernement, conformément à l'article 9 de la même convention?

On peut prévoir que cette situation favorable sera encore notablement améliorée par suite de l'enlèvement du « Werf » ou « Tête de grue ».

Quant au régime du fleuve en aval d'Anvers on n'a point constaté que pour le moment les travaux dont il s'agit aient eu sur lui une influence quelconque ; mais ce n'est qu'après l'achèvement des murs de quai, que l'on pourra, dans un délai plus ou moins long, connaître les effets complets et définitifs de ces grands travaux.

RÉPONSE.

La section centrale trouvera ci-annexé le plan dont il s'agit. Toutefois il convient de remarquer que la limite des terrains de l'État et de la ville d'Anvers, au quai du Rhin, ne s'y trouve pas figurée. La raison en est que le plan de bornage de ce quai, dressé contradictoirement par l'administration des chemins de fer et l'administration communale, a fait reconnaître dans la partie correspondante du plan général, dressé en vertu de la convention du 16 janvier 1874, des erreurs que le Gouvernement s'occupe de rectifier, de concert avec la ville.

RÉPONSE.

Le Gouvernement a pensé que ces règlements et tarifs ne pourraient être utilement arrêtés dans leur forme définitive, qu'après la construction et la mise en exploitation de l'ensemble des nouvelles installations maritimes.

Des règlements et des tarifs provisoires pour les droits de navigation, l'usage des grues et celui des hangars, ont été établis de commun accord entre le Gouvernement et la ville et sont actuellement en vigueur.

Le but de la section centrale, en posant les 11^e, 13^e et 14^e questions, était de constater que les conventions faites avec la ville d'Anvers reçoivent une exécution régulière et complète.

Les réponses du Gouvernement sont satisfaisantes et n'exigent aucun commentaire.

La 12^e question se rapporte à un autre ordre d'idées. En 1873 et 1874, il n'y avait pas unanimité d'opinions au sujet de l'influence que l'établissement de la digue en amont, la construction et surtout l'alignement des quais pouvaient exercer sur le régime si capricieux d'un fleuve à marée, sur l'action alternante du flot et du jusant, les déplacements du thalweg, les attérissements, etc.

Les premières constatations résumées dans la réponse du Gouvernement donnent raison à ceux qui, à cette époque, étaient d'avis que les travaux amélioreraient le régime de l'Escaut.

Les demandes et les réponses sont en partie rétrospectives, il est vrai, mais nous espérons qu'elles ne paraîtront pas absolument dénuées d'intérêt.

Le section centrale propose à la Chambre l'adoption du complément du crédit. La formule législative serait la même que pour l'à-compte voté en décembre dernier.

Le Rapporteur,

J. MALOU.

Le Président,

J. DESCAMPS.



PROJET DE LOI.

ARTICLE PREMIER.

Un crédit spécial de six millions cinq cent mille francs (6,500,000 francs), formant le complément du crédit de vingt et un millions cinq cent mille francs (21,500,000 francs), demandé par le Gouvernement, est ouvert au Ministère de l'Intérieur, pour pourvoir au paiement des dépenses à résulter des travaux des nouvelles installations maritimes d'Anvers et de l'expropriation des propriétés nécessaires à l'exécution de ces travaux.

ART. 2.

Le crédit ouvert par la présente loi sera couvert au moyen d'une émission de titres de la Dette publique. Il pourra l'être provisoirement par des bons du Trésor dont l'échéance ne dépassera pas cinq ans.



ANNEXE N° I.

Relevé des soumissions pour l'exécution des travaux suivant le tracé AAA.

Numéro d'ordre.	DÉSIGNATION DES SOUMISSIONNAIRES.	1 ^{re} PARTIE.	2 ^e PARTIE.	3 ^e PARTIE.	4 ^e PARTIE.	5 ^e PARTIE.	TOTAL.	DRAGAGES SUPPLÉMENTAIRES par mètre cube.
1	Watel et C ^{ie}	28,894,000	726,000	1,959,000	3,893,000	6,193,000	44,362,000	3.30

	1 ^{re} PARTIE.	2 ^e PARTIE.	3 ^e PARTIE.	4 ^e PARTIE.	TOTAL.	DRAGAGES SUPPLÉMENTAIRES PAR MÈTRE CUBE	
2	Th. Leysen et J.-B. Dauderni.	23,678,500	10,352,000	7,075,000	6,630,000	47,735,500	0.75
		22,065,000	8,435,000	6,000,000	5,765,000	42,265,000	0.75
3	Société de construction des Batignolles. { Mur à arcades.	23,790,000	8,450,000	6,330,000	5,730,000	44,300,000	2.80
	{ Mur plein. . .	26,850,000	10,000,000	7,900,000	7,150,000	51,900,000	2.80
4	Dollot, Déchaux et Robert et la Compagnie, Fives-Lille.	23,779,000	10,175,000	9,960,000	13,279,000	57,193,000	4.80
	{ Projet I . . .	21,899,000	10,274,000	7,004,000	6,657,000	45,831,000	Dragage et chargement en bateau. 4.16
	{ Projet II . . .	21,778,000	10,182,000	6,926,000	6,593,000	45,479,000	Transport par eau à 1,000 mètres. 4.18
5	Frères Klein, A. Schmolt, E. Gaertner et L. Vasset. {	24,195,000	12,182,000	8,323,000	7,956,000	52,656,000	Debarquement et transport a terre à 400 mètres. "
	{ Projet IV. . .	22,126,000	10,467,000	7,046,000	6,695,000	46,334,000	4.88

ANNEXE N° II.

Relevé des soumissions pour l'exécution des installations maritimes d'Anvers.

Adjudication du 22 janvier 1877.

NUMÉRO D'ORDRE	DÉSIGNATION DES SOUMISSIONNAIRES.	1 ^{re} HYPOTHÈSE.					2 ^e HYPOTHÈSE.				
		1 ^{re} Partie.	2 ^e Partie.	3 ^e Partie.	4 ^e Partie.	TOTAL.	1 ^{re} Partie.	2 ^e Partie.	3 ^e Partie.	4 ^e Partie.	TOTAL.

I. Projet de mur à arcades.

4	Société de construction des Batignolles.	sans bricallons.	24,745,000	7,650,000	6,040,000	5,800,000	44,205,000	24,035,000	7,040,000	5,750,000	5,630,000	39,425,000
		avec —	23,380,000	8,040,000	6,290,000	6,100,000	43,810,000	22,695,000	7,430,000	6,040,000	5,935,000	42,100,000

II. Projet de mur plein.

4	Couvreur et Hersent,	sans bricallons.	"	"	"	"	"	18,133,075	8,144,820	6,375,600	5,654,730	38,275,225
		avec —	"	"	"	"	"	18,538,375	8,344,620	6,573,600	5,696,730	39,153,325
2	Dollot, Déchaux, Robert et la Société de Fives-Lille.	sans —	20,000,000	9,040,000	6,700,000	6,090,000	41,800,000	19,750,000	8,070,000	6,450,000	5,730,000	40,000,000
		avec —	24,080,000	9,390,000	6,990,000	6,440,000	43,900,000	20,830,000	8,430,000	6,740,000	6,080,000	42,100,000
3	Société de construction des Batignolles.	sans —	22,980,000	8,780,000	7,050,000	6,720,000	45,530,000	24,910,000	7,710,000	6,640,000	6,440,000	42,700,000
		avec —	24,980,000	9 280,000	7,260,000	6,940,000	48,460,000	23,940,000	8,250,000	6,865,000	6,670,000	45,725,000

(29)

[N° 235.]

ANNEXE N° III.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, .

Vu les lois du 17 avril 1874, du 4 août 1879, du 23 mai et du 26 août 1880, relatives aux installations maritimes du port d'Anvers ;

Vu le plan parcellaire présenté, le 7 septembre 1880, par l'ingénieur en chef directeur chargé du service spécial des installations maritimes d'Anvers, visé par nous, le 19 septembre 1880 et indiquant les terrains à exproprier, en vertu de ces lois, sur le territoire de la ville d'Anvers, pour la reconstruction et l'élargissement des quais de l'Escaut, entre la rue de la Rampe et le musoir sud du chenal d'accès à l'écluse du Kattendyck, ainsi que le tableau y annexé ;

Vu le certificat du collège des bourgmestre et échevins de la ville d'Anvers, du 30 octobre 1880 ;

Vu le procès-verbal de l'enquête à laquelle il a été procédé sur ce plan et ce tableau, ladite enquête ouverte le 8 octobre 1880 et clôturée le 26 octobre 1880, et les annexes ;

Considérant que les formalités prescrites par les articles 5, 5 et 7 de la loi du 27 mai 1870 ont été régulièrement accomplies à l'égard du plan, avec annexe, dont s'agit et qu'il ne s'est produit aucune réclamation ni observation qui soit de nature à en empêcher l'approbation.

Arrête :

ARTICLE UNIQUE. Le plan avec annexe dont mention ci-dessus est approuvé ; l'expropriation des parcelles y désignées comme devant être expropriées, sera poursuivie, s'il y a lieu, conformément à la loi du 17 avril 1835.

Bruxelles, le 12 novembre 1880.

(Signé) SAINCTELETTE.



ANNEXE N° IV.

Explications de M. Sainctelette, Ministre des Travaux Publics.

(21 mars 1879, *Annales parlement.*, p. 665.)

« Les travaux ont été adjugés d'après un mode nouveau, à tous égards excellent, que, pour ma part je serai très heureux de pouvoir adopter à l'occasion.

» Au lieu de faire soi-même les plans d'un travail aussi important, aussi nouveau, aussi difficile que celui dont il s'agit, on s'est borné à tracer un programme de l'effet utile que l'on voulait obtenir par les travaux.

» L'exécution de ce programme a été mise en adjudication.

» Ce programme comprend les travaux maritimes, c'est-à-dire les murs de quais, une digue de raccordement, la formation du terre-plein des quais, expropriations exceptées, et la création d'un bassin de batelage à l'intérieur de la ville d'Anvers.

» Ces divers travaux ont été adjugés à MM. Couvreur et Hersent pour la somme de 38,275,225 francs, mais avec cette réserve qu'il leur serait tenu compte, à un prix déterminé à l'avance des excès de profondeur qu'ils seraient forcés de donner à l'assiette des murs.

» Les entrepreneurs n'ont pas voulu se charger des travaux à toute profondeur.

» Ils s'arrêtent à une limite qu'ils n'entendent pas dépasser comme adjudicataires du bloc, et, pour tout le travail à faire en-dessous, ils ont demandé un prix complémentaire.

» Il en résultera une dépense complémentaire de 1,400,000 francs.

» Les devis doivent-ils être dépassés sous l'un ou l'autre de ces rapports? Rien ne donne lieu de le penser et nous pouvons donc espérer, si les choses continuent comme elles ont commencé, que pour le chiffre total de 39,675,000 fr. nous obtiendrons les résultats indiqués.

» Mais dans ce chiffre de 39 millions, — et c'est un point sur lequel je tiens à attirer l'attention de la Chambre et à m'expliquer dès à présent, — ne sont compris ni les expropriations, ni le pont, ni la station du chemin de fer du sud, ni le déplacement de la station du Pays-de-Waes : les expropriations s'élèveront au minimum à 8 millions. Mais on avait pensé pouvoir se contenter de donner aux quais une largeur de 60 mètres, et, après une étude consciencieuse cette largeur de 60 mètres a été trouvée insuffisante ; il faudra aller au-delà : en effet, les quais doivent comprendre, d'abord les quais proprement dits, c'est-à-dire un espace assez large à partir de la tablette du mur de quai ; puis des hangars avec voies ferrées de chargement et de déchargement et enfin une voie charretière de dimension assez large pour permettre un mouvement facile dans les deux sens.

Les trains de chemin de fer ne se manient pas comme les camions ; ils forment entre eux, sur les rails, des tous indivisibles et on ne peut les faire marcher que dans un sens ou dans l'autre.

» Deux voies, dont l'une pour l'aller, l'autre de retour, ne suffiront donc pas. Il faudra ou construire, à l'une des extrémités, une véritable petite station de formation, ou placer à de certaines distances des voies d'évitement, ou même établir en divers endroits de vraies petites gares. Il faudra dès lors une largeur supérieure à 60 mètres, du moins sur plusieurs points des quais.

» Mais, faut-il le dire, cette augmentation de la largeur des quais ne pourra s'obtenir qu'au prix de sacrifices considérables ; il y a, sous ce rapport, une *alea* impossible à préciser.

» Le Gouvernement fera le pont. La construction en a été décidée par une loi votée dans cette Chambre par soixante voix contre trente-cinq : c'est une affaire faite. A l'avenir de dire si vous avez eu raison ou non ; mais il ne peut être question de remettre en discussion des affaires résolues après un débat loyal et contradictoire.

» Mon honorable ami. M. le Ministre des Affaires Étrangères, et d'autres personnes compétentes, vous ont alors présenté, sur le projet de construction du pont, les observations qu'elles croyaient de leur devoir de faire valoir. L'honorable M. Frère-Orban a même été jusqu'à formuler un amendement portant que ce pont ne pouvait être construit qu'en vertu d'une loi spéciale.

» Vous en avez décidé l'exécution ; la loi sera exécutée, le pont sera mis en adjudication d'après le mode adopté pour les travaux maritimes.

» Un programme indiquera les conditions générales, les grandes lignes de l'œuvre. »

.

Puis viennent des explications sur les stations et sur le travail relatif aux expropriations.



ANNEXE N° V.

Exploit du 5 février 1883.

L'an 1800 quatre-vingt-trois, le cinq février.

A la requête de la Société anonyme du Sud d'Anvers, autorisée par arrêté royal du 21 mai 1874 et dont le siège est à Anvers, Plaine de Malines, n° 20. poursuites et diligences de M. Émile De Keyser, son directeur, demeurant audit siège de la Société, agissant au nom du conseil d'administration de celle-ci, pour qui se charge d'occuper M^e Veurickx, avoué près le tribunal de première instance, séant à Bruxelles, y domicilié rue Bosquet, n° 28, à Saint-Gilles.

Attendu que par la convention du 10 janvier 1874 complétée par la convention additionnelle du 18 mars suivant, approuvée par la loi du 17 avril même année, relative à la transformation des constructions et terrains de la citadelle du Sud d'Anvers et intervenue entre la Compagnie Immobilière de Belgique, aux droits de laquelle se trouve ma requérante d'une part et l'État Belge d'autre part, celui-ci s'est engagé à construire à ses frais un pont sur l'Escaut, à l'extrémité amont des terrains de la citadelle du Sud avec ses rampes d'accès aux deux rives de ce fleuve et les voies reliant au réseau des Flandres la gare qu'il devait établir, ce pont ayant une voie pour charrettes et voitures, une voie pour piétons et un passage à une ou deux voies du chemin de fer.

Attendu que la convention susvisée du 10 janvier 1874 portant que « les » travaux incombant à chacune des parties contractantes seront entamés en » même temps et poursuivis sans désespérer. »

Attendu que ma requérante a mis la main à l'œuvre dès le mois d'août 1874, et a terminé depuis longtemps les travaux qui lui incombent,

Attendu que l'État Belge n'a pas même commencé à ce jour la construction du pont, malgré les promesses réitérées et malgré les mises en demeure nombreuses et incessantes de ma requérante à partir du 10 décembre 1874 par correspondance d'abord, puis par deux exploits des 3 novembre 1876 et 20 août 1878 de l'huissier Félix Slosse, de Bruxelles, enregistrés.

Attendu que l'inaction de l'État et l'inexécution de son obligation ont déjà causé à ma requérante, un préjudice considérable, notamment en paralysant la mise en valeur de ses terrains, en diminuant le prix de ceux qu'elle a pu vendre, et en lui faisant subir la perte d'intérêts sur les capitaux engagés. Que cette inaction et cette inexécution si elles continuaient, lui feraient éprouver un préjudice bien plus grave encore, en compromettant son avenir qui dépend évidemment de l'établissement du pont et des raccordements de celui-ci aux réseaux de l'État et des Flandres ;

Attendu que force est de recourir à la justice pour mettre fin à cette situation excessivement préjudiciable ;

Attendu que d'après les prévisions de la convention complémentaire du 12 juin 1874, l'État devait avoir terminé le quai du Sud à l'Escaut le 1^{er} janvier 1877, *a fortiori* devait-il en être de même pour la construction du pont ;

Si est-il, je soussigné Jean-Joseph Gilson, huissier à la Cour de cassation de Belgique, séant à Bruxelles, domicilié en cette ville, rue d'Accolay, n° 23 ;

Ai assigné l'État Belge en la personne de 1^o M. le Ministre des Finances de Belgique, dont l'hôtel et les bureaux sont établis, à Bruxelles, rue de la Loi, où étant dans lesdits bureaux et y parlant à.

2^o M. le Ministre des Travaux Publics de Belgique, dont l'hôtel et les bureaux sont établis à Bruxelles, place Royale, où étant dans lesdits bureaux et y parlant à.

3^o M. le Ministre de l'Intérieur de Belgique, dont l'hôtel et les bureaux sont établis, à Bruxelles, rue de la Loi, où étant dans ses bureaux et y parlant à M. Van Kerm, chef de division, qui a visé l'original du présent exploit,

A comparaître dans le délai de la loi, devant le tribunal civil de première instance, séant à Bruxelles, rue de la Paille, au lieu ordinaire de ses audiences du matin, pour s'entendre condamner :

1^o A construire, à Anvers, en exécution des conventions prémentionnées, et à livrer à la circulation le pont sur l'Escaut, dont le point de départ est stipulé au plan *B* joint à la convention du 10 janvier 1874 et qui aboutit aux terrains de la Tête de Flandre, avec ses rampes d'accès à la gare du chemin de fer du Sud, aux terrains aujourd'hui transformés de la citadelle, et à la rive gauche du fleuve et avec les voies reliant cette gare au réseau des Flandres, ce pont ayant une voie pour charrettes et voitures, une voie pour piétons et un passage à une ou deux voies de chemin de fer et ce endéans les *deux ans*, à partir de la signification du jugement à intervenir, et à défaut de ce faire, s'entendre condamner à payer à titre de dommages-intérêts *huit cents francs* par chaque jour de retard, sous réserve formelle, au cas où le retard se prolongerait, de conclure aux dommages et intérêts du chef de l'inexécution de l'obligation en les substituant à ceux du chef des jours de retard prémentionnés ;

2^o S'entendre condamner à payer à ma requérante les dommages et intérêts qu'elle a déjà éprouvés à partir au moins du 1^{er} janvier 1877 et qu'elle éprouvera jusqu'à l'expiration des deux ans préindiqués endéans lesquels le pont doit être livré à la circulation ; ces dommages et intérêts à libeller ultérieurement par état et évalués ici pour satisfaire uniquement à la loi sur la compétence à *trois millions de francs* et tout le litige à *treize millions et demi de francs* ; s'entendre condamner aux dépens de l'instance ; entendre ordonner l'exécution provisoire du jugement à intervenir nonobstant appel et sans caution.

Ma requérante offrant de remettre à l'État conformément aux conventions, un nombre de ses actions ordinaires égal en capital au montant des déboursés qui résulteront de la mise en adjudication publique des travaux, sans que toutefois ce capital puisse être supérieur à quatre millions et demi de francs, et, en outre, un nombre d'actions de jouissance égal au nombre des actions ordinaires ;

mais lorsque le prix du pont sera fixé et l'Etat n'ayant droit à l'intérêt sur les actions ordinaires que lorsque le pont sera livré à la circulation.

Ma requérante faisant réserve expresse de réclamer de l'Etat tous les dommages et intérêts qu'elle a subis et qu'elle subira encore du chef de la tardivité des travaux qui incombaient à l'Etat, autres que ceux du pont dont il s'agit au présent litige, et sous réserve de tous autres droits quelconques.

L'action intentée est basée sur les conventions, les mises en demeure et les faits précités, sur les lois sur la matière et autres moyens à faire valoir dans le cours de l'instance.

Et pour que l'Etat Belge en la personne de M. le Ministre de l'Intérieur n'en ignore, je lui ai laissé le présent exploit étant et parlant comme ci-dessus, dont acte coût : vingt francs 85 centimes.

(Signé) J.-J. GILSON.

ANNEXE N° VI.

N° des pétitions.

14367. Des membres du conseil communal de Steckene réclament l'intervention de la Chambre pour que la construction du pont projeté sur l'Escaut devant Anvers soit hâtée ;
Même demande d'habitants de Basel ;
14676. — des conseils communaux de Kemsecke, Basel, Burt ;
14686. — d'habitants de Kieldrecht, Calloo, Tamise et des conseils communaux de Cruybeke, Elversele, Zwyndrecht ;
14687. — des conseils communaux de Exaerde, Sinay, Thielrode, Saint-Gilles (Waas), Tamise, Melsele, Meerdonck et des habitants de Saint-Gilles (Waas), Lokeren, Dael, Melsele, Saint-Nicolas.
14688. — du conseil communal et d'habitants de Saint-Paul ;
14743. — d'habitants de Haesdonck ;
14754. — d'habitants et de membres du conseil communal de Belcele. —
Renvoi à M. le Ministre de l'Intérieur.
14770. — d'habitants de Exaerde. —
Renvoi à la commission des pétitions.
-

ANNEXE N° VII.

Tableau des ponts pour chemin de fer, établis sur les grandes rivières du royaume des Pays-Bas.

1. <i>Maestricht.</i>	Sur la <i>Meuse</i> ; chemin de fer d' <i>Aix-la-Chapelle</i> à <i>Maestricht</i> ; infrastructure pour double voie ; superstructure pour simple voie.
2. <i>Buggenum.</i>	Sur la <i>Meuse</i> ; chemin de fer d' <i>Anvers</i> à <i>Gladbach</i> ; infrastructure pour double voie ; superstructure pour simple voie.
3. <i>Venloo.</i>	Sur la <i>Meuse</i> ; chemin de fer d' <i>Eindhoven</i> à <i>Vierssen</i> ; infrastructure pour double voie ; superstructure pour simple voie.
4. <i>Gennep.</i>	Sur la <i>Meuse</i> ; chemin de fer de <i>Bokstel</i> à <i>Wesel</i> ; infrastructure pour double voie ; superstructure pour simple voie.
5. <i>Heumen.</i>	Sur la <i>Meuse</i> ; chemin de fer de <i>Nimègue</i> à <i>Venloo</i> ; infrastructure pour double voie ; superstructure pour simple voie.
6. <i>Ravestein.</i>	Sur la <i>Meuse</i> ; chemin de fer de <i>Tilbourg</i> à <i>Nimègue</i> ; infrastructure pour double voie ; superstructure pour simple voie.
7. <i>Nimègue.</i>	Sur le <i>Wahal.</i> } Chemin de fer d' <i>Arnhem</i> à <i>Nimègue</i> ;
8. <i>Oosterbeek.</i>	Sur le <i>Rhin.</i> } Pour double voie.
9. <i>Zutphen.</i>	Sur l' <i>Yssel</i> ; chemin de fer d' <i>Arnhem</i> à <i>Enschede</i> . Pour simple voie
10. <i>Westervoort.</i>	Sur l' <i>Yssel</i> ; chemin de fer d' <i>Utrecht</i> à <i>Emmerich</i> . Pour double voie.
11. <i>Hattem.</i>	Sur l' <i>Yssel</i> ; chemin de fer d' <i>Utrecht</i> à <i>Zwolle</i> ; infrastructure pour double voie ; superstructure pour simple voie.
12. <i>Reenen.</i>	Sur le <i>Rhin</i> (en construction) ; chemin de fer d' <i>Amersfoort</i> à <i>Nimegue</i> . Pour double voie.
13. <i>Kuilenburg.</i>	Sur le <i>Lek</i> ; chemin de fer d' <i>Utrecht</i> à <i>Bois-le-Duc</i> ; superstructure à double voie ; provisoirement une seule voie est posée dans l'axe du pont.
14. <i>Bommel.</i>	{ Sur le <i>Wahal.</i> Chemin de fer d'<i>Utrecht</i> à <i>Bois-le-Duc</i> ; infrastructure pour double voie ; superstructure pour simple voie.
15. <i>Crèvecoeur.</i>	
	Sur la <i>Meuse</i> .

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| 16. <i>Rotterdam.</i> | { | Sur la <i>Meuse</i> ; chemin de fer de <i>Rotterdam</i> à <i>Anvers</i> . Pour |
| 17. <i>Dordrecht.</i> | | double voie. |
| 18. <i>Moerdijk.</i> | | Sur le <i>Hollandsch Diep</i> ; chemin de fer de <i>Rotterdam</i> à <i>Anvers</i> ; infrastructure et superstructure pour simple voie. |
| 19. <i>Baanhoek.</i> | | Sur la <i>Merwede</i> (en construction); chemin de fer de <i>Dordrecht</i> à <i>Elst</i> ; infrastructure pour double voie; superstructure pour simple voie. |

