

(A)

( N° 173. )

## Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 AVRIL 1873.

Crédits pour travaux publics; — emprunt de 240 millions de francs (1).

### RAPPORT

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

MESSIEURS,

La vitalité d'un peuple se mesure aux efforts qu'il fait et aux sacrifices qu'il s'impose pour le maintien de son indépendance, la conservation de ses libertés politiques, son développement intellectuel et ses progrès matériels. Quand il faiblit ou s'arrête dans cette voie, il fait douter de lui-même, et à ce doute succèdent l'indifférence et bientôt la décadence. Au contraire, la confiance virile et réfléchie qu'il montre en lui-même, se tenant à égale distance de la présomption et de l'apathie, il la communique aux autres et puise alors, dans ce double sentiment, une force invincible. Remarques  
préliminaires.

Nous pouvons, sans vanité, le dire nous-mêmes : sous ces divers rapports, la Belgique a fait son devoir. Au lendemain de son émancipation, elle a su se donner les institutions les plus libérales du continent et, depuis plus de quarante années, les conserver intactes au milieu des vicissitudes qui ont éprouvé tant d'autres peuples.

Elle consacre sa plus constante sollicitude à ses institutions défensives et, s'il y a des divergences quant au système d'organisation militaire, il n'y en a pas quant au but à atteindre : toutes les opinions ont la volonté commune de constituer une armée capable de défendre la neutralité, la sécurité et l'honneur du pays.

Elle apporte à propager l'instruction, à répandre les lumières, à moraliser les populations ses soins les plus persévérants, et n'y épargne aucune dépense ; rien

(1) Projet de loi n° 121.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM: JULLIOT, KERVEN DE LETTENHOVE, DELAET, DECLERCQ, DE MACAR et NOTHOMB.

que pour l'instruction primaire depuis vingt-sept ans, de 1843 à 1870, l'État a affecté une somme qui atteint 80 millions de francs, les communes 114, les provinces près de 23, ensemble 217 millions de francs <sup>(1)</sup>, et en ce moment même la Chambre est saisie d'une demande de 20 millions, la plus considérable qu'on ait jamais faite, pour donner une nouvelle et puissante impulsion à l'accomplissement de ce grand devoir social. Enfin, le projet de loi qui vous est actuellement soumis propose de décréter ou d'achever un ensemble considérable de travaux d'utilité générale et de régler la reprise d'une des plus importantes de nos voies ferrées et la construction, pour compte de l'État, d'une ligne nouvelle, non moins étendue, qui doit contribuer efficacement à la prospérité industrielle et commerciale du pays.

En confiant la Législature à voter ce projet, le Gouvernement marche d'un pas résolu dans la voie qu'ont suivie avant lui toutes les administrations qui l'ont précédé, à quelque parti politique que, d'ailleurs, elles appartenissent. On peut, sous ce rapport, regarder avec une légitime satisfaction les résultats obtenus ; ils ne sont pas sans grandeur. Depuis l'époque où la Belgique, rentrée dans son droit, est redevenue maîtresse de ses destinées, elle a donné aux travaux d'utilité générale un essor qu'aucun autre pays n'a relativement surpassé : les chiffres des dépenses en sont la plus simple comme la plus éloquente démonstration. Dans une période de quarante années, le Trésor public a employé pour ces travaux, en dehors des crédits budgétaires ordinaires, en dehors des sommes dépensées par les provinces et les communes, un capital de près de 600,000,000 de francs, et, en y comptant les allocations du présent projet, ce capital atteint le chiffre de 840,000,000 de francs <sup>(2)</sup>.

Multiplier les voies de communication et de transport, les améliorer, en faciliter l'accès pour tous, abaisser les tarifs de péage, c'est favoriser l'égalité et appeler à l'aisance le plus grand nombre possible de nos concitoyens.

En mettant à la portée de tous autant qu'il se peut, et sans jamais s'arrêter, ce qu'on a appelé justement les instruments de la civilisation moderne <sup>(3)</sup>, c'est avant tout venir en aide aux populations ouvrières, et par là nous restons fidèles à notre rôle parmi les nations éclairées : celui d'être une saine démocratie, la seule durable, où le progrès s'accomplit en élevant, par le travail et l'instruction, les classes nécessiteuses, et non en les précipitant comme un élément destructeur contre celles qu'une plus heureuse fortune a placées à un degré supérieur de l'échelle sociale.

C'est en se reportant vers ces idées que votre section centrale et les sections, avant elle, ont examiné le projet de loi et l'ont accueilli dans son ensemble avec une faveur marquée.

Nous allons avoir l'honneur de vous rendre compte de ces délibérations.

(1) Renseignement pris au Département de l'Intérieur. — Voir l'Annexe A. et l'Exposé des motifs n° 22, session actuelle.

(2) Ce chiffre ne comprend pas nos grands travaux militaires. Voir aussi l'Exposé des motifs du projet.

(3) Rapport de M. Jamar sur l'emprunt, etc., session de 1864-1865, n° 143.

## EXAMEN EN SECTIONS.

*1<sup>re</sup> section.* — Un membre, qui se croit en mesure de donner ces renseignements, assure qu'il faudra encore de 30,000,000 à 36,000,000 de francs pour achever le palais de justice de Bruxelles, dans l'ordre où il a été commencé.

Il faudra huit ou dix ans pour finir les travaux.

L'État devra verser pour sa part annuelle environ 2,500,000 francs.

Ce membre croit de son devoir de signaler cette situation à la section centrale et à la Chambre.

La *section* voudrait savoir si le Gouvernement admet ces chiffres et désire que la section centrale demande des explications catégoriques au Gouvernement.

Un autre membre demande que l'on avise à modifier les choses de façon à diminuer cette dépense réellement exorbitante.

Un membre désire que le rapporteur demande à la section centrale de s'informer auprès du Gouvernement pourquoi il n'est point alloué de fonds pour l'école normale de Bruges.

**ART. 1<sup>er</sup>. B. Bâtiments civils.** Un membre désire que la section centrale demande au Gouvernement si les devis et les plans de ces différents travaux sont définitivement arrêtés.

Il demande, en outre, que le Gouvernement n'entame aucun travail sans posséder les plans et devis définitifs.

**C.** Cette demande s'étend aux travaux hydrauliques.

La section se rallie à ces propositions.

Un membre voit avec regret qu'aucun crédit n'est alloué pour l'Escaut supérieur.

**D.** La section désire que le Gouvernement déclare s'il croit que la somme de 4,000,000 de francs pour le chemin de fer de Bruxelles à Luttre suffira pour achever cette ligne.

**E.** La section désire savoir quelle part des 23,000,000, au n° 27, sera attribuée aux lignes propriété de l'État et quelle part aux lignes simplement exploitées par l'État.

**ART. 2.** Un membre exprime le vœu que, pour l'emprunt à contracter, le Gouvernement adopte le type de 3 p. %, afin de permettre la reprise de l'amortissement. La section, sans fixer un taux déterminé, exprime le vœu que l'émission soit faite de façon à ce qu'à l'avenir l'amortissement puisse fonctionner sans interruption.

La section, revenant au litt. *A*, § 4, demande pourquoi le pont de Syngthem sur l'Escaut ne se trouve pas indiqué comme étant à construire au moyen du crédit pétitionné.

Le projet est adopté par deux voix et quatre abstentions.

*2<sup>e</sup> section.* — Un membre demande :

*1<sup>o</sup>* Pourquoi le projet ne contient pas le crédit nécessaire pour la construction de deux bateaux dragueurs à vapeur pour le dévasement de nos ports et de nos canaux ;

2° Pourquoi il ne contient pas également un autre crédit pour l'approfondissement et l'amélioration du canal d'Ostende à Gand, notamment pour baisser le radier du pont de barage à la coupure au canal de Bruges à Ostende, et pour améliorer le chemin de halage de la rive gauche de l'embranchement du canal entre le pont de la Chapelle et la porte de Bruges et Ostende.

Un autre membre propose une somme de 500,000 francs pour l'acquisition de dragues.

Le premier propose une somme de 500,000 francs pour l'objet indiqué au n° 2.

Un troisième membre exprime le vœu qu'une somme de 200,000 francs soit attribuée au rachat des routes de Huy à Tirlemont et de Huy à Stavelot.

La section charge son rapporteur de demander quel est l'emploi que le Gouvernement se propose de faire des 60,000,000 restés disponibles.

ART. 1<sup>er</sup>, § 4. Un membre demande que le pont à construire à Fairon-Comblain reçoive sa part dans le crédit de 600,000 francs.

*Amélioration de l'Yser* : Un membre demande pourquoi ce paragraphe ne contient pas les crédits nécessaires pour améliorer les écluses de décharge à Nieuport.

*Canal de Terneuzen* : Un membre exprime le vœu que l'on mette promptement la main à l'œuvre et que le crédit soit porté à 5,000,000 de francs.

A propos de travaux hydrauliques, un membre regrette que le projet ne mentionne pas les travaux reconnus urgents dans la ville de Tournai, notamment l'élargissement de la petite rivière, la démolition du pont du Moulin, la création d'égoûts collecteurs et l'assèchement des propriétés riveraines.

Un autre membre regrette l'absence de crédits destinés à couvrir les dépenses résultant des travaux à faire à Gand, pour déverser les eaux du haut Escaut dans le bas Escaut.

*Chemins de fer.* § 27. La section signale une erreur d'impression relativement à la construction d'un nouveau bâtiment à Ostende. Aucun chiffre n'est indiqué.

Un membre exprime le vœu que le Gouvernement ne s'arrête pas au chiffre indiqué pour la station de Courtrai et qu'il l'élève de manière à pouvoir faire exécuter les travaux reconnus nécessaires.

§ 28. On demande un état des réparations des voies et notamment du remplacement des rails :

1° Sur les lignes anciennes de l'État, et 2° sur les lignes reprises de la Société des Bassins Houillers en vertu de la convention du 25 avril 1870.

On demande également un état des réparations du matériel roulant ayant appartenu : 1° à l'exploitation des anciennes lignes ; 2° aux lignes reprises de la Société des Bassins Houillers en vertu de la même convention.

Le projet de loi est adopté à l'unanimité.

3<sup>e</sup> section. — A propos du canal de Terneuzen, un membre demande : s'il ne conviendrait pas mieux de traiter avec une société pour exécuter les travaux du canal dans des conditions de largeur et de profondeur déterminées, qui sou-

mettrait des projets complets dans les six mois et qui achèverait les travaux dans le délai de cinq ans?

La section décide que la question sera posée en section centrale.

La section estime qu'il y a lieu de porter dans le projet de loi un premier crédit destiné aux travaux à exécuter dans les polders du pays de Waes.

La section demande quelle est la contenance des terrains à exproprier conformément aux §§ 5 et 6 du projet.

§ 12. La section désire que les travaux soient entamés sans retard et que le délai pour leur achèvement soit fixé à l'époque de l'achèvement de la deuxième partie de la deuxième section de ce canal.

La section demande quelle est la suite que le Gouvernement entend donner aux conclusions du rapport de la commission chargée d'étudier les rectifications de la rive droite de l'Escaut devant Anvers.

Le projet de loi est adopté à l'unanimité.

4<sup>e</sup> section. — ART. 1<sup>er</sup>. La section demande si l'État est fixé sur la somme qui sera nécessaire pour l'achèvement totale du Palais de Justice de Bruxelles.

§ 2. Un membre demande si, dans le premier crédit de 500,000 francs, voté en 1869, une part est restée réservée pour commencer la construction de l'école normale à Bruges, et, de plus, si l'on ne pourrait pas allouer un crédit plus considérable que celui prévu à l'art. 2 du projet, afin d'avoir à sa disposition des fonds quand l'instruction et les plans seront achevés.

§ 3. La section désire majorer de 500,000 francs le crédit attribué à ce paragraphe, d'autant plus que 250,000 francs ont déjà leur destination spéciale. Cette demande est faite en vue de l'amélioration de la voirie vicinale aboutissante aux stations.

§§ 5 et 6. On accepte le chiffre, mais la section insiste pour qu'on n'établisse rien de provisoire, et qu'on se décide plutôt à majorer le crédit demandé.

Au § 8, la section désire connaître pour quel motif on veut établir une autre salle, et si la salle actuelle (au Palais-Ducal) ne répond pas complètement à toutes les exigences.

Au § 12, la section espère que les travaux seront poussés avec la vigueur la plus grande possible.

Au § 19, la section demande la majoration du crédit, afin de mettre le canal d'Ostende à Bruges en parfait état de navigation — (dans les mêmes conditions que le canal de Terneuzen), — et afin de permettre également, au pont et arrière-pont d'Ostende, l'exécution de tous les travaux (entre autres l'abaissement du radier de l'écluse Léopold) qui seraient une conséquence de l'approfondissement du canal.

Au § 22, on demande que le Gouvernement fasse connaître si, avec le crédit, tout le travail pourra s'achever, et à quelle époque?

Au § 25, la section estime qu'il faudrait reviser le tarif *minimum* des porteurs des dépêches télégraphiques, afin d'augmenter les recettes par le développement — (la multiplication des dépêches), — contrarié actuellement par l'élévation de ce tarif.

§ 26. On propose une majoration de crédit, afin de permettre au Gouverne-

ment l'acquisition d'un ou plusieurs bateaux dragueurs d'une grande puissance de travail, pouvant, par exemple, extraire de 800 à 1,000 mètres cubes par dix heures de travail. On en construit en ce moment à Liège, chez M. Telkin-Manding.

L'ensemble de ce projet est adopté avec les modifications proposées.

5<sup>e</sup> section. — Dans la discussion générale, un membre signale la question de l'approfondissement du canal de Gand à Terneuzen ; il en fait ressortir l'urgence et la justice ; il trouve insuffisante la somme de 2,000,000 de francs que le projet y affecte, avec ce qui reste disponible. Le crédit pour cet objet capital ne dépasse guère 3,000,000 de francs, somme peu en rapport avec les travaux indispensables.

Ce membre demande que le crédit soit augmenté de 3,000,000 de francs et porté, dès maintenant, à 5,000,000 de francs. Le travail entier exigera trois à quatre fois cette somme. Le même membre demande que le rapporteur en fasse mention à la section centrale.

La section centrale adopte cette proposition.

Un membre signale que dans le crédit du § 8 est comprise la construction d'une salle de concert ; il demande si cette salle ne pourrait pas faire partie du grand palais des beaux-arts, qu'il est question de construire, ce double emploi pouvant être ainsi évité. Y a-t-il des inconvénients à ce que les concerts ne continuent pas à avoir lieu au Palais-Ducal ?

Au litt. E, § 27, un membre demande s'il entre dans les intentions du Gouvernement d'augmenter le nombre des stations rurales, mesure qu'il trouve d'une utilité capitale pour les trains de banlieue.

Cette question sera posée au Gouvernement.

Au § 25, un membre insiste pour que des appareils télégraphiques soient établis dans toutes les stations, en vue d'éviter les dangers.

La section adopte le projet dans son ensemble.

6<sup>e</sup> section. — La section désire qu'on pose la question suivante :

Pourquoi le Gouvernement ne propose-t-il pas l'allocation d'un crédit nouveau pour la reconstruction du quai du Rhin à Anvers, pour la continuation des quais au nord de l'écluse du Kattendyk, et pour la construction de la troisième écluse maritime ? Le crédit d'un million alloué par la loi du 27 juillet 1871, art. 1<sup>er</sup>, § 15, est évidemment insuffisant.

§ 1<sup>er</sup>. La section désire que la section centrale soit exactement renseignée sur le coût total du Palais de Justice de Bruxelles. La loi du 20 mai 1872 a réduit, faute de ces renseignements, le crédit demandé.

§ 3. La section, par amendement, propose de porter de 500,000 francs à un million le crédit pour raccordement de routes au chemin de fer.

Elle désire que le nombre des passages à niveau soit réduit autant que possible.

§§ 4 et 5. La section désire que la section centrale obtienne communication des plans, pour que la Chambre puisse juger en connaissance de cause.

§ 15. La rectification des quais de la Dendre dans la traverse de Termonde ainsi que l'établissement de chemins de halage sont-ils encore entravés par une contestation judiciaire ?

§ 21. La section charge la section centrale de s'enquérir des moyens de pré-

server des inondations les pays entre Watervliet et Selzaete, et ex prime le vœu qu'un crédit soit alloué pour obvier à ces graves inconvénients.

§ 22. La section recommande au Gouvernement la stricte exécution du cahier des charges à l'égard des entrepreneurs; elle s'enquiert du point de savoir si, depuis le dépôt du projet, il n'y a pas de nouveaux retards dans l'exécution des entreprises.

§ 27. La section demande si les stations de Bruges et de Termonde sont comprises dans les travaux décrétés par ce paragraphe.

La section adopte le projet par six voix contre une abstention.

### EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

Disons que, dès sa première réunion, la section centrale a vu surgir une discussion relative à deux objets que nous appellerons des questions générales. L'une se rapporte aux devis et évaluations en matière de travaux publics, l'autre au régime hydraulique du pays. Toutes deux, d'ailleurs, ont été précédemment agitées, et la section centrale qui a examiné en 1871 le projet de loi des travaux publics s'en est particulièrement occupée (1).

Plusieurs membres, frappés des demandes, sans cesse croissantes, d'allocations Plans et devis. nouvelles pour l'achèvement de plusieurs travaux d'utilité publique, ont fait remarquer que les calculs premiers sont considérablement dépassés, que les travaux sont commencés sans que l'on soit fixé sur le coût final, que l'on court ainsi des chances aléatoires, que souvent l'on va à l'aventure là où il faudrait ne marcher que dans la certitude, que les Chambres législatives, appelées à voter un premier crédit, sont fatalement entraînées à allouer des sommes nouvelles, dépassant fréquemment et de beaucoup celles que l'on croyait suffisantes; qu'ainsi les Chambres, ne pouvant laisser les travaux inachevés, subissent une véritable contrainte morale, incompatible avec la gestion sévère, qu'elles ne peuvent abdiquer, des deniers publics; que c'est là un abus grave qu'il importe de signaler à nouveau, en y appelant la surveillance la plus vigilante du Gouvernement.

Pour assurer le bon ordre dans les finances, pour se prémunir contre des dépenses exagérées, pour la dignité même de l'Administration et surtout pour garantir à la Législature sa pleine et indispensable liberté dans le vote des dépenses affectées aux travaux publics, il est absolument nécessaire que la Chambre ne soit plus appelée qu'à se prononcer sur des plans d'ensemble, sur des devis complets, basés sur des estimations plus exactement établies et plus vraies, sur des crédits renfermés dans des limites, sinon immuables, au moins fixes autant que possible, sur des projets, en un mot, entièrement étudiés sous toutes leurs faces et d'après des règles rigoureuses qui fassent aux entrepreneurs et aux architectes une responsabilité non pas nominale ou illusoire, comme dans le passé, mais qui soit effective et réelle. La section centrale pourrait rappeler plus d'un exemple; le projet actuel lui-même va malheureusement nous en présenter un dans des proportions inouïes jusqu'à ce jour; elle remplit donc le

(1) Rapport de M. Delaet, session 1870-1871, n° 197.

plus impérieux de ses devoirs en invitant le Gouvernement à ne pas perdre de vue un aussi important objet.

Régime  
des eaux.

-L'autre question, de principe en quelque sorte, qui a le plus vivement occupé la section centrale, est celle qui a trait à l'ensemble de notre système de travaux hydrauliques. Elle lui a paru être d'une importance capitale, trop négligée peut-être jusqu'ici, dans l'opinion de plusieurs membres, par le Département des Travaux Publics, absorbé par les soins incessants et plus apparents que lui impose l'exploitation des chemins de fer.

Le régime des eaux, ce que nos voisins du Nord appellent le *Waterstaat*, et qu'ils ont tant perfectionné (1), semble relégué au second plan dans les préoccupations de l'administration supérieure ; ce n'est pas un reproche que l'on articule par là contre les fonctionnaires chargés de cette branche du service public, loin de là ; on reconnaît et l'on apprécie leur zèle et leur intelligence, mais nous constatons une situation de fait et nous croyons en trouver l'explication dans la nécessité journalière, et de chaque heure, pour ainsi dire, qui oblige le Gouvernement à consacrer toute son attention à l'immense responsabilité qu'entraîne la direction du réseau de nos voies ferrées. Et cependant personne ne saurait méconnaître la non moins grande importance qui s'attache à améliorer notre régime des eaux. Il intéresse, à la fois, et au plus haut degré l'agriculture, le commerce et la sécurité des propriétés comme des populations. Assainir les terrains submergés, les préserver, les rendre à leur fécondité, créer ou perfectionner les voies navigables, faciliter les irrigations ou corriger les erreurs commises à cet égard, empêcher à l'avenir, dans la mesure du possible, les inondations désastreuses qui ont affligé le pays, sauvegarder en même temps les intérêts de la grande navigation maritime, tels sont, pour n'en citer que quelques-uns, les termes d'un problème digne de fixer la sollicitude la plus soutenue du Gouvernement et des Chambres.

Dans un pays de basses terres, confinant à la mer, comme le nôtre, tout ce qui tient à l'ensemble de ces travaux hydrauliques constitue un intérêt fondamental de premier ordre, destiné à exercer une action décisive sur la prospérité publique.

Résoudre les difficultés au jour le jour, parer aux besoins du moment, ne faire que des travaux spéciaux ou locaux, n'aborder le problème que par ses côtés fragmentaires, sans les relier par une vue générale, sans calculer l'influence qu'une solution isolée doit avoir sur l'ensemble, n'a pas paru être à la section centrale la bonne méthode à suivre. Elle estime, au contraire, qu'il faut s'attacher à une étude collective, à un plan général où tous les éléments, si multiples et connexes de la question, se complètent et se coordonnent, dans lequel il importe d'apprécier en quoi et comment un résultat particulier qu'on obtient agira sur le tout ; il importe de se bien convaincre, au préalable, qu'un travail, bon et utile au point de vue local ou spécial, n'est pas de nature à compromettre un intérêt, placé ailleurs, et qui sera peut-être aussi, sinon plus important ; en un mot, chercher la solution de haut, dans ses lignes générales et en vue des intérêts collectifs du pays, telle semble être la marche que la nature des choses conseille de faire prévaloir.

---

(1) Il suffit de rappeler leurs admirables travaux de préservation contre les inondations, leurs digues, le dessèchement du lac de Haarlem, le nouveau canal d'Amsterdam à la mer, leurs projets sur le Zuyderzee, etc., etc.

Déterminée par ces considérations, votre section centrale recommande vivement au Gouvernement de vouer une attention de plus en plus assidue à l'amélioration de notre régime des eaux, d'en faire une étude approfondie d'où sortent des vues et un plan d'ensemble pour ce qu'il y a à faire dans le présent et dans l'avenir : il ne saurait y avoir un objet plus digne de ses réflexions.

Nous nous bornons ici à cet aperçu de ces deux questions générales ; d'autres ont été agitées dans la section centrale. Nous les indiquerons à mesure que l'ordre des matières suivi au projet de loi les appellera.

### § 1<sup>er</sup>. Palais de Justice de Bruxelles.

La section centrale décide de remettre l'examen de ces objets à la fin de ses délibérations.

### § 2. Écoles normales.

Un membre fait observer que la loi du 29 mai 1866, qui a décrété l'érection de quatre écoles normales, pourrait dès à présent trouver son application en ce qui concerne la ville de Bruges, absolument comme le Gouvernement a fait pour Liège et Mons, du moment que ces dernières villes s'étaient mises complètement d'accord avec le Département de l'Intérieur, et par conséquent se trouvaient dans toutes les conditions requises pour obtenir l'érection d'une école normale chez elles.

Écoles.

Bruges aussi se trouve actuellement tout à fait en règle.

Les terrains offerts mesurent 1 hectare 7 ares, 37 centiares, d'une valeur de fr. 108,687-70, estimation faite par un fonctionnaire du Département des Finances désigné par M. le Ministre.

L'acte de cession de ces terrains, avec les constructions existantes, est entre les mains du chef du Département de l'Intérieur ; cet acte est calqué sur les actes des cessions faites par les villes de Mons et de Liège.

Un premier crédit peut dès maintenant être utilement employé, dans le courant de la saison actuelle des travaux, à la construction de l'établissement d'enseignement public en question.

Le même membre propose l'augmentation du chiffre du crédit demandé, d'une somme de 250,000 francs, comme premier crédit pour le travail à entreprendre à Bruges.

Les plans des écoles normales de Liège et de Mons pourront être consultés avec fruit, de façon que la confection de ceux de l'école normale à ériger à Bruges ne saurait demander beaucoup de temps.

A la suite de ces observations, la section centrale a posé au Gouvernement la question suivante ; nous mettons en regard la réponse du Gouvernement.

#### QUESTION.

Pourquoi le Gouvernement ne demande-t-il aucun crédit pour l'organisation de l'école normale à Bruges, ainsi que pour la continuation des bâtiments de cette école ?

#### RÉPONSE.

La désignation de la ville de Bruges, comme siège d'une des quatre écoles normales à ériger en exécution de la loi du 29 mai 1866, est décidée en principe. Un arrêté dans ce sens sera soumis au Roi,

dès que la ville de Bruges aura fait parvenir la délibération du conseil mettant à la disposition du Gouvernement le terrain offert.

Le Département de l'Intérieur entrera alors en négociations avec le Département des Travaux Publics pour la confection des plans et devis, et c'est à ce dernier Département qu'incombera le soin de réclamer des Chambres les crédits nécessaires pour la construction.

Le Ministre de l'Intérieur s'est exprimé dans ce sens, dans la séance de la Chambre des Représentants du 22 février dernier. (Annales parlementaires, p. 590.)

Le section centrale, prenant acte de ces déclarations du Gouvernement, en conclut qu'il sera fait prochainement droit aux demandes de la ville de Bruges; le membre qui avait proposé une augmentation n'y insiste plus.

§ 3. *Litt. A. Raccordement de routes aux chemins de fer, 500,000 francs.*

**Raccordements.** Les sections ont signalé la grande utilité qu'il y a de multiplier les raccordements aux chemins de fer; c'est le moyen le plus efficace d'associer des intérêts considérables et surtout ceux de l'agriculture aux avantages qui naissent des voies ferrées. Cette opinion a trouvé de constants organes au sein des Chambres. Le développement de plus en plus soutenu de ces raccordements ne favorise pas moins la prospérité des chemins de fer eux-mêmes: autant de raccordements, peut-on dire, autant de sources nouvelles de trafic. C'est une vérité banale.

La section centrale, se ralliant pleinement à ces idées, a posé au Gouvernement la question suivante:

QUESTION.

Le Gouvernement verrait-il de l'inconvénient à doubler le crédit de 500,000 francs, sollicité pour le raccordement de routes aux chemins de fer, et cela n'est-il pas d'autant plus nécessaire que la moitié de la somme que l'on propose d'allouer a déjà reçu une destination spéciale?

RÉPONSE.

Le Gouvernement s'est borné à demander un crédit de 500,000 francs, parce qu'il croit ne pas avoir à dépenser davantage, pendant l'exercice courant, pour les objets dont il s'agit dans cette question.

La section centrale n'a pas trouvé la réponse assez satisfaisante; elle pense qu'on peut faire plus, qu'on peut activer, stimuler le concours des communes intéressées, fût-ce au besoin par des avances. En conséquence, un membre propose de doubler le crédit et de le porter à un million.

La section centrale adopte cette proposition par cinq voix contre une. Le membre opposant, tout en étant d'accord avec ses collègues sur le principe, a cru

qu'il ne devait pas aller au delà de la demande du Gouvernement, le meilleur juge, selon lui, de l'opportunité de crédit.

A propos de ce paragraphe, un membre a vivement recommandé le rachat par l'État de toutes les routes concédées et, comme conséquence, la suppression des péages; tout au moins, il insiste particulièrement pour la reprise de celles de ces routes qui ont un caractère d'utilité générale. Selon lui, cette mesure est de toute équité et commandée par une juste sollicitude en faveur de l'agriculture dont l'intérêt lui semble trop méconnu.

Un autre membre, sans contester la justesse de ces considérations, se demande cependant si l'application trop absolue de ce système, arrêtant tout élan de l'initiative privée, lui enlevant toute perspective de rémunération, n'aurait pas pour conséquence d'empêcher, à l'avenir, la construction de toute route de ce genre, et qu'ainsi il serait porté préjudice à l'intérêt respectable qu'on veut servir?

La section centrale, pénétrée de la gravité de la question soulevée, prise surtout dans son ensemble, a posé la question dans ces termes :

## QUESTION.

Ne semble-t-il pas au Gouvernement que le moment est venu de s'occuper du rachat des concessions de routes de grande communication, notamment en ce qui touche les routes de Huy à Tirlemont et de Huy à Stavelot, sur lesquelles existent des droits de péage?

En cas d'affirmative, n'y aurait-il pas lieu d'inscrire à cet effet un crédit au projet de loi en discussion?

## RÉPONSE.

Des négociations ont été entamées, il y a quelque temps déjà, pour arriver à un arrangement qui permettrait de supprimer, dans quelques années, les barrières établies sur la première section de la route de Huy à Stavelot, et sur la partie de la route de Huy à Tirlemont, située sur le territoire de la province de Liège.

Mais, depuis l'ouverture des négociations, la chambre de commerce de Verriers a demandé que le Gouvernement rachetât également la route concédée de la Vesdre. On attend les propositions de la Société concessionnaire à ce sujet. Aussitôt que ces propositions seront parvenues au Département des Travaux Publics, on les examinera en même temps que celles qui concernent le rachat des deux routes mentionnées en premier lieu.

La Chambre sait, du reste, par la discussion qui a eu lieu l'année dernière, à l'occasion du budget du Département, que ces trois voies de communication sont placées sous un régime tout à fait exceptionnel.

Les sommes dont il serait nécessaire de disposer aux fins indiquées ci-dessus feraient l'objet d'une demande de crédit spécial.

Quant aux autres routes concédées dans le royaume, le Gouvernement en a déjà repris un certain nombre, alors que les concessionnaires ont consenti à céder ces voies de communication, à titre gratuit; il a encore fait savoir tout récemment qu'il était disposé à reprendre, dans ces conditions, toutes les routes qui doivent faire retour à l'État.

La section centrale ne saurait trop recommander au Gouvernement de continuer l'examen de cet objet si important, de rechercher et de proposer les éléments d'une solution générale se rapprochant de vues récemment émises par un honorable membre du Sénat au sujet de la reprise des chemins de grande vicinalité (1).

### § 5. Litt. B. Bâtiments civils.

La section centrale a désiré au préalable recevoir communication des plans.

QUESTION.	RÉPONSE.
<p style="margin-left: 2em;">Palais législatif et ministères.</p> <p>La section centrale demande qu'il lui soit donné communication des plans relatifs à l'agrandissement du palais de la Nation.</p>	<p>Les plans relatifs à l'agrandissement du palais de la Nation sont ci-joints, au nombre de deux.</p> <p>La commission royale des monuments et le Sénat ont approuvé ces plans.</p>

A la suite de cette communication des plans, la section centrale a consacré deux séances spéciales à l'examen des travaux d'agrandissement dont il s'agit : l'importance qu'ils présentent, tant au point de vue monumental qu'à celui de l'élévation de la dépense, nous commandait d'y apporter une attention toute particulière.

Un membre a présenté des considérations détaillées dont voici le résumé :

« Au moment où l'État entreprend des travaux considérables vers la rue de Louvain et dans la rue de l'Orangerie, il y a lieu de ne pas perdre de vue la transformation que subira probablement, dans un délai prochain, le quartier de la rue Notre-Dame-aux-Neiges. La situation de ce quartier entre le Parc, les boulevards et la rue Royale l'appelle évidemment à devenir l'un des plus beaux de la capitale, et il serait utile de prévoir dès aujourd'hui la construction d'une grande rue parallèle à la rue Royale, qui partirait du boulevard de l'Observatoire et aboutirait au Palais de la nation, et celle d'une autre rue qui, coupant la première à angle droit, établirait une communication entre le carrefour Treurenberg et les boulevards vis-à-vis de la rue Joseph II.

» En se plaçant dans cet ordre d'idées, il conviendrait de donner au Palais de

---

(1) M. de Woelmont d'Hambraine dans la séance du Sénat du 14 mars 1875.

la Nation, vis à-vis de la rue qui se construira probablement plus tard de ce point vers le boulevard de l'Observatoire, la même façade qu'on admire déjà du côté du Parc. Devant cette façade passerait la rue du Treurenberg à la rue Joseph II, qui, rectifiant la rue de Louvain depuis le Treurenberg jusqu'au Palais de la Nation, se joindrait à la rue de l'Orangerie dont la largeur serait doublée : ce que féclame l'importance des constructions qu'on y a récemment élevées. Tout l'espace compris entre cette rue nouvelle et les Ministères actuels des Affaires Étrangères, de l'Intérieur et de la Guerre serait employé à donner au Sénat et à ces Ministères les terrains nécessaires pour les constructions dont le besoin a été constaté.

» L'espace resté disponible entre la nouvelle façade est du Palais de la Nation, et le bureau actuel du télégraphe servirait utilement à créer des moyens d'aéragé et de ventilation.

» En ce qui touche les constructions qui sont indispensables au Ministère des Travaux Publics, on pourrait consacrer à des bureaux spécialement réservés à l'administration si importante des chemins de fer les vastes terrains bordés par la rue à construire vers le boulevard de l'Observatoire, occupés aujourd'hui par la caserne de cavalerie et les bâtiments appartenant à l'État dans la rue du Nord, terrains où l'on pourrait créer de nouvelles installations à mesure que se développerait le réseau de nos voies ferrées.

» Ce système créerait, au point de vue de l'embellissement de la capitale, un ensemble de constructions remarquables destinées à se raccorder avec d'autres travaux dont l'exécution peut être considérée comme prochaine.

» Bien différents seraient les résultats qu'on obtiendrait en adoptant un plan qui masquerait les deux tiers du vestibule de la Chambre et créerait tout à côté, vers la gauche, une façade qui ne correspondrait à aucun péristyle, ni à aucune entrée convenable des salles du Palais législatif. D'autre part, entreprendre des constructions considérables en suivant la ligne irrégulière et sinueuse que suit actuellement la rue de Louvain, c'est ne pas tenir compte des travaux de transformation à réaliser dans un avenir prochain, et c'est compromettre le caractère architectural des constructions mêmes qu'on élèverait.

» On ne peut pas considérer la question comme tranchée par les votes précédents de la Chambre. Elle n'a pas eu à se prononcer sur les détails des plans, et s'il est vrai qu'on a déjà fait des expropriations dont l'utilité ne peut être contestée en aucun cas, il faut, toutefois, remarquer que les constructions n'étant pas encore abordées, rien n'empêche de modifier et d'améliorer les plans. Seulement, cette question s'impose aujourd'hui d'une manière urgente et plus impérieuse, et il n'y aurait pas lieu d'hésiter si l'on pouvait joindre à l'avantage d'une économie de plusieurs millions celui de constructions mieux appropriées à l'embellissement d'un vaste quartier de la capitale. »

Pour mieux s'éclairer sur l'ensemble des travaux et surtout être fixée sur le chiffre de la dépense totale, la section centrale a prié M. le Ministre des Travaux Publics de lui donner quelques explications verbales. M. le Ministre, retenu par la discussion de son budget, n'ayant pu se rendre à notre invitation, s'est fait suppléer par M. Lavallée, directeur au Département, chargé du service des bâtiments civils. Ce fonctionnaire, reproduisant et complétant l'exposé des motifs,

est entré dans des explications précises, dont quelques-unes nouvelles, et que la majorité de la section centrale a trouvées satisfaisantes (1). La confiance méritée qu'inspire cet honorable fonctionnaire lui a donné la conviction que les devis estimatifs ne seront pas cette fois sérieusement dépassés. D'autre part, la majorité de la section centrale, en considérant qu'il y a eu des décisions antérieures de la Chambre, que des crédits ont déjà été alloués, que le Sénat a adopté les plans, a pensé qu'il ne lui appartenait plus d'altérer et moins encore de bouleverser une situation que des votes antérieurs de la Législature semblent avoir définitivement fixée. C'est affaire aux Chambres. Par suite, elle n'a pas admis les conclusions émises ci-dessus par un de ses membres. Ces considérations ont, d'ailleurs, été contredites par plusieurs membres, dont l'un a soutenu que le système moderne des grandes rues d'une rectitude rigide, se coupant invariablement à angles droits, n'est pas le meilleur; dont les autres ont dit qu'il importait au plus haut degré de concentrer sur ce qui aura été la rue de l'Orangerie, tous les bureaux de l'administration des chemins de fer et qu'en voulant, comme le propose leur honorable collègue, supprimer au plan la ligne courbe qu'il a critiquée, on risquait de manquer d'espace pour les travaux réclamés par le Sénat et les besoins des Ministères de l'Intérieur et de la Guerre.

En conséquence, la section centrale a adopté les crédits sollicités de ce chef par quatre voix contre un vote négatif et une abstention.

La section centrale, frappée de la constante progression de la valeur des immeubles dans la capitale, pense qu'il serait avantageux pour l'État de faire dès maintenant l'acquisition de tous ceux qu'on juge indispensable d'exproprier pour l'ensemble du plan. Elle appelle sur ce point l'attention du Gouvernement, qui croira peut-être utile de demander dès aujourd'hui le crédit global nécessaire.

#### § 8. *Litt. B. Appropriation du Conservatoire royal de musique à Bruxelles.*

Question de la section centrale et réponse du Gouvernement :

##### QUESTION.

Le crédit de 200,000 francs que le Gouvernement se propose de solliciter plus tard de la Législature, pour la reconstruction des bâtiments du Conservatoire royal de musique à Bruxelles, forme-t-il le complément exact du devis primitif de M. l'architecte Cluysenaer ?

Les évaluations résultant de ce devis ne seront-elles pas dépassées ?

##### RÉPONSE.

Le devis dressé par M. l'architecte Cluysenaer, au mois de juillet 1871, s'élève à fr. 733,439-19; il a été inséré (voir l'annexe E) dans le n° 197 de 1871 de la collection des imprimés de la Chambre des Représentants.

Comme le porte l'exposé des motifs à l'appui de la demande d'un nouveau crédit, on a adjugé, pour la somme de 388,500 francs, les travaux de grosse construction, jusques et y compris la toiture, d'un bâtiment destiné aux classes du Conservatoire et à une salle de concert.

(1) Voir la note *in extenso*, annexe B.

Mais le prix des matériaux et de la main-d'œuvre ayant, depuis que le devis a été dressé, subi un renchérissement de près de 30 p. %, il est probable que le devis sera dépassé. Il est en outre à remarquer que le terrain sur lequel les fondations devaient être établies, et que l'on n'avait pu sonder à l'époque de la rédaction du projet, puisqu'il était couvert de constructions, était fort mauvais; on a été obligé d'exécuter des travaux supplémentaires jusqu'à concurrence d'une somme de 25,000 francs environ, pour descendre ces fondations à la profondeur où le terrain offrait la résistance voulue.

La section espère qu'en dehors de la dépense nécessitée par la nature des terrains et celle qui résultera de l'augmentation de 30 p. % sur les travaux de construction non adjugés jusqu'ici, le devis primitif ne sera pas dépassé. Elle estime que c'est ici le lieu de recommander au Gouvernement de tenir la main à l'exécution rigoureuse de l'art 2 de la loi du 27 juillet 1871 (travaux publics et emprunt de 50 millions), ainsi conçu :

« Les architectes employés par l'État ne toucheront pas d'honoraires pour les » dépenses qui dépasseraient leur devis primitif. »

Dans l'opinion de la section centrale une disposition analogue doit trouver sa place dans le projet de loi actuel, et si, telle qu'elle est rédigée ci-dessus, dans la loi du 27 juillet 1871, elle n'avait qu'un caractère spécial, il faudrait la généraliser, la rendre applicable à toutes les constructions publiques en y comprenant expressément celles qui se font par les provinces et les communes.

La section centrale ne formule pas la proposition, estimant que ce soin rentre plus particulièrement dans les attributions du Gouvernement; elle l'invite à le faire à propos du projet de loi actuel.

Tout en pensant que, par la généralité de ses termes, l'art. 2 de la loi du 27 juillet 1857 s'applique non-seulement aux objets prévus dans cette loi mais à tous les travaux publics de même nature, la section centrale, pour mieux montrer son intention formelle d'attacher une sanction à ses recommandations, propose, peut-être surabondamment, d'inscrire dans le projet de loi actuel une disposition identique à celle qui est transcrite ci-dessus et qui formerait un article additionnel.

Les §§ 10 et suivants, *litt. C* du projet de loi, ont donné lieu à de nombreuses observations tant dans les sections que par la section centrale.

Nous en avons dégagé et résumé plus haut, sous forme de considérations générales, ce qui s'est dit sur la nécessité de soumettre notre régime des eaux à une étude complète et de diriger les travaux hydrauliques d'après un plan d'ensemble mûrement conçu, en tenant compte des éléments multiples de la question. Nous n'avons donc plus qu'à mentionner ici les questions spéciales qui se sont produites.

**Canaux.** § 12. *Canal de Turnhout à Anvers, par St-Job-in-t'-Goor, 1,000,000 francs.*

## QUESTION.

La section centrale estime qu'il y a lieu de pousser avec la plus grande activité les travaux d'établissement du canal de Turnhout à Anvers, par St-Job-in-t'-Goor, et elle demande si l'on ne pourrait pas faire correspondre l'époque de l'achèvement complet avec le délai fixé pour l'achèvement des travaux d'établissement de la troisième section ?

## RÉPONSE.

Les travaux d'établissement de la troisième section du canal de Turnhout à Anvers, par St-Job-in-t'-Goor, d'une longueur de 3,070<sup>m</sup>,20, ont été adjugés le 5 juillet 1872.

Aux termes de l'art. 39 du cahier des charges n° 20 de la série de 1872, qui régit cette entreprise, tous les ouvrages indistinctement devront être complètement achevés le 1<sup>er</sup> novembre 1874.

Le cahier des charges qui vient d'être arrêté par le Département des Travaux Publics, et sur lequel il sera prochainement procédé à l'adjudication publique de l'entreprise de la construction de la quatrième et dernière section de ce même canal, fixe également au 1<sup>er</sup> novembre 1874 l'époque d'achèvement des travaux.

En insérant cette stipulation dans le projet de contrat, le Département des Travaux Publics a voulu faire coïncider l'époque d'achèvement de la section à adjudger avec celle qui est fixée pour l'achèvement de la section précédente.

La section centrale a pris acte, avec satisfaction, de cette réponse, nette et précise, du Département des Travaux Publics. Elle donne la certitude, trop longtemps différée, que ce grand travail va être promptement et complètement achevé ; que, cessant d'être une impasse, le canal de Turnhout à Anvers, relié à ses deux têtes de ligne, devenant le véhicule pour le transport des matières pondéreuses et fertilisantes, va enfin pouvoir remplir le but pour lequel il a été créé et procurer à la Campine un moyen nouveau de développement commercial et agricole.

A propos du chapitre *Canaux*, un membre de la section centrale a présenté, au sujet du canal de Bruges à Ostende des observations dont voici le résumé :

« Un crédit de 500,000 francs a été alloué pour rectifier quelques courbes existantes dans le canal de Bruges à Ostende ; près de trois années se sont écoulées depuis le vote de la première moitié du crédit prérappelé, c'est dire que, si en juin 1870, l'étude complète de ces travaux pouvait encore laisser quelque chose à désirer, aujourd'hui qu'on va seulement mettre la main à l'œuvre, l'administration des ponts et chaussées a eu le temps suffisant pour examiner la question de décider avec certitude, sans nul doute, que le travail devait s'opérer sur une

plus large échelle. Il sera résulté de cet examen et par conséquence que le crédit de 300,000 francs est insuffisant, que d'autres couches également gênantes doivent disparaître, que, de plus, l'approfondissement du canal est devenu chose urgente, par suite de la transformation que les constructions navales à vapeur ont subies, enfin, que certains travaux dans l'arrière-port d'Ostende doivent être exécutés, afin de mettre Bruges en communication la plus directe possible, par son canal, avec la mer ; que de la sorte aussi on faisait éviter des dangers autant que des détours à la navigation. La rectification de toutes les courbes gênantes ou nuisibles pour une bonne navigation, l'approfondissement du canal, les travaux à l'arrière-port d'Ostende, notamment à l'écluse militaire, sont des questions vitales pour le port de Bruges, et demandent une solution immédiate ; le Gouvernement doit y porter un prompt et efficace remède.

» Il en est de même pour des travaux à exécuter dans le canal de Bruges à Gand ; là, aussi, la navigation rencontre des obstacles. Des ensablements se forment, notamment à la jonction du canal de Schipdonck avec le premier canal. L'hiver dernier, pendant plus de trois mois, le passage a été entravé, souvent même interrompu, le travail de dragage a été pénible et coûteux. La création d'un second syphon à plus grande section, pour écouler les eaux de la Lys dérivée, sous le canal de Bruges à Gand, est décidée. M. le Ministre, d'accord avec l'administration des ponts et chaussées, a résolu de faire exécuter des travaux suffisants pour parer au mal périodique des atterrissements si désastreux pour le commerce et l'industrie de Bruges et de son arrondissement. Pour ces ouvrages, un premier crédit pouvait utilement être demandé et aurait donné aux engagements pris par M. le Ministre une confirmation rassurante »

Ces observations ont engagé la section centrale à poser la question qui suit :

## QUESTION.

Quelles sont les raisons qui peuvent mettre obstacle à ce qu'on fasse, au canal de Bruges à Ostende, les travaux qui paraissent indispensables à la parfaite navigabilité de cette voie de communication, tels que le redressement des courbes, l'approfondissement du canal, les ouvrages d'art à exécuter au port d'Ostende pour permettre l'entrée directe des navires ?

## RÉPONSE.

Sous la date du 20 avril 1872, a été adjugée, au prix de 109,761 francs, l'entreprise des travaux ayant pour objet le redressement du coude que présente le canal de Bruges à Ostende, au hameau de Wagelwater, près de Bruges.

Les expropriations des terrains nécessaires à l'exécution de ce redressement, viennent enfin de pouvoir être opérées, en vertu de jugements rendus, le 30 décembre 1872, par le tribunal de première instance de Bruges.

L'adjudicataire de l'entreprise est donc aujourd'hui en position d'entamer les travaux.

Le 26 août 1872 a été adjugée, au prix de 43,800 francs, l'entreprise des travaux de remplacement du pont-levis double, dit : de la Chapelle, établi à Slykens, sur

le canal de Bruges à Ostende, par un pont tournant métallique.

Deux acomptes successifs, s'élevant ensemble à 27,000 francs, ont été payés sur le montant de l'entreprise de la construction du pont tournant métallique.

Les dépenses résultant des expropriations opérées et des deux catégories de travaux dont mention précède, trouvent leur imputation sur le crédit de 250,000 francs, ouvert au Département des Travaux Publics par l'art. 1<sup>er</sup>, § 18, de la loi du 3 juin 1870, pour l'amélioration du canal de Bruges à Ostende, en vue de donner plus de facilité à la navigation maritime.

C'est vraisemblablement aux ruines de l'ancienne écluse de Slykens que la question posée fait allusion, en parlant des travaux à exécuter pour permettre l'entrée directe des navires dans le canal de Bruges à Ostende.

Le Département des Travaux Publics a donné, sous la date du 8 novembre 1872, des instructions aux fonctionnaires de l'administration des ponts et chaussées dans la Flandre occidentale, pour qu'ils avisent aux mesures à prendre pour procéder, en régie, à l'enlèvement des maçonneries immergées qu'il s'agit de faire disparaître. Il sera nécessaire de faire confectionner un matériel spécial pour l'exécution de ce travail; des recommandations nouvelles viennent d'être faites pour qu'on mette la main à l'œuvre dans un bref délai.

Ces explications du Département des Travaux Publics ont déterminé la section centrale à inviter le Gouvernement à continuer d'accorder toute son attention à la mise en bon état du canal de Bruges à Ostende. Plusieurs membres ont fait remarquer que, dans leur opinion, ce qu'il importe surtout c'est de favoriser l'accès direct de Bruges à la mer, que cette ville, où le réveil de l'activité commerciale et industrielle devient de plus en plus visible, y a un intérêt immense qu'il semble plus rationnel de satisfaire, moins par le redressement de quelques courbes du canal, que par l'approfondissement de cette voie navigable et par quelques travaux à exécuter à l'arrière-port d'Ostende qui mettraient la capitale de la Flandre occidentale en situation de se passer d'intermédiaires, et ainsi de recevoir comme d'expédier directement les produits les plus pondéreux du commerce.

L'approfondissement du canal de Gand à Terneuzen est prévu au § 21 du projet de loi, qui sollicite de ce chef un crédit de 2,000,000 de francs. Canal de Gand  
à Terneuzen.

Cet objet est un de ceux qui ont le plus vivement préoccupé vos sections et la section centrale, et à tous égards, la question mérite la sollicitude du Gouvernement et des Chambres. D'un côté, en effet, elle se rattache à cet ensemble de notre régime hydraulique dont nous venons de parler, de l'autre, elle touche directement aux intérêts les plus chers d'une de nos plus grandes villes ; sa prospérité matérielle y est engagée au plus haut degré. Voir perfectionner sa voie navigable, lui ouvrir grand et facile l'accès de la mer et lui permettre ainsi d'atteindre ses destinées commerciales en même temps que prévenir dans la mesure du possible, et par des moyens sur lesquels nous n'avons pas à nous prononcer en ce moment, le retour des inondations qui l'ont naguère affligée, tel est le droit de la population gantoise, nous dirions presque, le *minimum* de son droit. Et hâtons-nous de l'ajouter : personne n'y contredit ; le Gouvernement reconnaît et proclame qu'il est juste et urgent d'améliorer la situation, de donner satisfaction aux demandes légitimes de Gand, et il le prouve et par ce qu'il a fait dans le passé, et par ce qu'il propose, dans le projet actuel, pour le présent, et qui n'est qu'un acompte, dans sa pensée, sur l'avenir ; les Chambres ont montré et montreront le même empressement ; nulle part on ne marchandé le concours des pouvoirs publics. Ceux-là même qui, sans élever d'objections quant au but à remplir, se bornent à émettre des réserves sur le mode d'exécution, reconnaissent la légitimité des réclamations de la ville de Gand et demandent seulement que, dans les travaux à exécuter, l'on se garde de compromettre un intérêt national de premier ordre : celui de conserver toute sa puissance au grand fleuve qui est l'artère principale de notre commerce maritime ; ces réserves n'impliquent aucune indifférence, aucune hostilité à l'endroit de Gand, leurs auteurs tiennent à ce qu'on le sache ; ils ne sont guidés que par le devoir qu'ils ont de concilier deux intérêts nullement contraires, qui doivent se compléter l'un par l'autre, et qu'il faut concilier par des travaux mûrement étudiés et dont on aura d'avance calculé la portée.

Tenant compte d'un état de choses aussi complexe, votre section centrale a adressé, dans cet ordre d'idées, diverses questions au Gouvernement et que nous groupons ici.

## QUESTION.

Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas demandé à la Chambre un crédit applicable aux travaux à exécuter pour l'évacuation des eaux du haut Escaut vers le bas Escaut ? Les travaux qu'il projette auront-ils pour résultat de préserver à l'avenir des inondations les villes de Tournai et de Courtrai ?

## RÉPONSE.

Depuis longtemps plusieurs membres du corps des ponts et chaussées, agissant sous la présidence d'un inspecteur général, ont reçu la mission de rechercher les moyens d'assurer l'évacuation des eaux du haut Escaut vers le bas Escaut, en mettant autant que possible à l'abri du fléau des inondations toutes les localités riveraines du fleuve.

Les études auxquelles ces fonctionnaires se sont livrés les ont conduits à l'idée

d'établir, à l'extérieur de la ville de Gand, une communication directe entre le haut et le bas Escaut. Mais c'est là un projet qui soulève des questions complexes et de la plus haute importance, sur la solution desquelles les meilleurs esprits sont en désaccord parmi les populations les plus directement intéressées à l'exécution du travail, et parmi les représentants de ces populations dans les différents collèges électifs du pays.

On n'était donc pas fixé sur le choix de la combinaison la plus sage à adopter, lorsque sont survenues les inondations calamiteuses qui, cet hiver, ont désolé une partie de la Flandre, ce qui n'a fait qu'agrandir le terrain des investigations, en ajoutant aux difficultés du problème à résoudre.

La Chambre comprendra que, dans cette situation, il était impossible au Gouvernement de proposer l'allocation d'un crédit destiné à couvrir la dépense de travaux dont le programme n'a pas encore pu être arrêté; mais il prend volontiers l'engagement de poursuivre, sans désespérer, les études commencées, et de provoquer ensuite les mesures propres à assurer la prompte exécution des travaux que comportera ce programme.

En attendant, comme il est reconnu, dès maintenant, que quelques travaux, notamment celui de l'élargissement du pont de la porte Saint-Liévin à Gand, pourront, en toute hypothèse, contribuer à faciliter l'écoulement des eaux du haut Escaut vers le bas Escaut, le Gouvernement n'hésite pas à demander qu'il lui soit ouvert un crédit de 500,000 francs pour procéder audit élargissement complété par des ouvrages qui puissent se concilier avec toutes les éventualités.

#### QUESTION.

Au lieu de faire étudier isolément par les agents du corps des ponts et chaussées de la Flandre orientale les questions qui se rattachent, soit aux travaux à exécuter

#### RÉPONSE.

Le Département des Travaux Publics ne repousse pas, d'une manière absolue, l'idée de l'institution d'une commission mixte composée de fonctionnaires de l'ad-

au canal de Terneuzen, soit à l'écoulement des eaux de l'Escaut et de la Lys, ne conviendrait-il pas d'instituer une commission mixte composée de fonctionnaires appartenant aux deux Flandres et à la province d'Anvers, et de la charger de faire un travail d'ensemble sur le régime des eaux dans ces trois provinces et sur la situation des passes de l'Escaut entre Termonde et la mer?

## QUESTION.

Le Gouvernement serait-il éloigné de laisser porter à 3,000,000 de francs le crédit de 2,000,000 de francs prévu pour l'approfondissement du canal de Gand à Terneuzen?

ministration des ponts et chaussées attachés au service de plusieurs provinces; mais il pense que, dans ce moment, l'institution d'une semblable commission ne pourrait présenter d'opportunité et qu'elle serait plutôt de nature à retarder qu'à activer les études à faire.

Il est évident, en effet, que cette commission devrait commencer par confier à des délégués la mission de faire des opérations et des études sur le terrain; il semble donc plus expéditif et plus pratique de faire d'abord effectuer ces études et ces opérations par les fonctionnaires des diverses provinces intéressées.

## RÉPONSE.

Ainsi que le Gouvernement a déjà eu l'occasion de le faire connaître aux Chambres législatives, une somme d'environ 1,200,000 francs reste disponible sur le crédit de 5,000,000 de francs, alloué par l'art. 1<sup>er</sup>, § 13, de la loi du 3 juin 1870, pour être affecté à l'amélioration du régime du canal de Gand à Terneuzen, au point de vue de la navigation maritime.

Cette somme, jointe au crédit nouveau de 2,000,000 de francs que le Gouvernement demande aujourd'hui, forme un total de 3,200,000 francs, qui sera suffisant pour faire face aux dépenses réelles à résulter des travaux qu'il sera possible d'effectuer pendant la campagne qui vient de s'ouvrir.

Le Gouvernement demandera de nouveaux crédits dès que l'exigera la marche des travaux auxquels une vive impulsion sera donnée.

Ces réponses, la dernière surtout, témoignent à l'évidence des intentions favorables du Gouvernement et de sa résolution formelle de remédier au régime défectueux du canal de Gand à Terneuzen. Cependant la section centrale a pensé qu'il fallait aller au delà et elle n'a pas hésité à se rallier à une proposition, faite dans deux sections et renouvelée devant elle, tendante à porter à 5,000,000 de francs le crédit affecté aux travaux de ce canal. Bien que le Gouvernement déclare que les sommes dont il dispose actuellement suffisent aux travaux qui peuvent s'exécuter dans l'année, la section centrale a voulu montrer, par un acte patent et par l'ampleur du crédit, son intention de donner satisfaction aux

besoins de la ville de Gand. Elle veut surtout indiquer par là combien est vif son désir de voir pousser avec l'activité la plus grande le travail d'amélioration qui exigera d'ailleurs une somme plus considérable encore. Elle espère que le Gouvernement le comprendra ainsi et s'associera à sa pensée.

Cette proposition d'augmenter le crédit du § 21 de 3,000,000 de francs a été votée par quatre voix contre une abstention, et le membre qui s'est abstenu a motivé son vote en déclarant qu'il eût été affirmatif s'il avait été rassuré sur le plan d'ensemble concernant l'écoulement des eaux du haut vers le bas Escaut.

Il est à peine nécessaire de mentionner que, mue par les mêmes sentiments, la section centrale a adopté, à l'unanimité, la proposition de M. le Ministre des Travaux Publics d'allouer un crédit de 300,000 francs pour l'élargissement du pont de la porte Saint-Liévin, à Gand. C'est un travail de circonstance, qui doit être fait d'urgence, sans préjudice du système d'ensemble, et qui est destiné à parer aux effets les plus fâcheux du moment.

#### Polders.

Une autre question, d'un sérieux intérêt, a également occupé la section centrale et y a donné lieu à des observations qu'il importe de rapporter : c'est celle qui se rapporte aux travaux à exécuter en vue de l'assainissement des polders inondés dans la partie nord de l'arrondissement d'Eecloo, dans le pays de Waes et aux environs de Bruges.

En ce qui concerne l'arrondissement d'Eecloo, un membre a présenté les considérations ci-après :

« Lorsque l'État fit exécuter le canal de Selzaete, il se proposait pour but principal de donner un écoulement aux eaux des polders du nord du district d'Eecloo. Ce travail était commandé par le double intérêt de l'agriculture et de la salubrité publique : il était dû aux habitants de ce pays qui, à la suite des événements de 1850, avaient vu, pendant un laps de temps prolongé, leurs terres inondées, mesure désastreuse acceptée par l'une des parties belligérantes comme moyen de défense. La nationalité belge se trouvait légitimement tenue de les indemniser des pertes qu'elle leur avait imposées.

» Cependant, chose étrange, le canal avait à peine dépassé les territoires de Maldeghem et de Saint-Laurent et était arrivé à un point intermédiaire entre Bassevelde et Watervliet, lorsqu'on reconnut qu'il n'avait pas la profondeur nécessaire pour recevoir les eaux des polders les plus bas, et on le termina par une digue au Steene-Schuere, à trois lieues de Selzaete, en laissant sans soulagement la partie du pays à laquelle il importait le plus de venir en aide.

» Depuis bientôt dix ans, les mandataires du district d'Eecloo au Sénat et à la Chambre n'ont cessé de signaler cet état de choses. Chaque année, le Gouvernement en a reconnu la gravité et a promis une solution dès que les études qu'il avait prescrites auraient été achevées. Enfin, ces études ont eu lieu sous la direction d'une commission instituée par l'honorable M. Wasseige, alors Ministre des Travaux Publics, et la situation des choses est devenue telle qu'un nouvel ajournement est impossible.

» Qu'on se représente un bassin de plusieurs lieues carrées, traversé par de vastes *criques* qui, loin de pouvoir se débarrasser de leurs eaux stagnantes, reçoivent de plus celles qu'y déversent 9,000 hectares de terrains plus élevés.

Si ces *criques* offrent pendant les chaleurs de l'été le triste spectacle de marécages couverts de juncs, elles débordent au contraire pendant les saisons pluvieuses, ravageant les terres voisines les plus fertiles et contraignant souvent les laboureurs à fuir de leurs habitations (1). Faut-il ajouter que l'écluse Isabelle, qui seule sert à l'écoulement de cette masse énorme d'eau dans le Braakman, est dans un tel état de délabrement que l'hiver dernier on a cru, à diverses reprises, qu'elle allait s'écrouler ; ce qui eût entraîné la submersion complète de toute cette contrée.

» Sans examiner ici divers projets, dont l'exécution réclamerait des dépenses considérables et ne pourrait se réaliser que dans un avenir éloigné, il convient de s'attacher à signaler quelques mesures d'une incontestable urgence.

» Il faut diminuer autant que possible la quantité d'eau qui se déverse dans ce bassin ; il faut, en attendant la création d'autres voies d'écoulement, lui assurer le maintien complet de celle qu'il possède.

» Sur le premier point, la ligne de conduite à suivre est nettement indiquée.

» Il faut porter ailleurs une partie des eaux des terrains plus élevés qui s'étendent d'Eccloo vers Lembeke, vers Oost-Eccloo et vers Ertvelde. Ce résultat peut être partiellement obtenu en recreusant le *Burggraven-Stroom*. Tel est le nom que porte un petit canal, établi en 1484, et qui se trouve aujourd'hui à peu près complètement envasé.

» Au point de vue dont nous nous occupons spécialement, ce travail rendrait d'incontestables services ; car on estime que le *Burggraven-Stroom* au nord et au sud de son cours et par ses divers affluents pourrait recevoir les eaux de près de 40,000 hectares.

» D'autre part, le recreusement du *Burggraven-Stroom*, en lui rendant son ancienne largeur, permettrait la circulation de petits bateaux chargés, soit de cendres et d'engrais, soit de bois et de charbons : ce qui serait un élément de fertilisation et de prospérité pour un pays pauvre et aride.

» Cependant, pour atteindre le but qu'on se propose, il conviendrait de diriger vers le canal de Schipdonck les eaux que le *Burggraven-Stroom* recueille à l'ouest d'Oost-Eccloo et de Waerschoot, et ce résultat peut être aisément obtenu en recreusant, là où s'arrête le *Burggraven-Stroom*, l'ancien canal de la ville d'Eccloo, dit *Eccloosch-Leyken*.

» L'*Eccloosch-Leyken* a été de la plus grande utilité pour les habitants d'Eccloo depuis le commencement du xv<sup>e</sup> siècle jusqu'à l'année 1855, époque où les ingénieurs de l'État le supprimèrent en le fermant par les digues du canal qui devait mettre la ville d'Eccloo en relation directe avec le canal de Schipdonck et qui n'a point été achevé.

» Il y a lieu d'insister vivement sur les heureuses conséquences que l'exécution de ce travail présenterait pour la ville d'Eccloo où l'industrie a fait depuis quelques années de si remarquables progrès. Aujourd'hui la ville d'Eccloo se trouve éloignée d'environ 2 kilomètres du canal latéral qui se joint au canal de Schipdonck. Le recreusement de l'*Eccloosch-Leyken* permettrait à des navires

---

(1) Dans les crues de l'hiver dernier, près de deux cents hectares de terre d'une fertilité remarquable ont été couvertes d'eau dans la seule commune d'Assenede.

d'un tonnage peu considérable de venir prendre et porter les marchandises jusqu'au centre de la ville vis-à-vis de la station du chemin de fer.

» Le recreusement du *Burggraven-Stroom* et de l'*Eecloosch-Leyken* mettrait en communication, pour les besoins les plus indispensables de la navigation intérieure, le canal de Schipdonek et le canal de Terneuzen, en traversant le territoire de dix communes dont la population dépasse 40,000 âmes.

» Si les travaux à exécuter au *Burggraven-Stroom* et à l'*Eecloosch-Leyken* sont destinés à rendre leurs anciens débouchés à des quantités considérables d'eau qui se déversent aujourd'hui dans les *criques* situées entre Selzaete et le Steene-Schuer, il est une autre *crique* qui se trouve dans une situation analogue, à laquelle le même remède doit être apporté : c'est la *crique* de Bentille où se réunissent toutes les eaux de la vaste commune de Caprycke, à ce point que, l'hiver dernier, à défaut d'une issue convenable, elles ont couvert la chaussée d'Eecloo à Yzendyke et interrompu les communications entre la Zélande et une partie de la Flandre orientale.

» Pour remédier à cet état de choses, il suffirait de détourner ces eaux du polder de Bentille et de les porter directement dans le canal d'Heyst.

» Les moyens indiqués plus haut réduisant autant que possible les quantités d'eau qui descendent des terrains les plus élevés, resteraient les mesures à prendre pour assurer l'écoulement des eaux que les polders seront toujours réduits à recevoir et de leurs propres eaux. Cet écoulement a lieu vers l'Escaut par l'écluse d'Isabelle ou des Isabelles.

» L'écluse d'Isabelle a été construite, il y a trois quarts de siècle, aux frais du Trésor public, par le Gouvernement français. Elle est aujourd'hui dans un tel état de détérioration, qu'il est urgent de mettre immédiatement la main à des travaux qui, tout en l'élargissant, en abaisseront le radier.

» Au moment même de la grande crue des eaux de l'hiver dernier, la commission présidée par M. Van Schoubroeck, ingénieur en chef de la Flandre occidentale, a adopté la résolution suivante :

« La commission, ayant connaissance du mauvais état de l'écluse des Isabelles qui menace ruine, émet le vœu que cette écluse soit reconstruite le plus promptement possible dans des conditions plus favorables à l'écoulement des eaux. »

» Des renseignements recueillis à une époque récente présentent les travaux à faire à l'écluse Isabelle comme commandés par la plus grave et la plus urgente nécessité.

» Évidemment toutes ces questions présentent un intérêt général. Si l'on considère que la situation des choses résulte principalement de l'inexécution, par l'État, de la dernière section du canal d'Heyst, qu'il de vait prolonger jusqu'à Selzaete, l'obligation qui lui incombe d'y porter remède devient plus incontestable et plus impérieuse; et les pouvoirs publics qui, à diverses reprises, se sont vivement préoccupés de l'amélioration des polders au point de vue de l'agriculture et de la salubrité publique, ne sauraient qu'applaudir à une allocation qui, ne tenant compte que des besoins urgents, s'enfermerait dans d'étroites limites pour y satisfaire. »

Un autre membre fait observer que, dans les environs de Bruges, plus de 8,000 hectares sont périodiquement inondés, faute de moyens suffisants d'écou-

lement qui s'effectue par un petit canal de dérivation, dit Canal des eaux du Sud de Bruges. Ce travail si utile et qui n'a coûté que 380,000 francs, votés par une loi déjà ancienne puisqu'elle date de 1847, devrait aujourd'hui être complété. Le comice agricole du premier district de la Flandre occidentale, dans une requête adressée à M. le Ministre des Travaux Publics, expose parfaitement la situation. Les moyens d'évacuation des eaux surabondantes pourraient être doublés à peu de frais, en isolant l'une de l'autre les eaux de bassins différents ; actuellement, en effet, l'écoulement prompt des unes ne peut s'effectuer qu'au détriment de l'écoulement des eaux de l'autre bassin, pour lequel, cependant, le canal des eaux du Sud a été spécialement construit.

Cette question d'amélioration du régime des eaux du Sud de Bruges a été mûrement étudiée et sa solution immédiate est possible ; le comice agricole indique le remède et insiste pour l'application immédiate, au point de vue des intérêts de l'agriculture et de l'hygiène publique, tous les deux compromis. Ce membre insiste à son tour pour qu'un premier crédit de 200,000 francs soit inscrit par amendement dans le projet de loi en discussion.

Pour s'éclairer sur ces objets, dont l'importance ne saurait être méconnue, la section centrale a demandé les renseignements que voici, avec les réponses du Département des Travaux Publics.

## QUESTION.

Le Gouvernement ne croit-il pas également devoir inscrire au projet de loi un article destiné à améliorer la situation de la partie nord du district d'Eecloo, où l'écoulement des eaux réclame des travaux urgents, et ne pourrait-il pas donner à la section centrale communication du rapport des ingénieurs chargés de s'enquérir des moyens de préserver cette contrée des inondations qui la désolent ?

## RÉPONSE.

Un arrêté ministériel, en date du 13 février 1871, a institué une commission chargée de rechercher les mesures qu'il pourrait y avoir lieu de prendre pour l'amélioration et l'assèchement des polders et terrains bas situés au nord de la Flandre orientale, entre la rive gauche du canal de Gand à Terneuzen et la limite des deux Flandres.

Cette commission a eu successivement trois séances, les 29 juin et 24 juillet 1871, et le 21 janvier 1873.

Satisfaisant au désir manifesté par la section centrale, on lui communique des copies des procès-verbaux de trois séances de la commission, lesquels sont parvenus au Département des Travaux Publics, dans le courant du mois de février dernier.

Ainsi que cela résulte du procès-verbal de sa dernière séance, la commission demande que le Département fasse étudier, par l'administration des ponts et chaussées, certaines questions qu'elle indique et dont l'examen va être confié, conformément au désir exprimé, aux

## QUESTION.

Le Gouvernement ne pense-t-il pas qu'il y a des mesures à prendre pour assurer, dans le sens indiqué par le comice agricole du premier district de la Flandre occidentale, l'écoulement des eaux aux environs de Bruges, notamment en ce qui concerne les communes d'Oostcamp, Saint-Michel, Lophem, Saint-André, Asselbroucke?

## QUESTION.

Le moment n'est-il pas venu de demander à la Législature des crédits pour l'assainissement des polders dans le pays de Waes?

fonctionnaires de cette administration dans la province de Flandre occidentale.

## RÉPONSE.

Par une enquête de date très-récente, l'administration communale de Saint-Michel a appuyé, auprès du Département des Travaux Publics, un projet conçu par un ingénieur agronome, et ayant pour but l'amélioration du régime des eaux aux environs de Bruges.

Des habitants de la commune de Lophem ont adressé, sous la date du 11 mars courant, une requête dans le même sens au Département des Travaux Publics. Ces deux requêtes ont été successivement communiquées, le 6 et 11 de ce mois, à l'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées dans la province de Flandre occidentale, avec invitation de faire du projet dont il s'agit une étude sérieuse.

Le rapport de ce fonctionnaire vient de parvenir au Département des Travaux Publics, qui, pour être mis à même de se former une opinion, en parfaite connaissance de cause, a cru devoir soumettre les importantes questions que soulèvent les requêtes prémentionnées à l'examen approfondi du comité permanent consultatif des travaux publics.

## RÉPONSE.

Ainsi que l'énonce la note reproduite aux pp. 11 et 13 du rapport de la section centrale de la Chambre des Représentants qui a été chargée de l'examen du projet de budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1873, les travaux à entreprendre pour l'assèchement des polders du pays de Waes dont les eaux s'évacuent dans l'Escaut, par le Melkader, à Calloo, devront être effectués par ces polders eux-mêmes, lorsqu'ils seront réunis en association.

L'État ne pourrait être appelé à intervenir dans la dépense d'exécution de ces travaux que par voie de subside, et la question de savoir s'il y a lieu pour lui

d'y contribuer a elle-même été réservée.

Cette question ne pourra être résolue que lorsque l'organisation des polders intéressés en association sera réalisée et pour autant que cette association se montre disposée à accomplir la tâche qui lui incombe.

En présence de ces réponses du Département, la section centrale insiste sur ses observations; elle insiste spécialement en ce qui concerne les polders de l'arrondissement de Saint-Nicolas. Elle fait remarquer que cette question a été plusieurs fois portée devant la Chambre et a fait l'objet de son attention bienveillante, notamment dans la séance du 30 mai 1871 (1).

Un membre croit savoir qu'une commission a été instituée sous l'administration de l'honorable M. Wasseige et que cette commission a conclu au creusement de deux canaux dont elle évalue le coût à 250,000 francs. L'arrondissement de Saint-Nicolas demande que l'État exécute ces travaux à ses frais ou tout au moins en majeure partie, avec le concours subsidiaire des intéressés; les représentants de l'arrondissement font valoir à l'appui de leurs réclamations que des promesses ont été faites par le Gouvernement, qu'il s'agit d'intérêts importants divers, agricoles et sanitaires, dans une contrée où jamais encore aucun sacrifice sérieux n'a été fait et qui n'a guère à espérer d'autre travail d'utilité publique que celui-ci.

La section centrale recommande ces observations à l'attention de l'honorable chef du Département des Travaux Publics.

Elle vote ensuite, par quatre voix contre une abstention, la proposition d'un de ses membres d'adopter, au § 21, la disposition suivante :

« Amélioration des voies d'écoulement des eaux dans le district d'Éeclôo :	
» Reconstruction de l'écluse d'Isabelle . . . . .	fr. 70,000
» Écoulement des eaux de Caprycke vers le canal d'Heyst . . . . .	35,000
» Approfondissement et recreusement du Burggraven-Stroom . . . . .	60,000
» Recreusement de l'Éeclôosk-Leyken . . . . .	50,000
» Travaux divers . . . . .	35,500
» Total. . . . .	fr. 250,000

qui formerait le § 21<sup>ter</sup>.

La section centrale a terminé ses délibérations relatives aux canaux et rivières et au régime des eaux, en adressant au Gouvernement les questions dont suivent le texte et les réponses :

QUESTION.	RÉPONSE.
Elle demande, en outre, pourquoi le pont à construire sur l'Escaut dans la commune de Synghem ne figure pas au	Sous la date du 28 mars 1871, a été adjudgée, au prix de 374,850 francs, l'entreprise des travaux de construction d'un

(1) Voir discours de M. Van Overloop.

nombre des ouvrages d'art à construire à l'aide des crédits pétitionnés?

QUESTION.

Le Gouvernement ne juge-t-il pas qu'il est urgent de faire l'acquisition d'un ou de plusieurs bateaux dragueurs d'une grande puissance, du modèle Tilkin, à Liège, afin de débarrasser promptement nos canaux et nos ports des atterrissements et des ensablements qui s'y forment?

barrage avec écluse à sas dans un double redressement du cours de l'Escaut, en amont du pont de Berchem.

Ces travaux sont en voie d'exécution et s'effectuent d'une manière régulière; toutefois, à raison des retards qu'ont subis les expropriations des terrains à occuper, ils n'ont pu être entamés qu'au commencement de la campagne de 1872.

A la date du 22 octobre 1872, l'estimation des travaux exécutés s'élevait au chiffre de 112,453 francs.

Aux termes de son contrat, l'adjudicataire a deux années pour terminer tous les ouvrages de son entreprise; ce ne sera donc que dans le courant de l'année 1874 que devra être complètement achevé le barrage de Berchem.

Dans la pensée du Gouvernement, il convient, pour éviter d'apporter, sur plusieurs points à la fois, des entraves à la navigation, de n'entreprendre que successivement les divers ouvrages destinés à compléter la canalisation de l'Escaut. Il s'est donc réservé de demander ultérieurement les crédits nécessaires à l'exécution des autres travaux projetés, mais qui ne sont pas en cours d'exécution.

RÉPONSE.

L'emploi de dragueurs à vapeur pour le dévasement et le maintien à profondeur des ports, canaux et rivières navigables étant depuis quelque temps fréquemment préconisé, le Département des Travaux Publics a résolu de faire instruire à fond la question de l'acquisition et de l'emploi de semblables engins.

Les points sur lesquels il importe d'être fixé sont notamment de savoir :

1° S'il y a lieu d'acquérir un dragueur et ses accessoires pour les ports d'Anvers et d'Ostende, ou même un dragueur et ses accessoires pour chacun de ces ports;

2° S'il convient d'avoir un dragueur plus petit pour les canaux et rivières navigables ordinaires.

C'est lorsque le Gouvernement aura pu

## QUESTION.

Quelles sont les intentions du Gouvernement sur les travaux à faire pour éviter les envasements du canal de Bruges, au point d'intersection avec le canal de Deynze à la mer, par Schipdonck ?

## QUESTION.

Pourquoi le Gouvernement ne propose-t-il pas l'allocation d'un crédit pour la reconstruction du quai du Rhin à Anvers, pour la construction des quais au nord de l'écluse du Kattendyck, et pour la construction de la troisième écluse maritime ? On fait observer que le crédit d'un million alloué par la loi du 27 juillet 1871, art. 1<sup>er</sup> et 13, est évidemment insuffisant.

asseoir son opinion sur ces points qu'il sera à même de s'adresser à la Législature pour l'exécution du système qu'il aura cru devoir adopter.

## RÉPONSE.

Dans la séance de la Chambre des Représentants du 30 janvier dernier, on a agité la question de savoir s'il est possible, et, dans l'affirmative, s'il y a lieu de faire établir à Schipdonck un nouveau siphon d'une section suffisante pour permettre de faire passer sous le canal de Gand à Bruges toutes les eaux évacuées par le canal de dérivation de la Lys, en temps de crues.

Le Département des Travaux Publics a chargé l'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées dans la Flandre orientale de l'étude de la question de savoir de quelle manière on pourrait prévenir ou éviter les graves inconvénients qui se sont produits cette année à cet endroit.

Cette question est complexe ; elle se lie, entre autres, à l'emploi utile de bateaux dragueurs.

## RÉPONSE.

Le Département des Travaux Publics a adopté le projet d'un quai à établir devant ceux du Rhin et du Kattendyck, le long de l'Escaut, à Anvers.

Il s'occupe activement, dans ce moment, des mesures à prendre pour que la partie du mur de quai à construire au Kattendyck, sur une longueur de 207<sup>m</sup>,40, puisse être prochainement entreprise.

Il compte affecter au paiement de cette construction :

1° Une somme d'au delà de 200,000 fr. qui reste disponible sur le crédit de 300,000 francs, alloué par l'art. 1<sup>er</sup>, § 12, de la loi du 3 juin 1870.

2° La totalité du crédit de 1,000,000 de francs, alloué par l'art. 1<sup>er</sup>, § 13, de la loi du 27 juillet 1871.

Quant à la troisième écluse maritime, ce travail doit faire l'objet d'une étude toute

spéciale. Il résulte d'une lettre adressée tout récemment au Département des Travaux Publics par le collège des Bourgmestre et échevins d'Anvers, que l'autorité communale désire que cette étude soit ajournée jusqu'à ce qu'elle ait pu soumettre au Gouvernement un projet d'ensemble pour l'extension des établissements maritimes.

## QUESTION.

La section centrale désirerait connaître pour quel motif le projet de loi ne comprend aucun crédit pour l'amélioration des écluses de décharge à Nieupoort ?

## RÉPONSE.

Ainsi que le fait connaître l'exposé des motifs, le Gouvernement estime qu'il est nécessaire d'activer autant que possible l'exécution des travaux de recreusement, d'élargissement et d'endiguement du canal de Loo, afin d'arriver le plus tôt possible au but que l'on poursuit, c'est-à-dire de pouvoir dériver les eaux du bassin d'inondation de l'Yser, par ce canal, vers la nouvelle écluse de Furnes, directement dans le chenal de Nieupoort.

Il est vrai que pour utiliser au profit de l'Yser cette nouvelle écluse de Furnes, il faudra ou bien agrandir l'ancienne écluse de Furnes, ou bien construire une nouvelle écluse de débouché, à Nieupoort, pour le Furnes-Ambacht. Ce travail sera effectué en même temps que l'amélioration de la partie du canal de Nieupoort à Dunkerque, comprise entre Nieupoort et Furnes, et la dépense à résulter de l'exécution de ces ouvrages devra être couverte au moyen d'un crédit à demander ultérieurement.

Quant à l'amélioration de l'écluse d'Ypres, à Nieupoort, elle fait l'objet des études de l'administration, mais pour être véritablement utile, elle devra être effectuée en même temps que le recreusement de la partie aval de la rivière.

C'est un travail nouveau pour lequel un crédit devra être pétitionné dès que ce sera possible.

Cette réponse engage la section centrale à insister auprès du Gouvernement pour qu'il active, le plus possible, les travaux de l'Yser et ceux des écluses de décharge, à Nieupoort.

Litt. D. *Chemins de fer en construction, télégraphes, etc.*

( §§ 22 et suivants du projet de loi ).

Sous cette rubrique la section centrale a été amenée, dans le cours de ses délibérations, à formuler diverses demandes de renseignements, que voici :

## QUESTION.

La section centrale désire connaître quelle est la situation :

1° Des voies anciennes du chemin de fer de l'État;

2° Des voies abandonnées à l'État par la convention du 25 avril 1870, et quelles sont les sommes nécessaires pour mettre chaque catégorie de ces voies en parfait état de réparation et d'entretien ?

Elle demande aussi quel est l'état du matériel roulant sur chacune des catégories de voies indiquées ci-dessus et à quelle dépense peut donner lieu la réparation de ce matériel ?

## RÉPONSE.

Les voies anciennes du chemin de fer de l'État et celles abandonnées à l'État par la convention du 25 avril 1870, se trouvent dans des conditions de viabilité relativement satisfaisantes.

Grâce aux crédits pétitionnés pour entretien et amélioration de la voie, il est permis de déclarer qu'elles se trouveront bientôt dans une situation tout à fait normale.

En 1872, on a remplacé 80,000 rails, dont 21,840 dans les voies reprises le 1<sup>er</sup> janvier 1871 et 58,160 dans les voies anciennes du chemin de fer de l'État (\*).

En 1873, 100,000 rails seront affectés à l'entretien des voies, savoir 74,074 pour les voies anciennes du chemin de fer de l'État et 25,926 rails pour les voies cédées à l'État, en exécution de la convention du 25 avril 1870 (\*).

Ces renouvellements s'effectueront par moitié en rails d'acier, qui seront placés sur les parties du réseau qui sont le plus fatiguées.

*N. B.* Les lignes de Pepinster à Gouvy et du Luxembourg ne sont pas comprises dans cette répartition.

Le matériel provenant des lignes reprises à la Société générale ayant été immédiatement fusionné avec celui que possédait l'administration avant la reprise, il n'est pas possible de déterminer séparément les dépenses à résulter de la réparation des locomotives, tenders et voitures, circulant indistinctement sur chacun des réseaux préindiqués.

(\*) Il est à remarquer que les lignes reprises de la Société générale sont à une seule voie, tandis que celles de l'ancien réseau en comportent deux.

La situation doit donc être envisagée en considérant dans son ensemble le matériel de l'ancien et du nouveau réseau.

Cette situation, qui était à peu près normale lors de la reprise des lignes de la Société générale, a cessé de l'être depuis cette reprise (1<sup>er</sup> janvier 1871), par suite de l'insuffisance des installations et du personnel, insuffisance qui est devenue d'autant plus grande que le mouvement des transports a pris vers la même époque des proportions inouïes et inattendues.

C'est pour remédier à cet état de choses que l'administration a fait construire de vastes ateliers pour voitures et wagons à Ans, Mons, Braine et Anvers.

Ces ateliers seront très-prochainement en pleine activité, et il est permis d'espérer qu'avant peu l'équilibre sera rétabli dans le service des réparations de voitures et wagons.

Quant aux locomotives, il y a également insuffisance d'installations et, par suite, disproportion entre le nombre de machines en service et celui des machines en réparation.

C'est pourquoi l'administration a décidé la construction d'un grand atelier à Luttre, tout en augmentant le travail de l'arsenal de Malines et des petits ateliers existant en province.

On peut évaluer à 1,500,000 francs la dépense qui devra être faite pour faire disparaître l'arriéré des réparations du matériel roulant (locomotives, voitures et wagons).

Cette dépense sera prélevée sur le budget de 1873.

#### QUESTION.

Le crédit de 4,000,000 de francs, inscrit sous le § 22 de l'art. 1, sera-t-il suffisant pour assurer le complet achèvement de la ligne de chemin de fer de Bruxelles à Luttre?

La section centrale est d'avis qu'il y a lieu d'exiger la stricte exécution du cahier

#### RÉPONSE.

Le coût du premier établissement du chemin de fer de Bruxelles à Luttre était d'abord évalué à . . . fr. 12,500,000

Mais il a dû être ajouté plusieurs ouvrages considérables à ceux que comportait ce chiffre et il s'est produit

des charges concernant cette entreprise et s'enquiert du point de savoir s'il ne s'est pas présenté de nouveaux retards dans cette exécution.

D'autre part . . . 12,500,000  
aussi diverses circonstances  
qui ont modifié les calculs  
primitifs.

Ainsi les prix des fers et  
des bois ont subi une hausse  
qui n'atteint pas moins de  
25 à 30 p. % et du chef de  
laquelle il y aura à suppor-  
ter une dépense non prévue  
de . . . . . fr. 985,000

La substitution de l'acier  
au fer, pour les rails em-  
ployés sur la section de  
Bruxelles à Calveoet, don-  
nera lieu à un surcroît de  
frais qui s'élève à . . . 92,000

Le raccordement du che-  
min de fer de ceinture de  
Bruxelles avec les lignes de  
Braine-le-Comte et de Lut-  
tre a absorbé ou absorbera  
une somme de . . . . 1,100,000

Il sera consacré . . . 450,000  
à la construction d'une gare  
de formation à Nivelles.

Enfin la gare de forma-  
tion de Luttre, devra avoir  
des développements qui n'é-  
taient pas dans les prévisions  
premières, et son agrandis-  
sment coûtera . . . . 350,000

La dépense totale à faire  
monte donc à . . . fr. 15,477,000  
soit en chiffres ronds . fr. 15,500,000

Les crédits alloués jus-  
qu'à ce jour, y compris les  
4 millions actuellement pé-  
tionnés, représentent en-  
semble un capital de . . . 12,000,000

Il y aura donc encore à  
réclamer de la Législature  
un crédit ultérieur de . fr. 3,500,000

Quant aux obligations contractées par  
les entrepreneurs des diverses sections du  
chemin de fer dont il s'agit, le Gouverne-  
ment est fermement résolu à en exiger et,

au besoin, à en poursuivre le rigoureux accomplissement.

L'achèvement et une meilleure installation de quelques gares dans des localités importantes, spécialement à Bruges et à Courtrai, ont été vivement recommandés en section centrale.

## QUESTION.

N'y aurait-il pas lieu de majorer le crédit pétitionné pour les travaux à exécuter dans la station de Courtrai, en vue de la construction d'une gare couverte, dont la nécessité est reconnue depuis plusieurs années ?

## RÉPONSE.

Le crédit de 23,000,000 de francs pétitionné comprend les travaux les plus urgents à exécuter pour parachever les installations du chemin de fer.

La gare couverte projetée à Courtrai sera certainement un ouvrage très-utile, mais les plans n'en étant pas encore achevés et plusieurs autres travaux se faisant, d'ailleurs, immédiatement pour améliorer la station de cette ville, il a paru que le crédit pour cette gare couverte ne pouvait trouver sa place dans ce projet de loi, qui a pour objet surtout l'achèvement des ouvrages déjà commencés. Un nombre assez considérable de gares sont, du reste, forcément dans la même position, par exemple, Malines, Braine-le-Comte, Louvain, Bruges, Ottignies, etc.

## QUESTION.

Le Gouvernement ne juge-t-il pas utile de faire établir des appareils télégraphiques dans toutes les stations, en vue d'éviter les dangers sur nos voies ferrées ?

## RÉPONSE.

Des appareils télégraphiques sont établis dans les stations lorsque le service du chemin de fer le réclame ou lorsque l'importance probable de la télégraphie privée justifie semblable mesure.

Il est à remarquer, toutefois, que le rôle du télégraphe, comme moyen préventif des dangers, ne peut être que fort restreint, sauf sur les lignes à simple voie où il vient puissamment en aide pour régler la marche des trains suivant les circonstances.

Les dangers sont bien mieux évités au moyen des signaux, et c'est du perfectionnement de ceux-ci qu'il importe de s'occuper. Aussi, l'administration s'en occupe-t-elle sans relâche. Elle se propose même d'appliquer prochainement, sur certaines sections du réseau, des signaux électriques en usage déjà sur certaines lignes anglaises

et allemandes, et à l'aide desquels la sécurité sera plus complètement assurée.

Dans ces signaux, l'électricité est l'agent moteur qui sert, soit à mettre en branle une sonnerie pour annoncer l'arrivée d'un train, soit à manœuvrer une palette de sémaphore, destinée à indiquer si le passage est libre.

Il sera fait dans un délai rapproché une application partielle de ces signaux désignés, selon le cas, sous les noms de « Sonneries allemandes » ou de *Block-system*.

Parmi les objets qui rentrent dans cette catégorie d'intérêts, il en est un qui a plus particulièrement arrêté l'attention de la section centrale. Signalée par une de vos sections, l'utilité d'augmenter le nombre des gares rurales pour les trains de banlieue a paru, à la section centrale, revêtir un caractère hors ligne. Il est superflu de faire ressortir les avantages de cette amélioration ; souvent soulevée dans les Chambres, et toujours avec sympathie de leur part, cette question est de celles qu'il suffit d'énoncer pour la justifier. Stations rurales

## QUESTION.

La section centrale désirerait savoir s'il entre dans les intentions du Gouvernement d'augmenter le nombre des stations rurales, qu'elle considère comme d'une utilité capitale pour les trains de banlieue?

## RÉPONSE.

Dans ces dernières années, le Gouvernement s'est constamment maintenue dans une voie très-libérale en fait de création de stations nouvelles destinées à desservir les communes rurales.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1871, il n'a pas été ouvert moins de treize stations de l'espèce, et l'on en compte encore onze en ce moment dont l'établissement est décidé en principe. Quelques-unes de ces dernières sont à la veille d'être ouvertes au public, les autres le seront successivement à des intervalles peu éloignés.

L'administration comprend combien il est désirable que le chemin de fer étende ses bienfaits au plus grand nombre possible de communes rurales, mais elle ne saurait se départir des règles qu'elle s'est tracées pour apprécier s'il y a lieu de créer une station nouvelle.

Toute demande de station nouvelle doit donc nécessairement être soumise à une instruction ayant pour objet de faire connaître le chiffre de la population sérieusement intéressée à l'établissement de la station sollicitée, de comparer, d'une part,

les avantages que procurent à cette population les stations déjà existantes, et d'autre part, ceux que lui procurerait la station demandée, de s'assurer si la sécurité de l'exploitation ne serait pas compromise, enfin de réunir tous les éléments de nature à apprécier s'il y a intérêt public à réserver à la demande un accueil favorable.

Cette instruction est toujours faite avec bienveillance et avec le désir de donner satisfaction aux localités pétitionnaires.

La section centrale constate, avec une véritable satisfaction cette déclaration du Département des Travaux Publics ; elle ne peut assez l'engager à persévérer dans ses intentions libérales et à tenir de moins en moins compte de certains scrupules de formalisme ou de routine administrative que la réponse ci-dessus laisse entrevoir ; le Département ne saurait se montrer trop large dans la création des stations rurales qui sont, comme on l'a dit maintes fois, le complément nécessaire, autant que juste et fécond, du railway national.

Voici, d'ailleurs, dans quels termes en a parlé un de nos honorable collègues à la Chambre des Représentants :

« Il faut que le chemin de fer, comme le soleil, répande ses bienfaits sur » tout le monde, et pour cela il est nécessaire de multiplier considérablement le » nombre des stations rurales.

» Les chemins de fer sont doués d'une véritable puissance créatrice. Eh bien, » cette grande puissance, il ne faut pas la concentrer dans les principaux » centres de population ; il faut faire en sorte qu'elle agisse partout, dans toutes » les parties du pays, d'où la nécessité absolue d'augmenter considérablement le » nombre des stations rurales (1). »

Enfin, le désir d'assurer la bonne conservation des archives du royaume a dicté à la section centrale la demande qui suit :

QUESTION.

Le Gouvernement ne croit-il pas nécessaire de demander des crédits pour la construction d'un local destiné au dépôt des archives du royaume ?

RÉPONSES.

On ne peut pas demander les crédits nécessaires à la construction d'un local destiné au dépôt des archives du royaume avant d'avoit fait les plans et le devis. Le Département des Travaux Publics, qui a trouvé un emplacement pour cette construction, s'occupe en ce moment de dresser les plans et le devis d'après le programme fourni par M. le conservateur des archives du royaume. Dès que ce travail sera ter-

(1) M. de Naeyer, séance du 20 avril 1872.

miné, un projet de loi sera soumis aux  
Chambres pour réclamer les crédits néces-  
saires.

A cette occasion, un membre de la section centrale a fait la remarque que le nouveau Palais de Justice, dont les dimensions semblent devenir énormes, pourra aisément fournir des locaux au dépôt des archives; il appelle sur ce point l'attention du Gouvernement et désire qu'il s'en explique au cours de la discussion du projet devant les Chambres.

### § 1<sup>er</sup>. Palais de Justice à Bruxelles.

La section centrale avait différé de s'occuper de ce paragraphe, dans la prévision que, durant l'intervalle, le résultat des délibérations de la section centrale qui a examiné spécialement cette question vous serait soumis. C'est ce qui a eu lieu dans votre séance du 21 mars dernier, où M. Le Hardy de Beaulieu a déposé son rapport.

Palais  
de justice.

Le travail si intéressant de notre honorable collègue abrège notre tâche et, sous réserve du contrôle des chiffres et des évaluations qu'il énonce, nous ne pouvons que nous y référer. Nous étions saisis des mêmes griefs, des mêmes plaintes à propos de l'élévation et de l'incertitude des dépenses totales, de la durée des travaux, de la manière dont l'État y avait été engagé; tous ces points sont traités dans le rapport supplémentaire que nous possédons.

Il n'est pas inopportun cependant d'y ajouter un aperçu très-succinct des précédents de l'affaire :

C'est dans l'exposé des motifs du projet de loi présenté à la Chambre le 20 juillet 1859 (n° 4), et relatif à un ensemble de travaux d'utilité publique, que se trouve la disposition initiale de la construction du monument; le § 17 s'exprime à ce sujet dans les termes suivants :

« ..... Les dépenses de construction du Palais de Justice de Bruxelles sont  
» évaluées à 3,000,000 de francs;  
» ..... L'État y interviendra pour les  $\frac{2}{3}$ , la province et la ville de Bruxelles,  
» chacune pour  $\frac{1}{6}$  (1). »

Le projet proposait d'allouer de ce chef un crédit de 2,000,000 de francs dont 1,200,000 seraient imputés sur les ressources extraordinaires créées par le projet, et 800,000 francs sur les crédits ordinaires.

Aucun devis ne semblé avoir été produit (2).

L'article fut adopté, sans observation, dans la séance du 27 août 1859.

(1) Il est à prévoir que la province de Brabant voudra se renfermer strictement dans les limites de la somme qu'elle a consentie et qui est, si nous ne nous trompons, de 2,000,000 de francs; on soutient, contrairement, dit-on, à l'opinion du Gouvernement, que cette somme doit constituer la seule et unique contribution de la province.

(Note de la section centrale.)

(2) Voir rapport de M. E. Vandenpeereboom, n° 13, session extr. de 1859.

Mais au Sénat, deux membres signalèrent le défaut de devis et de plans, et, s'en plaignant, demandèrent si les crédits sollicités suffiraient; ils émirent des doutes à cet égard; le Ministre de la Justice se crut en mesure de les rassurer (1). L'article passa ainsi dans la loi du 8 septembre 1859.

Survint, le 28 mars 1865, un nouveau projet de travaux publics qui pétitionna, pour les premiers travaux, un crédit de 3,000,000 de francs, ce qui portait à 5,000,000 les sommes allouées.

La demande fut, cette fois, assez longuement discutée, à la Chambre des Représentants, dans la séance du 15 juin. Deux honorables membres (2) critiquèrent vivement la proposition du Gouvernement, s'élevèrent contre la facilité avec laquelle il leur paraissait entrer dans une aussi grosse affaire et soutinrent qu'elle entraînerait le Trésor public dans une dépense bien supérieure à celle qu'on semblait prévoir; ils l'évaluaient entre 20 et 25 millions au moins. Le Ministre de la Justice contesta ces appréciations comme non justifiées ou exagérées, et, s'appuyant d'une lettre, qu'il lut en séance, et émanée de l'inspecteur général du service au Département des Travaux Publics, il fut amené à déclarer que la dépense totale ne dépasserait pas 15 millions dont 10 seulement, aux termes de la loi de 1859, seraient à la charge de l'État.

Le crédit de 3,000,000 fut voté, sans plus d'observations; un autre, de 1 million, figura dans la loi du 31 mars 1868, et enfin le dernier, de 975,000 francs, fut alloué par la loi du 20 mai 1872, dans les circonstances et sous les conditions rappelées au rapport de notre honorable collègue.

Dans cet état des choses, que faire?

Votre section centrale ne peut d'abord que faire un vœu, dût-on n'y voir qu'un vœu de résignation: c'est que, sans nuire à la solidité et au bon usage de l'édifice, le coût en puisse être sensiblement diminué. M. Le Hardy de Beaulieu l'évalue entre 46 et 52 millions (page 11 de son rapport), chiffre qu'il qualifie sévèrement; il estime (p. 16) que 30 à 36 millions seront encore nécessaires pour compléter le monument, sans compter les travaux artistiques; il pense, enfin (p. 23), que, tout allant à souhait, l'achèvement du palais demandera encore au moins sept années.

Deux membres, tout en s'associant à l'impression fâcheuse de leurs collègues, ont cependant insisté pour que le désir extrême d'économie ne conduisît pas à enlever à l'édifice le caractère monumental qui le rend digne de la Belgique et de sa capitale, car c'est le premier de cette importance que nous avons entrepris depuis 1830. Il leur a paru aussi qu'il fallait prendre en considération le renchérissement extraordinaire des matériaux, de la main-d'œuvre, etc., condition qui n'épargne pas plus l'État que les particuliers.

En présence de cette situation, nous nous retrouvons devant les mêmes considérations émises au début de notre rapport, et nous nous rencontrons avec nos honorables collègues de l'autre section centrale pour redire avec eux: « qu'il

(1) Discours de MM. d'Anethan et Forgeur, séance du 7 septembre 1859. Annales, p. 161.

(2) Discours de MM. Le Hardy de Beaulieu et Coomans et réponse du Ministre de la Justice, (Annales parlementaires, pp. 1182 et suiv.

» est regrettable, si les chiffres produits sont exacts, qu'un travail aussi colossal  
 » que celui du palais de Justice ait été entrepris sans que le Gouvernement se  
 » soit procuré, au préalable, des données certaines sur le coût. La section  
 » centrale espère qu'à l'avenir aucun travail d'importance ne sera proposé sans  
 » être accompagné de plans définitifs et de devis exacts. »

A la suite du rapport de l'honorable M. Le Hardy de Beaulieu et comme conséquence des observations des sections et des discussions de votre section centrale, il était tout naturellement indiqué que nous avions à demander au Gouvernement des explications, précises et détaillées, sur les chiffres produits, et à l'inviter à faire connaître ses propres évaluations quant à l'étendue de la dépense totale et ses intentions pour l'avenir. Ce travail exigera nécessairement quelque temps, car, pour répondre à son but, il devra être fait, cette fois, avec soin et grande attention. Pour ne pas trop retarder le dépôt de ce rapport, la section centrale a pensé qu'elle pouvait se dispenser d'adresser au Gouvernement les questions indiquées, lui laissant, pour y répondre avec maturité devant la Chambre, l'intervalle assez long qui nous sépare de la discussion du projet de loi. Ces questions s'imposent, d'ailleurs, d'elles-mêmes, et la section centrale est convaincue que le Gouvernement voudra y satisfaire clairement et catégoriquement.

En définitive, il n'a pas paru à la section centrale qu'elle pût se borner à émettre des doléances et un simple vœu ; elle a cru que son devoir lui imposait de s'arrêter à une résolution qui témoignât nettement de ses intentions. Cette résolution a été prise à l'unanimité, après une discussion prolongée et dans un but de transaction ; elle signifie, d'un côté, que l'on n'entend pas refuser un crédit, indispensable en tout état de cause, et, de l'autre, qu'il faut absolument soumettre la question du Palais de Justice à un examen nouveau et approfondi.

Tel est le sens qu'implique la réduction de 300,000 francs que la section centrale propose. Cette réduction accentue ses réserves, impose de plus près l'obligation de donner des explications catégoriques, et, comme cela s'est fait en 1872, à propos du crédit de 1,000,000 de francs, la section centrale est d'avis que la Chambre agirait sagement en retenant l'affaire et en ordonnant qu'il lui en serait fait un rapport supplémentaire et spécial.

Pour terminer son travail, la section centrale n'a plus qu'à parler de l'art. 2 du projet relatif à l'emprunt de 240 millions de francs. Emprunt.

L'exposé des motifs fait connaître l'emploi de la majeure partie de cette ressource extraordinaire, dont presque la moitié est destinée à payer l'acquisition des lignes du Luxembourg et les frais de construction de la ligne nouvelle, et plus de cette moitié est absorbée, si l'on calcule les dépenses de réfection urgente de la ligne actuelle.

Reste un excédant à propos duquel la section centrale a demandé au Gouvernement des éclaircissements consignés dans la réponse suivante :

## QUESTION.

Le Gouvernement a-t-il dès maintenant des prévisions au sujet de l'emploi des excédants réservés sur l'emprunt de 240 millions, et verrait-il de l'inconvénient à faire connaître ses vues à cet égard?

## RÉPONSE.

L'exposé des motifs (p. 5) indique pourquoi le Gouvernement demande l'autorisation de contracter un emprunt de 240 millions effectifs, dont une partie, soit 60,150,000 francs serait à la disposition de la Législature.

Cette espèce de réserve se divise en deux parties.

Le vote de trois lois déjà présentées entraînerait une dépense de 59,150,000 fr., savoir :

Pour les maisons d'écoles.	fr. 20,000,000
Capitalisation des 400,000	
florins . . . . .	18,800,000
Champ de manœuvres à An-	
vers . . . . .	550,000
	<hr/>
	fr. 59,150,000

Il ne resterait dès lors comme réserve réelle sur l'emprunt que 21 millions (\*), qui seront ultérieurement employés à l'achèvement ou à la continuation des travaux en cours d'exécution, tels que chemins de fer, constructions, canal de Terneuzen et autres routes, etc.

D'après la nature même des choses, l'affectation, pour ainsi dire individuelle, ne peut être précisée dès à présent; elle dépendra nécessairement de l'exécution plus ou moins prompte des divers travaux pour lesquels des crédits sont demandés aujourd'hui, de l'épuisement plus ou moins complet de ces crédits, de l'urgence ou de l'ordre de priorité qui sera établi quant aux dépenses à faire.

On peut espérer, si les circonstances restent favorables, qu'à cette réserve viendront s'ajouter les excédants de recettes sur le service ordinaire.

Les Chambres seront appelées dans le cours de la prochaine session à se prononcer, selon les faits qui existeront alors,

(\* ) Ce chiffre serait encore réduit d'environ 4 millions si les propositions de la section centrale étaient admises.

sur l'emploi le plus juste et le plus utile à faire des ressources que le solde de l'emprunt et les excédants éventuels des budgets laisseront disponibles.

Le système suivi, dans le cas actuel, est en harmonie avec les précédents. L'exécution des travaux d'utilité publique doit être successive et réglée avec mesure, d'après les besoins et les possibilités, sans prétendre tout faire à la fois ou donner immédiatement tous les crédits qui, dans l'avenir, deviendront nécessaires, soit pour achever ou poursuivre des entreprises commencées, soit pour en commencer de nouvelles.

La section centrale s'est bornée à cette seule question, et, comme on l'a toujours compris en pareil cas, elle n'a pas jugé à propos de provoquer des explications plus étendues ; elle tient compte de la réserve qu'il faut y apporter et de la latitude qu'il convient de laisser en cette matière au Gouvernement ; si sa responsabilité est grande, sa liberté doit y être proportionnée. Pour réaliser au mieux des intérêts du pays une opération financière aussi considérable, la section centrale se fie à la prudence du Cabinet, au tact et à l'habileté de M. le Ministre des Finances.

L'art. 2 du projet est adopté par six voix et une abstention.

Les autres paragraphes du projet n'ayant donné lieu à aucune observation, il est inutile de les mentionner spécialement.

L'ensemble du projet de loi est adopté par six voix et une abstention. Le membre qui s'est abstenu a motivé son vote sur ce que l'emploi de l'emprunt à contracter n'est pas justifié dans son intégralité, et sur ce que l'admission du projet préjuge celle de diverses mesures à propos desquelles il se réserve.

*Le Rapporteur,*  
ALP. NOTHOMB.

*Le Président,*  
P. TACK.

## PROJETS DE LOI.

### Projet du Gouvernement.

#### ARTICLE PREMIER.

Des crédits spéciaux sont ouverts au Gouvernement, savoir :

Au Ministère de la Justice :

§ 1<sup>er</sup>. Part de l'État dans les frais de construction d'un Palais de Justice à Bruxelles . . . . . fr. 1,300,000

Au Ministère de l'Intérieur :

§ 2. Construction et ameublement des écoles normales de Liège et de Mons . . . . . 975,000

Au Ministère des Travaux Publics :

A. *Routes.*

§ 3. Raccordement de routes aux chemins de fer . . . . . 800,000

§ 4. Construction de ponts appartenant à des routes . . . . . 600,000

Fr. 1,400,000

B. *Bâtiments civils.*

§ 5. Agrandissement du Palais de la Nation et des hôtels des Ministères . . . . . 500,000

§ 6. Transfert du Ministère des Travaux Publics rue Ducale, de Louvain et de l'Orangerie . . . . . 1,000,000

§ 7. Restauration du Palais de Liège . . . . . 300,000

A reporter . . . . . 2,900,000      2,475,000

### Modifications proposées par la section centrale.

#### ARTICLE PREMIER.

§ 1<sup>er</sup>. Part de l'État dans les frais de construction d'un Palais de Justice à Bruxelles . . . . . fr. 1,200,000

§ 3. Raccordement de routes aux chemins de fer . . . . . fr. 1,000,000

Projet du Gouvernement.		
Report. . . . .	2,900,000	2,475,000
§ 8. Appropriation du Conservatoire royal de musique de Bruxelles . . . . .	350,000	
§ 9. Construction d'un hôtel pour la di- rection des contribu- tions à Gand . . . . .	160,000	
	<hr/>	
Fr.	2,310,000	
<i>C. Travaux hydrauliques.</i>		
§ 10. Construction de barrages dans la Meuse, en amont de Namur . . . . .	1,000,000	
§ 11. Travaux stipu- lés dans le traité du 12 mai 1865 avec les Pays-Bas . . . . .	400,000	
§ 12. Canal de Turn- hout à Anvers par St-Job-in-'t-Goor . . . . .	1,000,000	
§ 13. Amélioration de la Lys . . . . .	250,000	
§ 14. Canalisation de la Mandel . . . . .	55,000	
§ 15. Subside à la ville d'Ath pour tra- vaux nécessités par la suppression d'un bras de la Dendre . . . . .	35,000	
§ 16. Amélioration de la Dyle . . . . .	40,000	
§ 17. Amélioration du régime de l'Yser . . . . .	400,000	
§ 17. Amélioration de la Grande Nèthe . . . . .	120,000	
§ 19. Amélioration du port d'Ostende. . . . .	50,000	
§ 20. Part de l'État dans les frais d'établis- sement des murs de quai des bassins de commerce à Ostende . . . . .	115,000	
	<hr/>	
A reporter . . . . .	3,465,000	2,475,000

Modifications proposées par la section centrale.

Projet du Gouvernement.		
Report. . . . .	3,463,000	2,473,000
§ 21. Approfondissement du canal de Gand à Terneuzen . . . . .	2,000,000	
	<u>Fr. 3,463,000</u>	
D. Chemins de fer en construction, télégraphes, marine.		
§ 22. Chemin de fer de Bruxelles à Luttre . . . . .		4,000,000
§ 23. Raccordement des stations des Guillemins et de Vivegnies à Liège. . . . .		2,300,000
§ 24. Chemin de fer de ceinture à Gand. . . . .		1,300,000
§ 25. Extension des lignes et appareils télégraphiques . . . . .		500,000
§ 26. Construction d'un steamer destiné au service entre Ostende et Douvres . . . . .		750,000
	<u>Fr. 9,030,000</u>	
A reporter . . . . .	<u>17,925,000</u>	<u>2,473,000</u>

Modifications proposées par la section centrale.		
§ 21. Approfondissement du canal de Gand à Terneuzen . . . . .	fr.	3,000,000
§ 21 <sup>bis</sup> (nouveau). Élargissement du pont à la porte Saint-Liévin à Gand . . . . .	fr.	500,000
§ 21 <sup>ter</sup> (nouveau). Amélioration des voies d'écoulement des eaux dans le district d'Eecloo :		
a. Reconstruction de l'écluse d'Isabelle . . . . .	70,000	
b. Écoulement des eaux de Caprycke vers le canal d'Heyst . . . . .	33,000	
c. Approfondissement et recreusement du Burggraeven-Stoom . . . . .	60,000	
d. Recreusement de l'Eecloosch-Leyken . . . . .	30,000	
e. Travaux divers. . . . .	<u>35,000</u>	
		250,000

## Projet du Gouvernement.

## Modifications proposées par la section centrale.

Report . . . fr.	17,925,000	2,475,000
<b>E. — Chemins de fer en exploitation.</b>		
1° Voies et travaux :		
§ 27. Travaux d'extension ou de parachèvement de railway. . .	23,000,000	
2° Matériel :		
§ 28. Extension du matériel de traction et des transports . . .	9,500,000	
3° Lignes du Grand-Luxembourg :		
§ 29. Amélioration et extension des voies et du matériel, et exécution des stipulations de la convention du 31 janvier 1873, relatives aux travaux et au matériel en construction, etc. § . .	18,000,000	
Fr.	50,500,000	68,425,000
Au Ministère des Finances (dette publique):		
§ 30. Remboursement, à 350 francs par titre, des 144,460 actions, émises par la Compagnie du Grand-Luxembourg . . .	62,950,000	
§ 31. Prix stipulé par l'art. 23 de la convention du 31 janvier 1873, pour l'exécution de lignes nouvelles, à raison de 200,000 fr. par kilomètre, soit pour 230 kilomètres. §	46,000,000	108,950,000
Total. . . . fr.	479,850,000	

## ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à contracter, aux conditions qu'il déterminera, un emprunt d'un capital effectif de deux cent quarante millions de francs.

## ART. 2.

(Comme ci-contre.)

## Projet du Gouvernement.

Le produit en sera affecté jusqu'à concurrence de cent soixante-dix-neuf millions huit cent cinquante mille francs aux dépenses prévues par l'article premier.

L'emploi du surplus sera réglé par la Législature.

Un crédit spécial de trois cent mille francs, qui sera couvert par les ressources ordinaires, est alloué au Département des Finances (dette publique), pour subvenir aux frais de confection et d'émission des titres de cet emprunt.

## ART. 5.

La présente loi sera obligatoire le jour même de sa publication.

## Modifications proposées par la section centrale.

## ART. 5. .

(Comme ci-contre.)

## ARTICLE (ADDITIONNEL)

Emprunté à la loi du 27 juillet 1871.

« Les architectes employés par l'État ne toucheront pas d'honoraires pour les dépenses qui dépasseraient leur devis primitif. »

## PÉTITIONS.

---

La section centrale a pris connaissance des pétitions suivantes, adressées aux Chambres et au Gouvernement :

- 1° Pétition du conseil communal de Maeseyck, en date du 21 février 1873 ;
  - 2° — — — de Roulers, en date de mars 1873 ;
  - 3° — — — de Gand, en date du 14 mars 1873 ;
  - 4° — — — de Bruges, en date du 25 mars 1873 ;
  - 5° — — — de Looz, en date du 31 mars 1873 ;
  - 6° — — — de Tongres, en date du 31 mars 1873 ;
  - 7° — — — de Nazareth, en date du 23 mars 1873 ;
- Etc., etc.

La section centrale décide que ces requêtes resteront déposées sur le bureau de la Chambre pendant la discussion.

---

## ANNEXE A.

## Relevé des dépenses faites pour

DÉPENSES EFFECTUÉES A L'AIDE DES RESSOURCES LOCALES.					
	Encaisse des exercices antérieurs.	Rétributions scolaires.	Bienfaisance publique et privée.	Allocations communales budgétaires.	Total des ressources locales.
1843 à 1870 inclusivement . . .	2,435,476 09	24,855,409 58	40,539,069 66	76,517,095 40	144,348,320 43
1871 . . . . .	»	»	»	»	»
1872 . . . . .	»	»	»	»	»

## Récapitulation au 31 décembre 1870 :

Communes . . . . .	144,548,320 43
Provinces . . . . .	22,564,913 82
État . . . . .	79,572,586 48
Total . . . . . fr.	246,485,820 43

*l'enseignement primaire.*

SUBSIDES PROVINCIAUX.			SUBSIDES DE L'ÉTAT.			Observations.
Sur les crédits ordinaires.	Sur les crédits extraordinaires.	Montant des subsides.	Sur les crédits ordinaires.	Sur les crédits extraordinaires.	Montant des subsides.	
44,710,286 72	7,864,627 40	22,564,913 82	64,434,458 76	12,686,720 98	(a) 66,788,479 73	(a) Dont 12,156,720-98 francs pour construction d'écoles primaires et un premier crédit de 500,000 francs pour construction d'écoles normales.
»	»	»	6,490,074 45	4,000,000 »	6,490,074 45	
»	»	»	6,594,332 »	4,000,000 »	6,594,332 »	
Montant des subsides de l'État au 31 décembre 1872 . . . . . fr.			64,945,865 20	14,686,720 98	79,572,586 48	

ANNEXE B (1).

---

Le projet de transfert du Ministère des Travaux Publics, rues Ducale, de Louvain et de l'Orangerie, a été rédigé, en vue de l'exploitation par l'État de tous les chemins de fer concédés dans le royaume.

Afin de dresser l'estimation générale des dépenses, de la manière la plus exacte possible, voici la marche qui a été suivie :

1° En ce qui concerne les expropriations, il y a presque toujours de très-grands mécomptes de ce chef ; aussi, pour les prévenir, a-t-on chargé deux des meilleurs experts de Bruxelles de procéder à l'évaluation détaillée de tous les immeubles à exproprier, ainsi que cela a lieu quand les tribunaux sont appelés à se prononcer ; l'évaluation desdits experts s'élève à la somme de . . . . . fr. 3,523,573

Ce qui prouve qu'elle peut être considérée comme exacte, c'est que le Département est déjà parvenu à traiter à l'amiable avec cinq des propriétaires d'hôtels situés rue Ducale, et cela, aux prix de l'expertise. Les actes ont été passés, sous réserve du vote, par la Législature, du crédit demandé de 1,000,000 de francs, qui sera totalement absorbé par l'acquisition de ces immeubles.

2° Quant aux travaux : ainsi que le Département l'a fait connaître dans l'exposé des motifs, les constructions à élever devront être à peu près semblables à celles qui existent, rue de l'Orangerie, et qui ont été érigées en 1866 ; on a pris pour base, le coût par mètre carré de ces bâtiments ; le coût par mètre carré était, à cette époque, de 356 francs ; depuis lors, le prix de la main d'œuvre et des matériaux a augmenté de 30 p. %, de sorte qu'en ajoutant ces 30 p. % au chiffre de 356 francs, on obtient fr. 462-80, qui représenteraient aujourd'hui le coût réel du mètre carré, si les constructions nouvelles devaient être en tout semblables à celles susmentionnées ; mais, comme elles auront une hauteur moindre, on a diminué ce dernier chiffre, de fr. 37-80, ce qui ramène le prix à 425 francs, taux constituant la base de l'évaluation.

Il résulte du plan général, que la surface du grand corps de bâtiments situé entre la rue de l'Orangerie, transformée en cour, la rue de Louvain, la rue Ducale et la nouvelle rue à ouvrir entre ces deux dernières voies, occupera 6,209 mètres carrés, soit à raison de 425 francs l'an, une dépense de . . . . . 2,638,825

A reporter. ? . . . . fr. 2,638,825

---

(1) Note remise à la section centrale par M. le directeur Lavallée, suivant autorisation de M. le Ministre des Travaux Publics.

Report. . . . . fr.	2,638,825
La surface du petit corps de bâtiments, situé entre la rue projetée, la rue de Louvain et la rue Ducale, mesurera 2,749 mètres carrés, lesquels, au prix de 425 francs l'un, coûteront . . . . .	1,168,320
Total pour les nouvelles constructions destinées au Ministère des Travaux Publics . . . fr.	3,807,158
Ajoutant à ce chiffre, celui de . . . . . fr.	3,523,573
pour l'acquisition des propriétés, on arrive à une dépense de . fr.	7,330,723
L'hôtel de la rue de la Loi n° 10, occupé actuellement par la direction générale des ponts et chaussées et des mines, devant être approprié complètement pour le Ministre des Travaux Publics, il faudra y exécuter des travaux considérables estimés à la somme de 420,000 francs. . . . . fr.	420,000
soit pour le Ministère des Travaux Publics, le total général de. fr.	7,750,723
L'aile de bâtiment à construire pour le service de la Chambre des Représentants et qui sera semblable à celle qu'on établit pour le Sénat, est évaluée à. . . . . fr.	350,000
La partie de l'hôtel du Ministre de l'Intérieur, qui est occupée à présent par les bureaux, doit être ultérieurement appropriée pour le service du Ministre; ces travaux sont estimés à . . . . .	300,000
Travaux imprévus, etc., se rapportant à toutes les constructions dont la désignation précède . . . . .	329,277
Ensemble. . . . . fr.	2,730,000
Par les lois des 3 juin 1870, 27 juillet 1871 et 24 mai 1872, trois crédits, s'élevant ensemble à 4,300,000 francs, ont été mis à la disposition du Département des Travaux Publics, pour commencer l'agrandissement des Ministères de la Guerre, de l'Intérieur et des Affaires Étrangères, ainsi que du Sénat; d'après les projets définitifs de ces divers travaux, dressés en 1869, et approuvés par la commission royale des monuments, la dépense atteindra. . . .	3,070,000
Le total général est donc de . . . . . fr.	11,800,000

soit 12,000,000 de francs, surtout si les travaux et les expropriations ne peuvent être entrepris que successivement, les immeubles à acquérir augmentant tous les jours de valeur.

