

(1)

(N° 203.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 15 JUILLET 1879.

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

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le Gouvernement, se conformant aux déclarations qu'il a faites, dès le début de cette session, dans la discussion de l'Adresse, soumet à la Législature un projet de travaux publics.

Ce projet est d'une haute utilité.

Il comprend des demandes de crédit, non seulement pour l'exécution de travaux décrétés par des lois antérieures, mais aussi pour des travaux nouveaux très-importants ; il donne au pays cette satisfaction, réclamée de toute part, de voir imprimer, en ce temps de crise industrielle, une grande activité au travail. Pris dans son ensemble, il accorde une large part au développement, à l'achèvement et à l'amélioration de nos moyens de transport et à l'achat de matériel fixe et roulant de notre railway ; il ajoute ainsi de nouvelles richesses à notre outillage économique, sans oublier d'autres intérêts.

Les bassins de Mons, de Charleroi et de Liège réclament des facilités, imposées par les circonstances actuelles et par la concurrence étrangère, pour le transport, par eau et par rails, de leurs charbons et des divers produits de leur fabrication. Anvers et le commerce belge réclament le complément des installations maritimes et de l'outillage de notre port principal.

A Gand s'impose l'achèvement de l'approfondissement du canal de Terneuzen, et la construction de son avant-port.

Les riverains de l'Escaut, de la Dendre et de l'Yser demandent à être mis à

(1) Projet de loi, n° 189.

(2) La section centrale, présidée par M. DESCAMPS, était composée de MM. SCAILQUIN, HOUTART, GILLIEAUX, BOCKSTAEL, LE HARDY DE BEAULIEU et ALEXANDRE JAMAR.

l'abri des inondations. La capitale réclame l'achèvement et la construction de travaux importants. Notre railway national a besoin d'un complément d'outillage. L'instruction publique manque de locaux suffisants, et des travaux de voirie vicinale et d'assainissement sont devenus indispensables.

C'est pour satisfaire à ces nombreux et impérieux besoins que sont nécessaires les crédits spéciaux, à concurrence de 104,883,000 francs qui vous sont demandés pour pourvoir aux dépenses suivantes :

<i>A.</i> Routes et ponts	fr.	4,875,000	»
Bâtiments civils		10,358,000	»
Travaux hydrauliques		39,660,000	»
Chemins de fer à construire		16,000,000	»
Chemin de fer à racheter		2,850,000	»
Chemins de fer en exploitation		23,800,000	»
Postes		12,000	»
Télégraphes		200,000	»
Marine		990,000	»
<i>B.</i> Enseignement supérieur		4,500,000	»
Écoles normales primaires		563,000	»
<i>C.</i> Voirie vicinale, amélioration et assainissement des cours d'eau non navigables ni flottables		2,000,000	»
<i>D.</i> Confection et impression des titres à créer		75,000	»
Total.	fr.	104,883,000	»

Les crédits spéciaux accordés par la Législature, depuis deux années, pour des travaux d'utilité publique, dont une partie est encore en voie d'exécution, sont renseignés par le tableau qui suit :

DESIGNATION DES LOIS.					
	17 juillet 1877.	21 mai 1878.	5 juin 1878.	17 février 1879.	8 avril 1879.
Routes et ponts	1,500,000	»	2,000,000	»	»
Bâtiments civils	2,300,000	»	2,550,000	»	1,800,000
Travaux hydrauliques { intérieurs	2,900,000	»	3,920,000	»	»
{ maritimes	400,000	»	300,000	»	»
Chemins de fer en construction, y compris les établissements maritimes à Anvers	1,430,000	20,000	6,300,000	»	»
Réseau de l'État { Parachèvement	7,000,000	»	3,500,000	2,000,000	»
{ Extension du matériel	6,700,000	»	5,000,000	4,000,000	»
Postes	400,000	»	770,000	»	»
Télégraphes	»	»	100,000	»	»
	22,330,000	20,000	25,747,000	6,000,000	1,800,000

EXAMEN EN SECTIONS.

1^{er} section. Quatorze membres sont présents ; plusieurs prennent la parole dans la discussion générale. Un membre critique la réunion, dans un même projet, de travaux ressortissant de Départements différents et n'ayant entre eux aucune relation.

Un membre regrette que des projets de cette importance soient présentés à la fin de la session.

Un autre énumère divers travaux qu'il désirerait voir comprendre dans le projet; il demande que l'attention de la section centrale soit attirée sur la nécessité de prendre des mesures efficaces en faveur de l'agriculture, sans porter atteinte au principe de la liberté commerciale. Un membre se plaint de ce que la province de Namur ait été négligée dans la répartition des travaux extraordinaires.

Les questions et observations relatives aux divers articles ou paragraphes du projet de loi étant reproduites dans le rapport de la section centrale, il est superflu de les mentionner dans le compte rendu des séances des diverses sections.

L'ensemble du projet de loi est adopté par huit voix et quatre abstentions.

2^e section. Quatorze membres assistent à la séance. Un membre demande que la section centrale porte à six millions le crédit sollicité pour les canaux du Hainaut. Il demande quelles sont les intentions du Gouvernement relativement à l'élargissement des écluses du canal de Charleroi à Bruxelles.

Un autre membre désire savoir pourquoi le Gouvernement demande seulement un crédit pour le prolongement de l'avenue d'Auderghem et néglige de pourvoir à l'exécution du boulevard vers le Bois de la Cambre et l'école militaire.

Un membre demande que le libellé du § 40 soit modifié et dise : de Jodoigne à Wavre, par Gastuche, au lieu de : de Jodoigne à Gastuche. A l'article 4 du projet de loi, un membre fait observer que la loi accorderait au Gouvernement un pouvoir exorbitant qui pourrait avoir pour l'État lui-même des conséquences désavantageuses ; la section appelle l'attention de la section centrale sur ce point.

Un autre membre demande si, dans la nomenclature de l'article 1^{er}, il est question de l'établissement d'un pont sur le canal de Gand à Bruges, à l'endroit dit Hochstraet.

La section adopte le projet à l'unanimité, moins une abstention.

3^e section. Quatorze membres sont présents. Un membre demande que le crédit relatif aux canaux houillers du Hainaut soit porté à six millions. Cette proposition est appuyée par divers membres.

La section charge son rapporteur de demander à la section centrale de porter le crédit pour cet objet à six millions.

Un membre demande qu'il soit dressé un état des crédits spéciaux pour travaux publics votés depuis deux ans.

La section charge son rapporteur de demander, en section centrale, où en sont les négociations avec la Hollande, par rapport au canal de Terneuzen.

§ 9. Un membre n'approuve pas le transfert des objets d'art, de la porte de

Hal, dans le musée actuel, il voudrait qu'ils fussent mis à la disposition immédiate d'une école spéciale, à l'instar de Berlin ou de Paris. La section désire que l'avenir ne soit pas engagé sur cette question.

§ 14. Un membre demande qu'il ne soit fait aucun usage du crédit, avant que les plans complets et les devis soient dressés et adoptés.

§ 22. Un membre demande qu'un pont soit établi sur l'Escaut, entre Anvers et l'arrondissement de Saint-Nicolas ; un autre désire qu'aucune résolution ne soit prise, avant que des plans et études complètes aient été dressés. La section charge son rapporteur de demander que cette question soit étudiée par le Gouvernement.

§ 37. Un membre préférerait que l'État ne sortit pas du système qui consiste à faire construire les chemins de fer à forfait. Un autre membre voudrait que le Gouvernement concédât un chemin de fer de Malines à Aerschot.

§ 46. Un membre appelle l'attention sur le bureau de postes de Saint-Nicolas. D'autres membres font les mêmes observations pour Charleroy, Huy, Verviers et Arlon.

§ 52. Un membre trouve l'allocation faite pour la section normale de Huy insuffisante.

Le projet de loi est adopté à l'unanimité, moins deux abstentions.

4^e section. Huit membres sont présents. § 2. La section attire l'attention du Gouvernement, sur la convenance de placer l'habitation du Ministre des Travaux Publics, dans un hôtel contigu aux autres Ministères.

§ 20. Canaux houillers du Hainaut. La section croit que le libellé devrait comprendre l'élargissement du canal de Senefte à Bruxelles. Elle croit le crédit de 3,000,000 de francs insuffisant. Un membre attire l'attention de la section, sur la nécessité d'élargir et d'approfondir le canal de Louvain au Rupel. Un autre membre demande que les travaux à l'Escaut, pour éviter les inondations, comprennent le canal de dérivation de Swynaerde au bas Escaut, en aval de Gand.

Les devis de l'hôtel des Monnaies seront demandés au Gouvernement par la section centrale.

Un membre appelle l'attention de la section centrale sur les travaux du Demer et sur les réclamations de la ville de Blankenberghe.

D'autres observations sont présentées relativement à la construction de chemins de fer, sur la jonction de la ligne d'Audenarde à Orroir, etc.

Elle adopte le projet de loi, par six voix et deux abstentions.

5^e section. Seize membres sont présents. Après diverses observations et questions sur les §§ 1, 2, 3, 4, 5 et 6, 14, 15, 20, 45 et 53, analogues à celles présentées dans les autres sections, la section adopte le projet de loi, par huit voix et quatre abstentions.

6^e section. Onze membres sont présents. La section appelle la sollicitude du Gouvernement sur l'état du port de Blankenberghe, sur la nécessité d'opérer des dragages dans la Meuse à Liège, d'augmenter les crédits affectés aux chemins vicinaux aboutissant aux stations et gares d'eau, de travailler à la Senne, en aval de Vilvorde, de créer un nouveau quartier de luxe à Bruxelles,

d'élargir le canal de Charleroi, etc., et réclame son attention sur le crédit pour le palais de Tervueren.

L'ensemble de la loi est adopté à l'unanimité, moins deux abstentions.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE (1).

Les rapports des sections mentionnent également les plaintes de plusieurs de leurs membres sur la tardivité du dépôt du projet de loi concernant les travaux publics et du peu de temps qui leur a été laissé pour étudier un aussi grand nombre de travaux dont quelques-uns ont une grande importance économique et financière, tandis que la plupart touchent à des besoins et à des intérêts locaux, lesquels sont susceptibles parfois de solutions diverses et exigent, par conséquent, une étude minutieuse et approfondie.

Cette façon de procéder, pratiquée sous tous les Ministères, laisse à désirer. La section centrale, en tenant compte des difficultés qu'a dû rencontrer le Ministère, espère qu'à l'avenir de pareils projets ne seront plus présentés à la fin de la session. Elle fait remarquer qu'en Angleterre, les projets de travaux publics doivent être déposés le 29 novembre, au plus tard. Sans vouloir indiquer que ce mode soit le meilleur, la section estime qu'il faudrait s'arrêter à un système qui concilie tous les intérêts.

Les sections ont présenté d'autres observations, d'une nature générale, réclamant des explications que le Gouvernement a donné à la section centrale, comme on le verra plus loin. L'impression qui ressort de l'analyse des rapports des sections, c'est la crainte de voir commencer des travaux qui ne pourraient être terminés à l'aide des crédits qui sont spécialement affectés à chacun d'eux (2). La section centrale a partagé, dans une certaine mesure, ce sentiment, et elle a demandé des renseignements qui lui ont été fournis, tant sur la nature des travaux, que sur les moyens d'exécution et surtout sur la dépense qu'ils entraîneront.

L'emploi, l'importance et la justification des crédits nouveaux sont résumés dans les pages suivantes.

(1) La section centrale ayant exprimé le désir d'obtenir communication du rapport, dans un bref délai, M. Le Hardy de Beaulieu a bien voulu se charger de la partie concernant les bâtiments civils et la marine.

(2) Comme cela s'est produit précédemment.

A. MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

1° ROUTES ET PONTS.

§ 1^{er}.

Crédit demandé : 4,875,000 francs, divisé comme il suit :

Litt. A. — *Raccordement de routes aux chemins de fer d'État ou de Compagnies et aux canaux ; subsides à des chemins vicinaux aboutissant à des stations ou gares d'eau (quais d'embarquement ou de débarquement). Redressement et amélioration de routes, construction et reconstruction de ponts, subsides.*

Crédit demandé : 3,500,000 francs.

L'exposé des motifs ne précise pas suffisamment l'emploi de cette somme. Il nous apprend qu'en 1878, il a été liquidé 500,000 francs de subsides pour raccordement de routes aux stations de chemin de fer et que les promesses de subsides se sont élevées, à la fin de l'année dernière, à 1,415,000 francs. Mais il nous dit que le crédit de 3,500,000 francs suffira à toutes les demandes en instruction déjà présentées à l'heure actuelle, ainsi qu'à un certain nombre de celles qui se produiront en 1879 et 1880.

Le Gouvernement a remis à la section centrale les tableaux ci-après qui permettent de se renseigner sur les travaux exécutés à payer et les demandes de subsides faites pour travaux à faire.

Voici le relevé des dépenses à solder du chef des ponts en cours de construction :

Pont de la rue de Wondelgem, établi sur le canal de raccordement à Gand	fr. 16,675 20
Route de Fronville à la station de Melreux : Construction d'un pont sur l'Ourthe, à Melreux	30,287 02
Route de la Vesdre : Reconstruction de ponts sur la Vesdre, à Prayon et à Fraipont	4,849 »
Route-avenue de l'église de Laeken : Construction d'un pont sur le canal de Willebroeck	183,400 »
Prolongement de la rue du Trône, appartenant à la grande voirie, jusqu'aux nouvelles casernes, à Etterbeek : Construction du viaduc au dessus de la chaussée d'Ixelles, à Etterbeek	68,672 51
Construction d'un viaduc à l'ouest de la station de Charleroi, pour le passage de la route de Charleroi à Beaumont.	71,297 »
Total des sommes restant à liquider	fr. 375,179 73

Le relevé ci-joint indique, par provinces, les demandes en instruction.

CHEMINS VICINAUX.

Relevé, par provinces, des demandes de subsides adressées au Département des Travaux Publics, et qui sont en instruction.

DÉSIGNATION des chemins aboutissant à des stations, etc.	DÉSIGNATION des communes, des comités cantonaux, etc., qui demandent des subsides.
---	--

Province d'Anvers.

1. Chemin destiné à relier la route d'Anvers au Rupel et à Boom, à la station de Schelle-Hemixem	Commune d'Hemixem.
2. Deurne à Schoolen.	— de Deurne.

Province de Brabant.

1. Chaussée reliant la rue du Jonc, à Forest, à la gare d'Uccle	Le sieur Havekerke.
2. Lasne vers Braine-l'Alleud	Commune de Lasne-Chapelle-Saint-Lambert.
3. Villers-la-Ville à la station du chemin de fer	— de Villers-la-Ville.
4. Bunsbeek à Hoeleden	— de Bunsbeek.
5. Melckweser à la station de Neerlinter	— de Melckweser.

Province de la Flandre occidentale.

1. Wilskerke à la chaussée de Leffinghe à Slype	Commune de Leffinghe.
2. Oostroosebeke à Deerlyk.	— d'Oyghem.
3. Houthuist à Staden	— de Clercken.

Province de la Flandre orientale.

1. Meirelbeke à la station du chemin de fer.	Les sieurs Wauters et Billiet.
2. Lede à la station du chemin de fer.	Commune de Lede.
3. Smeerhebbe-Vloerseghem à la station d'Ideghem	— de Smeerhebbe-Vloerseghem.
4. Waerschoot à Slydinge	Communes de Waerschoot et de Slydinge.
5. Chemin destiné à relier la route de Lokeren à Termonde avec la station de Zele	Commune de Zele.
6. Vosselaere à la station de Landegem	— de Vosselaere.
7. Buggenhout à la station du chemin de fer.	— de Buggenhout.
8. Velsicque-Ruddershove à la route d'Alost à Audenaerde	— de Velsicque-Ruddershove.
9. Ressegem à la station de Burst	— de Ressegem.

DÉSIGNATION des chemins aboutissant à des stations, etc.	DÉSIGNATION des communes, des comités cantonaux, etc., qui demandent des subsides.
---	--

Province de la Flandre orientale (Suite).

40. Zelzaete à Wynkel	Commune de Wynkel.
41. Renaix à Buissonal.	Ville de Renaix.
42. Bassevelde à Watervliet	Commune de Bassevelde.
43. Evergem à la station du chemin de fer.	— d'Evergem.
44. Eyne à Machelen	— d'Eyne.

Province de Hainaut.

4. Binche à Braine-le-Comte	Commune d'Ecaussinnes-d'Enghien.
2. Esquelmes, par Ramegnies-Chin, à la station de Templeuve	— d'Esquelmes.
3. Mallavée à La Brulotte	— de Jumet.
4. Quiévrain à la station du chemin de fer.	— de Quiévrain.
5. Escanaffles à la station d'Amougies.	— d'Escanaffles.
6. Carnières à la station du chemin de fer.	— de Carnières.
7. Chemin du Vieux Campinaire vers Wangenies et Heppignies.	— de Fleurus.
8. Vaulx-lez-Tournai à la station du chemin de fer	Commune de Vaulx-lez-Tournai.
9. Buvrignes à Biemme-lez-Happart.	— de Buvrignes.
40. Ath à Belœil	Comité cantonal de Chièvres.
41. Lens à Herchies.	Commune de Lens.
42. Sart et Wattimez à la station de Rèves.	— de Rèves.
43. Fontaine-l'Évêque à Gerpinnes	Comité cantonal de Fontaine-l'Évêque.
44. Lamain à la route de Lille à Tournai.	Commune de Lamain.
45. Walcourt à Nalines.	Comité cantonal de Thuin.
46. Haine-Saint-Pierre à Morlanwelz	Communes de Haine-Saint-Pierre et de Morlanwelz.
47. Roux à Gosselies	Comité cantonal de Charleroi.
48. Gosselies à Wayaux	— de Wayaux.
49. Chemin destiné à relier les routes de Beaumont à Mons et à Charleroi	Ville de Beaumont.
20. Chemin destiné à relier deux routes à la station de Viesville.	Commune de Viesville.
21. Chemin destiné à relier la route d'Ath à Mons à la station de Maffles	— de Maffles.
22. Ath à Soignies	— de Mévergnies.
23. Braffes à Baugnies.	— de Braffes et de Baugnies.
24. Ogy à la station de Papignies	Comité cantonal de Lessines.
25. Celles et la route de Tournai vers Renaix, avec la station d'Anvaing	Commune de Celles.
26. Brasménil à la station de Callenelle	— de Brasménil et de Callenelle.

DÉSIGNATION des chemins aboutissant à des stations, etc.	DÉSIGNATION des communes, des comités cantonaux, etc., qui demandent des subsides.
--	---

Province de Hainaut (suite).

27. Ghlin à la station du chemin de fer	Commune de Ghlin.
28. Harveng à Harmignies	— d'Harveng et d'Harmignies.
29. Blicquy à Frasnes	Comité cantonal de Leuze.
30. Lambusart à la station du chemin de fer	Commune de Lambusart.
31. Silly à la station de Brugelette	Comité cantonal de Chièvres.
32. Autreppes à la station du chemin de fer	Commune d'Autreppes.
33. Ath à Wodecq	— de Wodecq.
34. Willemeau à la route de Tournai à Douai	— de Willemeau.
35. Chaussée de Brunehaut	— de Morlanwelz.
36. Fontaine-Valmont à La Buissière	— de Fontaine-Valmont et de La Buissière.
37. Sirault à Stamburges	— de Sirault.
38. Chemin destiné à relier diverses carrières avec la station d'Ecaussines	— d'Ecaussines-d'Enghien.
39. Hyon à la station du chemin de fer	— d'Hyon.
40. Silly à Biévène	— de Silly.
41. Silly à la station de Silly-Hellebecq	— —

Province de Liège.

1. Herve et Fléron à la station de Jupille	Commune de Jupille.
2. Raccordement de la route de La Haye-des- Chênes à la station d'Esneux	Sr ^s Dallemagne et consorts.
3. Chemin destiné à relier la route de Biersot à Holloque-sur-Geer, à la station de Remicourt	Commune de Remicourt.

Province de Limbourg.

1. Looz à Diepenbeek	Commune de Cortesseem.
2. Budingem à la station de Saint-Trond	— de Gorssum.
3. Montenaeken à la station de Gingelom	— de Montenaeken.
4. Tessenderloo à la station du chemin de fer	— de Tessenderloo.
5. Chemin destiné à relier les routes d'Alken à Looz et de Saint-Trond à Tongres, avec la station d'Ordange	— de Wellen.
6. Heusden par Lummen et Linckhout à Haelen	— de Haelen et de Linckhout.

Province de Luxembourg.

1. Freux à Framont	Communes de Juseret et de Vitry.
2. Chemin reliant la route de Rochefort à Ciney avec la station d'Aye	— d'Aye et de Humain.
3. Bure à Forrières	— de Forrières.

DÉSIGNATION	DÉSIGNATION
des chemins aboutissant à des stations, etc.	des communes, des comités cantonaux, etc., qui demandent des subsides.

Province de Namur.

1. Villers-le-Gambon à Sautour	Commune de Villers-le-Gambon.
2. Philippeville à Hemptinne	Ville de Philippeville.
3. Arbre à Bioul	Communes d'Arbre et de Bioul.
4. Braibant au Fond de Lefte, par Sovet et Thynes	— de Thynes et consorts.
5. Chemin reliant les routes de Marche à Charle- ville et de Croix-Gérard à Sedan	— de Nafraiture.
6. Vencimont à Rienne	— de Rienne.
7. Herock à Montgauthier	— de Ciergnon et Montgauthier.
8. Grosfays à Six-Planes	— de Grosfays.
9. Dinant à Yvoir	Ville de Dinant.
10. Tarcienne à la route de Walcourt à Gerpennes-	Commune de Tarcienne.
11. Soulme à la route de Biesme, à Agimont . . .	— de Soulme.
12. Houdremont à Monceau	— de Bellefontaine.
13. Sombreffe à la station du chemin de fer . . .	— de Sombreffe.
14. Castillon à Boussu	— de Castillon.

Dans la 6^e section, un membre a appelé l'attention sur l'intérêt qu'il y aurait à se préoccuper du placement possible de rails sur les accotements de routes à raccorder aux chemins de fer de l'État ou des compagnies et des canaux, et sur une partie des chemins vicinaux aboutissant à des stations où à des gares d'eau.

Au sein de la section centrale, un membre développe la même idée. Il y a une inégalité choquante, dit-il, dans les conditions de la production pour les établissements desservis par un chemin de fer ou un canal et pour les établissements qui n'ont d'autre moyen de transport que les routes ordinaires. Cette inégalité pourrait disparaître par l'établissement d'un réseau de chemins de fer vicinaux, dont le coût kilométrique ne dépasserait pas une trentaine de mille francs pour frais de construction, de matériel et de mobilier, et dont l'exploitation serait aussi économique que la construction même.

L'influence féconde d'un pareil réseau était indiquée dans l'exposé des motifs, présenté par le Gouvernement, à l'appui du projet de loi sur les tramways et dans le rapport de la section centrale sur ce projet de loi. On lit, en effet, dans ces deux documents :

« Ces voies ferrées doivent servir d'affluents au réseau national et mettre
» en rapport avec lui, les localités qui en demeurent éloignées. Elles sont,
» avec raison, les auxiliaires de la civilisation et il faut se hâter, parce que
» ce serait un déni de justice de faire languir des populations qui attendent. »

Cette loi fut accueillie avec une vive sympathie, au sein de nos Assemblées législatives. Elles reconnurent l'influence que les voies ferrées vicinales étaient destinées à avoir dans l'avenir, non seulement, sur le développement de la

richesse publique, sur les conditions de la vie sociale et économique, mais encore sur la prospérité de notre réseau national.

Dans la session dernière du Sénat, l'attention du Gouvernement avait été appelée sur une étude intéressante sur cette importante question, faite par un honorable sénateur de Bruxelles.

La section centrale, sans entrer dans l'examen détaillé de l'idée ainsi émise et de l'application qu'elle pourrait recevoir, pense qu'on ne saurait méconnaître l'utilité et la fécondité de l'établissement d'un réseau de voies vicinales ferrées, et recommande cette étude à M. le Ministre des Travaux Publics.

Litt. B. — BRUXELLES, *Raccordement, à Molenbeek-Saint-Jean, du boulevard Léopold II au boulevard d'Anvers.*

Crédit demandé : 1,000,000 de francs.

Deux sections ont présenté des observations au sujet de ce travail. Dans l'une d'elles, on critique l'opportunité de créer, en ce moment, un nouveau quartier de luxe dans cette partie de l'agglomération bruxelloise; dans l'autre, on s'étonne de l'importance de ces travaux, en indiquant la possibilité d'aboutir à un résultat satisfaisant par l'exécution d'un projet moins coûteux.

La section centrale n'a pu se rallier à ces opinions. Ce n'est pas, en effet, une idée nouvelle qu'il s'agit de mettre à exécution. Comme l'indique l'exposé des motifs, toute une série d'arrêtés royaux du 30 août 1864 au 30 novembre 1871 ont approuvé les délibérations du conseil communal de Molenbeek-Saint-Jean, relatives à l'octroi d'une concession de travaux ayant pour but la création du boulevard Léopold II.

Les concessionnaires ont consacré aux acquisitions de terrains, aux travaux importants de voirie, qui leur étaient imposés par l'acte de concession, des capitaux considérables restés improductifs par suite de l'inexécution des travaux de raccordement incombant à l'Etat. Il est certain que les concessionnaires avaient compté sur l'exécution de ces travaux, dans un délai rapproché après la promulgation de l'arrêté royal du 30 novembre 1871.

Les retards apportés à l'exécution de ce travail ont été désastreux pour les concessionnaires primitifs. Ces retards ont été causés surtout par le désir du Gouvernement de trouver le moyen d'exécuter les travaux de raccordement, à l'aide de sacrifices moins considérables que le crédit sollicité aujourd'hui. De nombreuses et longues études ont été faites dans ce but. Un autre plan, que celui proposé aujourd'hui, a été présenté. Mais il n'a pas paru satisfaire aux exigences de la situation et l'accord n'a pu s'établir entre l'Etat, la province de Brabant, la ville de Bruxelles, la commune de Molenbeek-Saint-Jean et les concessionnaires primitifs.

Des faits nouveaux sont venus rendre plus impérieuse la nécessité d'adopter le plan dont le Gouvernement propose aujourd'hui l'adoption à la Législature. L'ouverture prochaine du parc de Laeken, la reconstitution de la Société, ayant pour objet l'établissement du Quartier-Royal de Koekelbergh, à laquelle une loi récente a accordé l'anonymat, vont donner une importance considérable à cette partie de l'agglomération bruxelloise.

Il y a enfin une question d'équité et de justice pour l'Etat à ne point prolonger la situation fâcheuse qu'ont engendrée pour des intérêts respectables, les retards apportés par le Gouvernement à mettre la main à l'œuvre.

Les propriétaires des terrains, la commune de Molenbeek-Saint-Jean et la province de Brabant ont promis ou voté des subsides s'élevant à une somme de 375,000 francs pour ce travail qui les intéresse particulièrement. Le coût total des travaux, d'après la rédaction de l'*avant-projet*, s'élève à environ 2,440,000 francs. D'après ces données, il resterait à la Législature à voter, dans deux ans, un nouveau crédit de 1,065,000 francs, si les devis de l'*avant-projet* ne sont pas dépassés.

Aux objections, le Ministre des Travaux Publics répond que les communes intéressées ont repoussé les plans basés sur l'idée d'une seule voie de communication entre les deux boulevards, que la circulation est déjà énorme aujourd'hui et qu'il faut prévoir le temps où elle sera doublée, qu'il faut donc donner deux issues à la circulation, afin qu'un passage soit toujours ouvert quand l'autre serait fermé.

Dans cette situation, la section centrale est d'avis qu'il y a lieu d'allouer le crédit demandé.

Litt. C. — BRUXELLES. *Prolongement de l'avenue d'Auderghem jusqu'aux nouveaux établissements militaires.*

L'exposé des motifs justifie suffisamment, à notre avis, le changement proposé au mode d'exécution de ce travail, rendu nécessaire par la construction des casernes au front du nouveau champ de manœuvres. Dans l'état de crise que traverse actuellement l'industrie des constructions, comme toutes les autres, il est peu probable que cette avenue soit construite avant quelques années, si c'est l'entreprise privée qui doit s'en charger.

Des réclamations de propriétaires intéressés à la construction de la section de l'avenue qui doit mettre le nouveau champ de manœuvres en communication avec l'école de guerre de la Cambre et l'avenue Louise sont parvenues à la section centrale. Ils se plaignent des retards apportés à la conclusion de ces affaires et demandent une solution quelconque. Il s'agit en effet d'emprises par zones. Peut-être y aurait-il lieu de les exonérer de l'expropriation par zones.

Nous pensons que ces propriétaires pourraient hâter la solution qu'ils désirent, en s'aidant eux-mêmes et en s'associant. L'Etat ne peut tout entreprendre et il doit, autant que possible, se garder d'intervenir là où il s'agit de spéculations privées.

2° BATIMENTS CIVILS.

§ 2. — *Agrandissement du palais de la Nation et des Ministères. — Transfert du Ministère des Travaux Publics.*

Le crédit pétitionné portera à 7,800,000 francs les sommes qui ont déjà été allouées pour ces divers objets.

Le Ministère des Travaux Publics, pour le transfert duquel la Législature a déjà voté beaucoup de crédits, semble mieux ancré que jamais place Royale, car on a affecté au Ministère de l'Instruction Publique l'hôtel qui lui était destiné.

Un membre de la section centrale a suggéré l'idée de construire le nouvel hôtel du Ministère des Travaux Publics dans le prolongement de la rue Ducale.

Malheureusement pour cette idée, une rue est tracée de ce point vers le nouveau quartier de Notre-Dame-aux-Neiges, il ne restera donc en face de la rue Ducale qu'une sorte de pointe trop étroite pour y bâtir un Ministère.

L'emplacement le plus convenable, selon nous, serait la partie de la rue de la Loi située entre la rue Ducale et le Boulevard, dans l'alignement du Ministère de la Justice. Les sept Ministères se trouveraient ainsi avoir pignon sur la même rue.

Le crédit demandé, dit l'exposé des motifs, « est destiné, jusqu'à concurrence » de près de *douze cent mille francs*, à payer tous les travaux en cours d'exécution ainsi que le solde de diverses entreprises des travaux d'agrandissement des locaux du Sénat et de la Chambre des Représentants. »

Les 800,000 francs qui restent seront affectés à l'acquisition des terrains sur lesquels on compte bâtir le Ministère des Travaux Publics et ses dépendances.

La note ci-après donne les détails des affectations.

PALAIS DE LA NATION.

A. Bâtiments du Sénat.

Travaux divers et complémentaires, appareils de chauffage, etc. fr.	24,031 82
---	-----------

B. Bâtiments de la Chambre des Représentants :

Travaux divers et complémentaires, appareils de chauffage, etc.	29,769 85
---	-----------

MINISTÈRES.

Construction des bâtiments, rues Royale et de Louvain, pour l'agrandissement des Ministères de la Guerre et de l'Intérieur, et travaux d'appropriations à divers locaux, etc.	826,608 50
---	------------

Acquisition de deux immeubles, rue Ducale, pour le transfert du Ministère des Travaux Publics	261,477 75
---	------------

Location, pendant deux ans, de deux hôtels affectés provisoirement au service d'une partie des bureaux du Ministère de la Guerre	54,000 „
--	----------

Fr.	1,195,887 92
-----	--------------

§ 3. — Palais de Tervueren. Travaux de conservation.

Crédit demandé : 100,000 francs.

La plupart des sections et la section centrale sont d'avis que les dépenses de conservation à faire doivent être limitées au strict nécessaire et ne rien préjuger sur les décisions à prendre pour ce domaine.

§ 4. — Palais des Beaux-Arts.

Crédit demandé : 1,155,000 francs.

La section centrale a compris que ce crédit devait être le dernier qui serait

demandé pour cet objet, bien que la menuiserie et la marbrerie ne soient pas encore adjudgées et ne soient pas compris dans l'énumération des dépenses qui est faite dans l'exposé des motifs.

Le plan des façades du côté de la rue du Musée n'est pas encore dressé, cependant le devis ou plutôt l'estimation de la dépense est fixée à 500,000 francs. La section est d'avis que ce chiffre est suffisant et ne doit pas être dépassé.

§§ 5 et 6. — *Écoles normales de Bruges et de Gand.*

Crédit demandé, ensemble : 1,900,000 francs.

Toutes les sections et la section centrale ont fait bon accueil à ces crédits, dont le principe a été voté par la Législature lorsqu'elle a décidé la construction de quatre écoles normales nouvelles. Le Gouvernement déclarant que la dépense totale de chacune de ces deux écoles normales sera de 1,200,000 francs, la section centrale estime que c'est y compris l'ameublement et l'outillage.

§§ 7 et 8. — *Conservatoires de Bruxelles et de Liège.*

Crédit demandé, ensemble : 280,000 francs.

Les sections n'ont fait aucune observation sur ces deux crédits. La section centrale est d'accord avec le Gouvernement pour les allouer et pour compléter ainsi les institutions qui ont porté si haut la réputation musicale de la Belgique. D'après les termes employés dans l'exposé des motifs, la section centrale a lieu de croire que l'intervention du trésor public, à concurrence de 800,000 francs, est et restera limitée à ce chiffre.

§ 9. — *Transfert du musée d'histoire naturelle dans les bâtiments du jardin Zoologique.*

Crédit demandé : 250,000 francs.

Le Gouvernement a acquis, au prix d'un million, en vertu de la loi spéciale du 17 juillet 1877, les bâtiments du jardin Zoologique et quatre hectares de terrain y attenant. Il s'agissait alors de transférer, en cet endroit, les archives nationales. On a fait de sérieuses objections à ce déplacement; il est inutile de les répéter, l'idée étant abandonnée. Il s'agit aujourd'hui de transporter, dans ce local, les collections d'histoire naturelle qui se trouvent à l'étroit et déplacées au milieu de collections artistiques qu'il est utile de concentrer dans un même local.

Si, un jour, l'État devenait acquéreur du restant du jardin Zoologique, il pourrait devenir le siège d'une école supérieure d'histoire naturelle où l'on pourrait réunir tous les spécimens vivants et morts de la zoologie, ainsi que ceux de la minéralogie.

Ce paragraphe nous ouvre la perspective de nouvelles constructions à faire : un hôtel pour les archives sur l'emplacement de l'ancien palais de Justice et un temple pour le culte protestant, en remplacement de celui qu'il est question de réunir aux musées.

§ 10. — *Hôtel des Monnaies.*

Crédit demandé : 585,000 francs.

C'est le dernier crédit qui sera demandé pour cet objet.

Les crédits votés jusqu'à ce jour sont les suivants :

Loi du 20 février 1871	fr.	725,000	» ⁽¹⁾
— 27 juillet 1871		500,000	»
— 20 septembre 1872		57,212 82	⁽¹⁾
— 9 juillet 1875		500,000	»
— 27 mai 1876		1,000,000	»
— 5 juin 1878		250,000	»
	fr.	3,552,212 82	
Excédant de crédit annulé.. . . .		1 75	
	fr.	3,552,214 07	

Tel est le renseignement que nous donne la *Situation générale du trésor public, au 1^{er} janvier 1879*, n° 83, page 102.

Le crédit pétitionné étant de	fr.	585,000	»
la dépense totale sera de		3,917,214 07	
au lieu de la somme de		3,267,031	»
renseignée dans l'exposé des motifs; différence	fr.	650,180 07	

Beaucoup d'observations ont été échangées à ce sujet, tant dans les sections que dans la section centrale. Le devis primitif s'élevait à 2,585,402-70. Nous en donnons le résumé ci-dessous.

On a demandé une justification des sommes de 30,000 francs payée à la commune de Saint-Gilles, de 100,000 francs pour revêtir en plomb les ateliers d'affinage, ainsi que les dépenses qui paraissent avoir été imprévues, quoique nécessaires pour l'atelier de gravure, la distribution d'eau, les moteurs à gaz, les sonneries, porte-voix, remblayement du grand trésor, etc., etc.

Quand donc enseignera-t-on dans nos écoles d'architecture qu'avant de commencer la rédaction de ses plans, l'architecte doit en prévoir tous les détails, les noter sur un tableau, afin de ne jamais les perdre de vue dans l'agencement des pièces, des corridors, vestibules et escaliers; faute de cette précaution, il faut casser, percer, forer, démolir, pour placer ici une bouche de calorifère, là une sonnette ou un porte-voix: plus tard il faudra ne pas oublier les téléphones ou autres inventions modernes, quand elles seront parvenues à pénétrer dans notre pays.

La section centrale espère que les avantages d'un hôtel des monnaies bien outillé, compenseront le capital considérable immobilisé dans cette entreprise.

(¹) L'administration des travaux publics nous fait observer que ces deux crédits ont été alloués au Département des Finances, qui ne les a affectés qu'en partie au nouvel hôtel des Monnaies, de là la différence signalée de fr. 650,180-07.

Le tableau ci-dessous résumé le devis présenté pour l'hôtel des Monnaies.

Resumé du devis estimatif des travaux de construction du nouvel hôtel des Monnaies.

<i>Habitation du directeur</i> fr.	315,023 70
<i>Pavillon central</i>	222,617 50
<i>Pavillon de droite</i>	165,842 70
<i>Pavillon de gauche</i>	75,031 60
<i>Réception des monnaies et dépendances</i>	65,177 »
<i>Visite, écuries et-loge du concierge</i>	57,452 »
<i>Corps de garde</i>	16,669 »
<i>Murs de clôture</i>	15,860 »
<i>Fabrication, cheminée, blanchiment</i>	225,115 25
<i>Vérification</i>	15,992 »
<i>Chambres de plomb.</i>	139,440 »
<i>Allumage, affinage et refroidissoirs</i>	129,295 60
<i>Bâtiments des chaudières, machines, ateliers, etc.</i>	68,617 »
<i>Bureaux et presses</i>	109,047 90
<i>Bâtiment rue de Moscou</i>	37,252 40
<i>Habitation du contrôleur</i>	76,814 50
<i>Machines et divers appareils</i>	212,418 »
<i>Divers, tels que pavages des cours et des voies publiques environnantes, écoulement des eaux, égouts, gaz, paratonnerres, etc., etc.</i>	150,258 76
Total des travaux à exécuter. fr.	2,069,884 91
Travaux en voie d'exécution.	
<i>Machines et générateurs</i> fr.	87,582 »
<i>Travaux exécutés : clôture en bois, fondations et sondages, eaux de la ville, etc., etc.</i>	427,955 79
Total général. . . . fr.	2,585,402 70

Ne sont pas compris dans cette estimation :

1° Le remplacement, dans les nouveaux locaux, des divers appareils existants dans la monnaie actuelle, ni la fourniture des appareils supplémentaires à commander, tels que laminoirs, machines à border, etc.;

2° Le nouvel ameublement mécanique à établir pour la fabrication des monnaies étrangères;

3° Les honoraires de l'architecte et les frais de surveillance du personnel auxiliaire.

Bruxelles, 25 janvier 1874.

L'Architecte,

(Signé) ARMAND ROUSSEL.

Vu et vérifié par les susnommés architectes des bâtiments civils.

Bruxelles, le 29 janvier 1874.

(Signés) E. WILLAME, FR. GOVAERTS.

§ 11. — LIÈGE. *Restauration du Palais des Princes-Évêques.* (Le devis original sera déposé sur le bureau pendant la discussion ainsi que le contrat du 12 janvier 1878, entre le Gouvernement et le directeur de la Monnaie.)

Crédit demandé : 400,000 francs.

Les sommes allouées pour ce travail sont les suivantes :

Loi du 8 septembre 1859	fr.	500,000	»
— 8 juillet 1863		400,000	»
— 30 mai 1866		450,000	»
— 5 juin 1868		250,000	»
— 3 juin 1870		200,000	»
— 16 août 1873		300,000	»
— 9 juillet 1875		100,000	»
— 27 mai 1876		200,000	»
Total		2,200,000	»
A déduire excédant de crédit à annuler		3 38	
Dépense réalisée au 31 décembre dernier		2,199,996	62
Le crédit pétitionné		400,000	»
portera cette somme à		2,599,996	62

Ce crédit, d'après l'exposé des motifs, servira à restaurer les deux façades intérieures de la cour d'honneur du palais, auxquelles il n'a pas encore été travaillé et, de plus, à payer la restauration de la façade du côté de la place Saint-Lambert, etc., etc.

L'estimation des travaux de restauration des deux façades de la cour d'honneur du Palais de Liège, s'élève à 192,800 francs.

D'après un rapport de M. l'architecte Pauwels, en date du 25 mars 1875, la restauration complète du monument, ainsi que la construction des écuries et remises avec dépendances, qui doivent être établies dans la troisième cour du Palais, est évaluée de 1,550,000 à 1,800,000 francs.

Toutes les fois que l'on a exécuté des travaux qui incombent à la province, en ce qui concerne les locaux des tribunaux, elle a pris les dépenses à sa charge.

La somme de 200,000 francs environ, disponible sur le crédit de 400,000 francs, sera employée à la continuation des travaux de restauration du Palais, mais jusqu'à présent, le Département n'a pas reçu de propositions définitives à ce sujet.

§ 12. — BRUGES. *Hôtel du Gouvernement provincial. — Reconstruction des bâtiments incendiés.*

Crédit demandé : 210,000 francs.

La députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale a annoncé le projet de consacrer une somme de 300,000 francs à l'érection, sur la

Grand'Place de Bruges, d'un nouvel hôtel du gouvernement provincial, d'un style plus grandiose que celui qui a été détruit par un incendie l'an dernier. Elle veut consacrer à cet objet une somme de 300,000 francs, et demande à l'Etat un subside de 150,000 francs pour couvrir la dépense présumée. La dépense de construction est estimée à 350,000 francs et le mobilier à 100,000.

On a émis le vœu, dans plusieurs sections et dans la section centrale, que le style du nouvel hôtel du gouverneur soit en harmonie avec les monuments remarquables et qui attestent la splendeur de l'antique cité flamande auprès desquels il sera placé.

D'après l'exposé des motifs, il y a lieu de croire que le subside pétitionné de 150,000 francs suffira pour achever la construction.

Divers travaux restant encore à terminer pour compléter les bâtiments des bureaux du gouvernement provincial, M. le Ministre de l'Intérieur propose un crédit de 60,000 francs destiné à solder ces dépenses dont la nécessité est attestée par les fonctionnaires du Département des Travaux Publics.

La section espère que la somme allouée suffira pour terminer tous les travaux.

§ 13. — SAINT-GILLES-LEZ-BRUXELLES. *Construction d'une prison cellulaire.*

Crédit demandé - 1,500,000 francs.

Un premier crédit de l'import ci-dessus est demandé pour commencer les travaux de construction d'une vaste prison cellulaire à Saint-Gilles, près Bruxelles, sur l'emplacement de l'ancien fort Monterey des Espagnols, et à proximité de l'endroit où se trouvaient autrefois, d'après d'anciennes gravures, les potences, roues et autres engins qui servaient à la justice de nos ancêtres.

Nous ne trouvons mentionnées, dans la *Situation générale* du trésor public au 31 décembre dernier, que deux sommes pour construction de prisons dans tout le pays, l'une de 1,200,000 francs, allouée par la loi du 20 décembre 1851, et l'autre de 100,000 francs pour agrandissement des maisons pénitentiaires et d'arrêt de Namur, Charleroy et Courtray, en tout 1,300,000 francs. De sorte que, si le devis de 3,500,000 francs dressé pour la prison de Saint-Gilles, n'est pas dépassé, il y sera dépensé près de trois fois tout ce qui a été alloué pour la construction des autres prisons du royaume. Il est vrai qu'une partie de la dépense pourra être imputée sur le budget de la Justice, pour constructions de prisons.

Un crédit de 1,054,000 francs figure au budget du Département de la Justice (article 51) de l'exercice 1878, pour la construction de la prison cellulaire de Bruxelles, etc.; un autre crédit de 652,000 francs est porté au budget de 1879 (article 51), pour le même objet.

Le Département de la Justice a fait connaître à celui des Travaux Publics qu'il pouvait disposer, sur l'ensemble de ces deux crédits, d'une somme de 900,000 francs pour la prison de Saint-Gilles-Forest (Bruxelles).

§ 14. — BRUXELLES. — *Bureau principal des Postes et des Télégraphes.*

Crédit demandé : 1,200,000 francs.

Ceci est un « premier crédit », sur une dépense totale estimée « approximativement » à 3,500,000 francs. Il s'agit du transfert du bureau central des postes et des télégraphes, dans l'ancien hôtel de la monnaie, place de la Monnaie, au centre de la ville, voté par la Législature en 1871, en même temps qu'elle décidait la construction de l'hôtel des Monnaies à Saint-Gilles.

On promet à la Législature de lui communiquer ultérieurement les plans de la façade principale à ériger du côté de la place de la Monnaie.

La Chambre apprendrait avec plaisir que, dans la distribution et l'aménagement du nouvel hôtel des postes et des télégraphes, il a été tenu compte de tous les progrès réalisés dans ces branches importantes des services publics, dans les autres pays et notamment en Angleterre et aux Etats-Unis. Il serait fâcheux d'avoir plus tard à remanier ces constructions.

§ 15. — *Déplacement de l'Observatoire royal de Bruxelles.*

Crédit demandé : 1,000,000 de francs.

Dans les diverses sections, plusieurs membres ont contesté les uns, la nécessité du déplacement de l'Observatoire, les autres, celle de le placer au centre d'un terrain de 12 à 15 hectares d'étendue.

L'exposé des motifs est très-sobre d'explications et de justifications à cet égard ; il se borne à constater que le directeur M. Houzeau, d'accord du reste avec toutes les autorités scientifiques, a déclaré que toutes les combinaisons que l'on adopterait pour remédier aux nombreux inconvénients que présente l'emplacement actuel, ne pourraient suffire à donner aux observations la précision qu'elles doivent avoir ; que, dans tous les cas, il faudrait élever une construction coûteuse hors de la ville et de l'agglomération pour les études et les observations météorologiques.

Les inconvénients auxquels l'exposé des motifs fait allusion, sont, entre autres, les suivants :

Pour les observations astronomiques, la situation est des plus défavorables ; placé au centre d'une agglomération de près de 400,000 habitants et de nombreux établissements industriels de tout genre dont la vapeur est la force motrice, l'Observatoire est presque constamment enveloppé d'une atmosphère chargée de fumée de charbon de terre. Déjà, dans notre climat brumeux les chances d'obtenir un ciel sans nuages sont très-peu fréquentes ; elles sont presque annulées par les vapeurs et les fumées d'une grande agglomération urbaine et industrielle.

Certains instruments astronomiques exigent une stabilité parfaite, le voisinage d'une circulation active trouble sans cesse cette stabilité.

Certains instruments qui sont en construction ne pourraient être placés dans les locaux actuels, qui ont été construits, il y a un demi-siècle, pour des instruments de petite dimension.

De grands perfectionnements ont d'ailleurs été introduits dans l'agencement des observatoires pour permettre à plusieurs opérateurs de faire concorder leurs

observations avec certitude, et une précision dont on peut difficilement se faire une idée, si l'on n'en a senti l'importance.

Pour les observations météorologiques, qui commencent seulement à être comprises du public et à rendre des services précieux à l'agriculture, à la navigation et à l'industrie, l'emplacement de l'Observatoire ôte parfois une grande partie de leur valeur et de leur certitude aux observations si délicates qu'exige la science météorologique.

Mêmes remarques pour les observations magnétiques qui prennent de jour en jour plus d'extension et d'importance. Les phénomènes de l'électricité dont on attend encore tant d'utilités, exigent aussi un isolement plus grand que celui obtenu dans l'observatoire actuel.

L'utilité, pour ne pas dire la nécessité d'un observatoire particulier pour le pays, n'est plus contestée et ne peut plus l'être que par des ignorants ; on peut presque mesurer la valeur scientifique acquise par une nation à l'importance qu'elle attribue à son ou ses observatoires et aux travaux qui s'y font.

L'Observatoire de Bruxelles a marqué sa place dans le monde scientifique et il s'y maintient avec honneur, mais il faut avouer qu'il ne saurait longtemps garder cette place, s'il n'est placé sans retard, dans les conditions où se trouvent ses rivaux des autres nations.

La Belgique saura faire les sacrifices nécessaires pour maintenir et élever encore la plus importante de ses institutions scientifiques.

L'étendue réclamée pour placer l'Observatoire s'explique par les considérations que nous avons fait connaître contre l'emplacement actuel. Pour isoler un observatoire, il doit être à deux cents mètres, au moins, de toute cause de perturbation pour les instruments, tant par les trépidations occasionnées par le roulement des voitures que par le voisinage des habitations ou de grandes quantités de métaux, surtout du fer, pour les observations météorologiques ou magnétiques. Il faudrait donc seize hectares pour obtenir un isolement complet, si l'agglomération devait s'étendre et se développer un jour jusques Hosseghem.

La section centrale, par ces considérations, approuve le crédit demandé et engage le Gouvernement à ne pas tarder à procéder à l'acquisition des terrains nécessaires, soit à l'endroit indiqué, soit à tout autre également bien placé si les détenteurs des terrains étaient trop exigeants.

L'emplacement de l'Observatoire actuel aurait une grande valeur commerciale s'il appartenait à des particuliers. On estime qu'il vaut amplement de 1,400,000 à 1,500,000 francs. Mais nous connaissons mal Bruxelles et les « véritables artistes » qui y dirigent l'opinion publique, si nous croyions un seul instant, qu'on va mettre ces terrains en vente aussitôt que le dernier instrument aura été transféré hors ville.

Dieu sait quels « monuments » on n'y projette pas dès maintenant *in petto* dans les bureaux de vingt ou trente architectes, sculpteurs ou maçons. L'un y voit un théâtre ; un autre un Panorama, Diorama ou Colosseum ; un troisième y rêve un marché couvert ; un quatrième une église ; le temple protestant chassé du musée, peut-être ; un sculpteur y voit une statue, sur un énorme piédestal ; un autre, un arc de triomphe ou une colonne. Tout y est possible, donc ce serait demander l'impossible que d'en faire un pâté de maisons, comme

celui qui se trouve entre la rue de la Charité et le boulevard à la porte de Louvain. Ce sera donc un terrain réservé pour l'avenir, il est donc inutile de s'en occuper ici.

5^e TRAVAUX HYDRAULIQUES.

§ 16. — *Barrage de la Gileppe.*

Crédit demandé : 600,000 francs.

Cette somme comprend : 1^o une allocation de 520,000 francs à la ville de Verviers, à titre de nouveau subside, pour l'établissement d'appareils et l'exécution de travaux dans les galeries de la Gileppe ; et 2^o une somme de 80,000 francs pour solder les dépenses d'achèvement du barrage de la Gileppe.

§ 17. — *Meuse. Indemnités à liquider, ports.*

Crédit demandé : 850,000 francs.

Ce crédit est porté à 1,000,000 de francs.

Le premier crédit est consacré à payer des indemnités s'élevant à environ 550,000 francs à des usiniers de la Meuse, à Liège, en vertu d'un arrêt de la cour d'appel de cette ville, du 20 avril 1878, à l'amélioration dans cette province, de certains ports (Flémalle-Haute, Seraing, Statte et Jupille) et à l'exécution de quelques autres ouvrages semblables d'une utilité incontestable.

Il est augmenté de 150,000 francs pour travaux de dragage à exécuter dans la dérivation de la Meuse, à Liège, suivant la dépêche ci-dessous de M. le Ministre des Travaux Publics.

« Bruxelles, le 12 juillet 1879.

» MONSIEUR LE PRÉSIDENT.

» Un crédit de 150,000 francs est pétitionné à l'article 11 du projet de budget de mon Département de l'exercice 1880, pour l'exécution de travaux de dragage dans la dérivation de la Meuse, à Liège.

» Il a été constaté que, tant au point de vue de l'écoulement des eaux qu'à celui de l'hygiène publique, il y aurait des inconvénients à retarder jusqu'à l'année prochaine l'enlèvement des dépôts qui existent dans cette dérivation.

» Je crois, en conséquence, Monsieur le Président, devoir proposer de comprendre, par amendement, la somme de 150,000 francs estimée nécessaire pour l'exécution de ce travail, dans le projet de loi de crédits spéciaux pour travaux d'utilité publique, déposé par le Gouvernement, à la séance de la Chambre des Représentants du 2 juillet courant.

» Il conviendra d'ajouter cette somme de 150,000 francs à l'allocation de 850,000 pétitionnée, pour le service de la Meuse, au § 17 de l'article 1^{er} du projet de loi de crédits spéciaux, ce qui portera cette allocation au chiffre de 1,000,000 de francs.

» Le paragraphe amendé devra être libellé ainsi : § 17. Meuse. — Indemnités à liquider ; ports ; dragages.

» Le crédit sollicité au budget de 1880, pour les travaux de dragage dont il s'agit ici, restera disponible.

» Agréez, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

» *Le Ministre des Travaux Publics,*

» SAINCTELETTE. »

La section centrale admet le crédit ainsi augmenté.

§ 18. — *Ourthe. Etablissement d'un port à Chênée.*

Crédit demandé : 20,000 francs.

C'est la dépense nécessaire pour l'installation d'un port public de cent mètres de longueur, avec un chemin d'accès, devenu indispensable dans l'importante commune de Chênée qui fournit les terrains nécessaires évalués à 15,000 francs.

§ 19. — *Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut. — Solde à liquider. — Travaux à Anvers.*

Crédit demandé : 453,000 francs.

Ce crédit est destiné à faire face aux dépenses suivantes :

1° Construction de la 3^e section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut. — Solde du prix. — Une somme de 100,000 francs est nécessaire pour liquider, en principal, intérêts et frais, le solde alloué à l'entrepreneur, par un jugement définitif.

2° Travaux de consolidation et d'exhaussement du mur sud du chenal d'accès à l'Escaut de l'écluse maritime du Kattendyk, à Anvers, et exhaussement du mur nord du même chenal — Travaux évalués à 90,000 francs.

3° Construction d'un pont carrossable mobile sur l'écluse maritime du Kattendyk.

La ville intervient pour la moitié dans la dépense évaluée à 300,000 francs.

4° Pavage de la digue gauche du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut pour l'accès au bassin de Looibroek, destiné à être la gare d'eau spéciale aux chargements de pétrole. Dépense : 60,000 francs.

5° Creusement d'un nouveau bassin, le long de la rive gauche du canal de jonction, immédiatement en dehors des fortifications d'Anvers : 55,000 francs.

Le Gouvernement a donné sur la cause des procès dont il est question au paragraphe 1^o, les renseignements suivants :

« L'Etat a adjugé, le 21 octobre 1852, aux clauses et conditions du cahier des charges n° 115 de la série de la même année, les travaux de construction de la 3^e section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, au montant de 2,779,878 francs.

» Ces travaux considérables ont été soumissionnés avec un rabais de 17 ⁷/₁₀ p. o/o.

» L'ouvrage le plus important consistait en une écluse de garde ou écluse maritime, de 12 mètres d'ouverture avec un mouillage proportionnel (6^m,09).

» L'article 15 du cahier des charges prévoyait des modifications éventuelles à cette écluse et le Gouvernement s'y réservait formellement le droit, dans les six mois suivant l'approbation de l'adjudication, d'en augmenter la largeur jusqu'à 22 mètres et d'en porter le mouillage à 6^m,88.

» Le développement donné aux dimensions des navires à vapeur imposa au Gouvernement la nécessité d'user des réserves prévues ci-dessus et de porter même à 24 mètres l'ouverture de la grande écluse.

» Les circonstances désastreuses pour l'entreprise, pendant lesquelles ces travaux furent opérés, telles que la guerre d'Orient, la construction des fortifications d'Anvers, etc., firent élever considérablement les prix des matériaux et de la main-d'œuvre.

» L'entreprise en souffrit à ce point que l'adjudicataire fut obligé de demander un sursis à l'expiration duquel sa faillite dût être déclarée.

» Les curateurs dirigèrent contre l'État une demande en dommages-intérêts.

» Le Gouvernement se défendit contre cette action, et un premier jugement du tribunal de Liège, en date du 29 décembre 1864, confirmé dans ses dispositions principales, par la cour d'appel, après avoir rejeté vingt et un des chefs de la demande, décida en principe :

» 1^o Que tout ce qui tient à l'écluse maritime et à ses dépendances se trouve en dehors de l'entreprise et n'est plus soumis au forfait, par cela même que l'on n'est pas resté dans les limites de l'article 15 précité ;

» 2^o Qu'il y avait lieu de rectifier toutes les erreurs matérielles que pouvaient présenter soit les décomptes, soit le détail estimatif annexé au cahier des charges.

» En conséquence, le tribunal ordonna que les travaux relatifs à l'écluse maritime, fussent évalués par des experts, d'après le prix de la main-d'œuvre et des matériaux, à l'époque de leur exécution et en tenant compte des difficultés que l'entrepreneur a rencontrées, tant à raison de la nature des travaux que par suite des exigences de l'administration, le tout sans avoir égard au rabais.

» Il admit en outre la faillite à prouver les erreurs matérielles qu'elle prétendait exister dans les décomptes et les devis.

» Les enquêtes, les expertises et une foule d'incidents qu'elles firent naître, donnèrent à ce procès des proportions tout à fait exceptionnelles. »

§ 20. — *Canaux houillers du Hainaut.*

Crédit demandé : 3,000,000 de francs.

Ce crédit est porté à 6,000,000 de francs.

L'idée si rationnelle de relier nos deux fleuves, la Meuse et l'Escaut, par le midi de la Belgique, en mettant en communication les bassins de Mons, du Centre, de Charleroi et de Namur, aurait dû être appliquée depuis longtemps.

Cette application est devenue aujourd'hui d'une impérieuse nécessité pour ces

bassins houillers qui produisent, en partie, des qualités différentes de charbons.

Les travaux projetés comprennent l'élargissement de Courcelles à Seneffe et de ce point à La Louvière, du canal de Charleroi à Bruxelles, plus le creusement embranchement d'environ 21 kilomètres par la vallée du Thiriaux et de la Haine pour aboutir, à Mons, au canal de Condé.

Mons fournira plus économiquement ses charbons spéciaux aux industries métallurgique, verrière et autres du bassin de Charleroi. Charleroi et Namur expédieront leurs charbons maigres dans le Tournaisis et les Flandres. Cette voie nouvelle donnera la possibilité : aux charbons de Mons, d'arriver plus facilement dans le Nord de la Belgique, en Hollande et dans l'est de la Belgique et de la France, et aux charbons de Charleroi, de gagner les départements du Nord, sans passer par la Sambre canalisée française et le canal de la Sambre à l'Oise où ils subissent des taxes de péages si considérables et si injustes.

Elle permettra aux hauts fourneaux du Centre de recevoir directement des minerais du Tournaisis et de la France, c'est-à-dire qu'elle leur permettra de vivre.

Ce travail est évalué à 28 millions. Mais l'exposé des motifs fait espérer que les frais de péage donneront, au minimum, l'intérêt à 4 p. % du capital consacré.

On doit faire remarquer qu'en matière de voies navigables, comme en matière de voies ferrées, il y a intérêt à exécuter vite les travaux et à ne pas disséminer les ressources. L'honorable Ministre des Travaux Publics l'a déclaré depuis longtemps.

Les études, décidées en 1877, entreprises en 1878 et continuées en 1879, doivent être à la veille d'être terminées.

La section centrale espère que la science de nos ingénieurs viendra bientôt à bout des difficultés que peut présenter le percement du tunnel qui doit traverser la crête de partage.

Pour ce qui concerne l'application des ascenseurs hydrauliques aux bateaux de 270 à 300 tonneaux, le Gouvernement trouverait probablement avantage et célérité en suivant le système employé pour les travaux actuels d'Anvers, c'est-à-dire en mettant en adjudication l'étude, la construction et l'établissement de ce nouveau système d'écluses où les matières métalliques jouent le rôle principal.

Plusieurs de nos constructeurs ne tarderaient pas à s'occuper activement de cette étude et à entreprendre ce travail de manière à donner toute satisfaction. Le même système d'entreprise paraît également applicable au tunnel.

On peut mettre immédiatement la main à l'œuvre de Courcelles à Seneffe et de Seneffe vers La Louvière et les embranchements. On peut aussi travailler immédiatement de Mons vers Thieu.

Le projet de loi, en déclarant que la voie nouvelle de Mons au Centre donnera la possibilité aux charbons de Mons *d'arriver plus facilement dans le nord de la Belgique*, reconnaît le principe de l'élargissement du canal de Seneffe à Bruxelles.

L'honorable Ministre des Travaux Publics a, d'ailleurs, déclaré, pendant la discussion de son budget (séance du 3 avril dernier), que l'étude de l'élargissement était terminée depuis le tunnel de Seneffe jusqu'à la quarante-neuvième

des cinquante-cinq écluses du canal et qu'il restait à étudier la partie comprise entre cette quarante-neuvième écluse et Bruxelles.

Le travail projeté serait certainement incomplet s'il ne comprenait pas l'élargissement du canal de Senefte à Bruxelles, et il résulte des déclarations catégoriques du Gouvernement qu'il en est ainsi.

Quant à la somme de 28,000,000 de francs pour la jonction projetée, elle n'a rien d'absolu et elle ne représente pas les dépenses pour élargir le canal de Senefte à Bruxelles.

L'honorable Ministre entre ainsi dans la voie d'amélioration et d'achèvement de notre réseau hydraulique dont il s'est d'ailleurs, de tout temps, déclaré le défenseur éclairé et convaincu.

Il n'est pas superflu de le répéter : les voies navigables, malgré les améliorations apportées dans l'exploitation des chemins de fer, sont toujours les voies les plus économiques pour le transport de la houille et des matières pondéreuses. C'est donc vers leur complément et leur exploitation plus facile, plus avantageuse et plus en rapport avec nos besoins actuels, que toute notre attention doit être portée.

La section centrale est unanime pour demander au Gouvernement, *une allocation de crédit plus importante* pour la prompte exécution du travail projeté, travail qui intéresse, au plus haut degré, non-seulement les bassins de Mons, du Centre, de Charleroi et de Namur, mais encore les Flandres et les provinces d'Anvers et de Brabant.

A la suite d'explications échangées entre M. le Ministre des Travaux Publics et la section centrale, il est décidé, de commun accord, que cette allocation est portée à six millions.

§ 21. — *Escaut. Travaux d'amélioration.*

Crédit demandé : 2,900,000 francs.

Ce crédit sera affecté à l'exécution des travaux suivants :

1° Ouvrages destinés à rétablir l'écoulement des eaux des prairies riveraines de l'Escaut (Hainaut)	fr. 400,000
2° Dérivation avec barrage à établir à Audenarde sur une partie des anciens terrains militaires, afin de faciliter l'écoulement des crues	400,000
3° Redressement d'un coude de l'Escaut en amont d'Antoing.	215,000
4° Construction d'un pont, à Tournay, en remplacement du pont dit : « des Moulins. »	160,000

Cette allocation est subordonnée à la suppression des dernières taxes locales qui frappent la navigation dans la traversée de Tournay.

5° Travaux destinés à obvier aux inondations de la ville de Gand.	1,012,000
---	-----------

Cette somme couvre les dépenses d'élargissement de l'Escaut, près de Gand, et de reconstruction de ponts dont les débouchés sont notoirement insuffisants.

A reporter.	<u>2,187,000</u>
---------------------	------------------

	Report.	2,187,000
6° Redressement, à Appels, d'un coude qui entrave la navigation et contrarie l'écoulement des crues		450,000
7° Travaux imprévus		263,000
		<hr/>
La dépense totale de ces divers travaux à l'Escaut est de		2,637,000
et est portée à		2,900,000

pour tenir compte des travaux imprévus.

La section centrale recommande également, pour éviter les inondations de l'Escaut, l'examen de l'établissement d'un canal de dérivation qui prendrait naissance près de Swynaerde et se dirigerait vers le bas Escaut, en aval de Gand.

§ 22. — ANVERS. *Installations maritimes.*

Crédit demandé : 16,000,000 de francs.

Ces importants travaux ont été adjugés au prix de 58,273,223 francs.

Les deux premiers crédits alloués s'élèvent ensemble à 7,000,000.

L'activité des travaux nécessite un premier crédit de huit millions pour le service de l'année courante et des premiers mois de l'année prochaine.

Les expropriations pour la formation du terre-plein des quais exigent un autre crédit de 8,000,000.

L'exécution du pont sur l'Escaut reliant Anvers et l'arrondissement de Saint-Nicolas a été réclamée. On a fait remarquer que ce pont pourrait avoir une influence nuisible sur le régime du fleuve et sur l'état de la navigation, et l'on a insisté pour que des études très-complètes fussent effectuées avant d'allouer aucun crédit pour cet objet.

On s'est préoccupé, avec raison, des inondations occasionnées par la rivière « Le Schyn » tant à l'intérieur d'Anvers qu'en dehors de l'enceinte. La ville d'Anvers a adressé un projet qui doit remédier à cette situation. Elle est disposée à intervenir pour une part importante dans la dépense. L'intervention du Gouvernement est d'autant plus justifiée que l'on prétend que la construction de la nouvelle enceinte a créé de nouveaux obstacles à l'écoulement des eaux.

§ 23. — *Lys. Pont à Courtrai et chemin de halage.*

Crédit demandé : 505,000 francs.

Cette somme est destinée : 1° à reconstruire le pont dit « de Courtrai » et à achever les quais aux abords de ce pont, pour augmenter le débouché de la Lys, et 2° à apporter d'importantes améliorations au chemin de halage sur tout le cours de la Lys.

§ 24. — *Canal de Gand à Terneuzen.*

Crédit demandé : 3,000,000 de francs.

Les crédits alloués précédemment pour l'amélioration de ce canal s'élèvent à 11,200,000 francs.

Le crédit sollicité de 3,000,000 de francs est destiné à l'établissement, entre Meulestede et Gand, de la section élargie, servant d'avant-port. L'outillage et le régime de cette installation feront l'objet d'une convention entre l'État et la ville de Gand.

§ 25. — *Bruges. Écoulement des eaux du Sud.*

Crédit demandé : 10,000 francs.

Ce crédit a pour but de faire disparaître les inondations occasionnées par les eaux du Sud de Bruges, en les écoulant vers le canal d'Ostende, par le fossé extérieur des anciens remparts de la ville de Bruges.

§ 26. — *Dendre.*

Crédit demandé : 160,000 francs.

La reconstruction d'un mur militaire le long de la Dendre, à Termonde, l'amélioration du chemin de halage et la démolition d'un pont entravant l'écoulement des eaux, motivent la dépense approximative de 160,000 francs.

On a demandé s'il ne serait pas utile de faire, en aval de Termonde, une dérivation pour faciliter l'écoulement des eaux.

Le Gouvernement a donné à ce sujet, les explications suivantes :

« Le confluent de la Dendre et de l'Escaut, ayant lieu en aval de Termonde, la dérivation indiquée serait sans utilité. Le Département des Travaux Publics exécute, à Termonde, des travaux fort importants, destinés à mettre le fossé militaire en état de prendre une partie des eaux de la Dendre en amont de la ville et de servir, pendant les crues, de voie d'écoulement et de décharge vers l'Escaut.

» On compte qu'après l'achèvement des travaux, vers la fin de cette année, la ville sera à l'abri des inondations. »

§ 27. — *Grande Nèthe.*

Crédit demandé : 100,000 francs.

Cette somme servira à construire une écluse et à améliorer les parties du Grand et du Petit Spuy, conformément à une convention conclue entre l'État et la ville de Lierre.

En section, on a fait remarquer la nécessité d'assainir certains bras de la Nèthe, à Lierre, qui s'ensavent et dont les émanations sont nuisibles. La ville est impuissante à porter remède à ce mal, car les tribunaux lui refusent le droit d'exercer la police sur ces cours d'eau qui appartiennent à l'État.

On a aussi signalé l'insalubrité des bras du Rupel et l'on a été étonné de ne pas voir le Démer et la Dyle compris dans les travaux destinés à remédier aux inondations.

Le Gouvernement a donné à cet égard les explications suivantes :

« Des travaux importants d'amélioration ont été faits au Démer et à la Dyle,

tant au point de vue de la navigation que sous le rapport de l'écoulement des eaux. On a fait dans ces rivières des redressements et on a construit des digues.

» Ces travaux sont suffisants pour assurer l'évacuation des eaux d'inondations. Les inondations dont certains propriétaires se plaignent sont la conséquence du mauvais état d'entretien des rigoles d'assèchement de leurs terres, du défaut de curage des ruisseaux et enfin du débouché insuffisant des éclusettes et ouvrages d'art privés établis sur ces ruisseaux. Les inondations préjudiciables aux uns sont profitables aux autres, et le Département des Travaux Publics ne cesse même de recevoir de ces derniers des plaintes à cause des coupures et endiguements déjà effectués à la Dyle et au Démer, travaux auxquels on attribue une réduction notable dans la fréquence et l'importance de l'inondation des prairies.

» Il importe donc qu'avant d'entreprendre encore aucun travail quelconque à l'une ou l'autre des rivières précitées, les propriétaires intéressés se réunissent en une ou plusieurs wateringues qui se mettent d'accord entre elles et formulent auprès du Gouvernement les griefs auxquels elles demandent que l'on mette un terme. »

§ 28. — Bassin de l'Yser. Écoulement des eaux.

Crédit demandé : 300,000 francs.

Une loi du 8 mars 1858 a décrété des travaux qui s'effectuent, avec le concours de la province, des communes et des particuliers intéressés, pour l'approfondissement du canal de Furnes à Nieupoort, en vue de l'amélioration du régime de l'Yser.

La part incombant à l'État représente le crédit de 300,000 francs.

§ 29. — Canal de Roulers à la Lys. Solde de l'entreprise, ports et quais.

Crédit demandé : 500,000 francs.

Cette somme sera employée à liquider le prix de certains travaux d'achèvement du canal et à exécuter des ports et des quais à Roulers et à Iseghem.

§ 30. — Canal de la Lys à l'Yperlée.

Crédit demandé : 2.000,000 de francs.

L'État demande de faire exécuter, par adjudications publiques, les travaux nécessaires pour l'achèvement du canal de la Lys à l'Yperlée, interrompus par de grands éboulements et par le manque des ressources des concessionnaires.

Le Gouvernement, après avoir obtenu ce résultat, reprendrait le canal, en faisant usage du droit qu'il s'est réservé par l'acte de concession, moyennant la somme de 3,200,000 francs.

Le Gouvernement remettrait à la Société la différence entre cette somme et le prix des travaux d'achèvement, et la propriété du canal reviendrait à l'État.

§ 51. — OSTENDE ET BRUGES. *Port d'Ostende canal de Bruges.*

Somme demandée : 3,000,000 de francs.

Le développement du mouvement commercial et la concurrence croissante de ports étrangers voisins font une loi de perfectionner nos ports.

Le crédit de trois millions est destiné à exécuter la première série des travaux d'amélioration de l'avant-port d'Ostende et du canal de Bruges (dérivation). “

Le projet complet comprend l'amélioration du système des chasses et la construction d'ouvrages spéciaux pour faciliter les dragages, même dans les bassins de retenue des écluses de chasse, et d'un abri pour remédier à l'inconvénient de devoir embarquer en rade, lorsque le départ des malles coïncide avec le temps des chasses.

L'importance et la dépense totale de ces travaux sont indiqués par le Gouvernement dans les termes suivants :

« Un avant-projet dressé sous la date du 30 décembre 1874, par M. Symon, alors ingénieur principal à Ostende, a pour objet l'amélioration de l'avant-port d'Ostende et de la navigation sur Bruges.

» Cet avant-projet comprend l'établissement *d'une nouvelle écluse de navigation*, destinée à donner accès à un bassin-canal qui remplacerait la branche du canal de Bruges, dite « Dérivation », et qui créerait un accès facile au canal de Bruges pour les navires en destination de cette ville et procurerait au commerce ostendais des emplacements convenables pour le dépôt des marchandises encombrantes; *une écluse de navigation*, prévue à Slykens, permettrait d'isoler le bassin-canal en cas de manœuvre d'eau dans le canal de Bruges et remplacerait l'écluse du contredam et le pont de la Chapelle, anciens ouvrages gênants pour la navigation sur Bruges. Le bassin-canal serait bordé du côté ouest de *murs de quai*.

» La puissance des chasses du fond de port serait notablement augmentée par la construction d'une *nouvelle écluse de chasse* qui remplacerait l'écluse française, et qui permettrait d'utiliser dans de bonnes conditions, pour le curage du port, les eaux du bassin actuel que l'on *agrandirait*, en y annexant quelques terrains domaniaux situés sur la rive ouest.

» Le projet prévoit, en outre, le *redressement de la branche du canal de Bruges (dérivation)*, située immédiatement en amont des bassins d'Ostende, ainsi que *la reconstruction du pont de la porte de Bruges*; enfin, il comprend, sur la rive ouest de l'avant-port, en amont du nouveau quai des bateaux à vapeur, *la création d'un abri* pour les malles-postes et les navires de commerce, dans le but de laisser le chenal complètement libre à certains moments, de manière à permettre les manœuvres des chasses avec régularité, sans gêne pour le service des malles-postes.

» En étudiant cet avant-projet, on a eu tout d'abord pour but de se rendre compte en détail des dispositions qu'il faudrait donner aux ouvrages du port pour arriver à une solution générale convenable, dans le cas où l'un ou l'autre de ces ouvrages devrait être reconstruit. Or, si l'on suppose qu'on veuille se

borner à entretenir simplement ce dont on dispose aujourd'hui, plusieurs ouvrages devront, les uns très-prochainement, les autres dans un avenir assez court, être reconstruits partiellement ou complètement, attendu qu'ils sont en mauvais état, tels sont : le pont de la porte de Bruges, l'écluse de chasse dite Française, l'écluse du contredam et le pont de la Chapelle. Abstraction faite des améliorations que l'on a cherché à créer, le projet comprend donc une certaine somme de travaux qui auraient dû absolument être exécutés dans un délai assez rapproché, comme travaux d'entretien extraordinaire.

» Le projet en question a été soumis à l'appréciation des conseils communaux des villes de Bruges et d'Ostende et a reçu l'assentiment de ces assemblées.

» D'après l'estimation qui a été faite en février 1875, le coût total des travaux dont il vient d'être question, serait de sept millions.

» Il conviendra de porter ce chiffre à huit millions, pour permettre d'introduire certaines améliorations que les études ultérieures ont démontré possibles. »

§ 32. — OSTENDE. *Installations maritimes.*

Crédit demandé : 550,000 francs.

Les crédits alloués précédemment s'élèvent à 4,597,600 francs.

Le crédit actuel permettra de terminer le bassin de refuge et de construire une cale sèche.

§ 33. — NIEUPOORT. — *Bassin à flot.*

Crédit demandé : 4,000,000 de francs.

Les dépenses actuelles pour l'amélioration du régime des eaux du port de Nieuport se sont élevées à 4,500,000 francs.

Cependant les navires doivent toujours, pendant la marée basse, s'échouer le long des quais, sur la vase. C'est un obstacle sérieux au développement du commerce de cette ville, car, les armateurs, pour cette raison, exigent des frets très-élevés pour cette destination.

Pour le faire disparaître, il faut construire un bassin à flot.

Un premier crédit d'un million est demandé pour ce travail.

La section centrale, désirant apprécier l'importance de ce travail, s'est adressée au Gouvernement et en a reçu la réponse suivante :

« Il a été dressé, par les soins de l'administration des ponts et chaussées, plusieurs avant-projets de bassins de flot pour Nieuport. Un détail estimatif pour l'un de ces avant-projets s'élevait à près d'un million; jusqu'à présent toutefois aucun plan n'a été arrêté d'une manière définitive. Les ingénieurs de la Flandre occidentale sont chargés d'une nouvelle étude, en vue, d'une part, de rapprocher autant que possible de la ville de Nieuport l'emplacement au bassin de flot et, d'autre part, de réduire à sa moindre longueur le chenal d'accès audit bassin. »

§ 35^{bis}. — **BLANKENBERGHE. Plage des bains et dépendances du port.**

Crédit demandé : 250,000 francs.

Ce crédit est demandé pour la reconstruction d'un escalier avec mur de soutènement, aboutissant à la digue devant la rue d'Ouest ; pour le comblement de deux bas-fonds, l'un au coin de la rue Vanderstichelen et l'autre au nord du chenal d'accès du port ; pour le pavage de quatre rampes aboutissant à la digue de mer et situées sur les anciens terrains domaniaux, trois à l'Ouest et une à l'Est ; et pour la reconstruction, en maçonnerie, de jetées en fascinages existant sur la plage des bains.

Le crédit faisant l'objet de l'amendement, dont copie est ci-dessous est adopté.

« Bruxelles, le 14 juillet 1879.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

« J'ai l'honneur de vous adresser un nouvel amendement que je crois devoir proposer au projet de loi de crédits spéciaux, pour travaux d'utilité publique, dont la Chambre des Représentants est actuellement saisie.

» Cet amendement a pour objet l'allocation d'un crédit de 250,000 francs pour l'exécution de divers travaux, à Blankenberghe.

» Ce crédit formera le paragraphe 35^{bis} de l'article premier du projet de loi.

» Agréez, Monsieur le Président, la nouvelle assurance de ma haute considération.

» *Le Ministre des Travaux Publics,*

« SAINCTELETTE. »

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

Crédit demandé : 500,000 francs.

Ce crédit, destiné à prolonger les jetées et à relier les parties supérieures à la dune, permettra la continuation des travaux pour garantir la côte.

Les travaux d'entretien de la côte donnent lieu à une dépense annuelle de 275,000 francs (moyenne prise sur quatre exercices).

Pendant les quinze dernières années qui se sont écoulées, il a été alloué divers crédits importants pour la côte. Les lois qui ont accordé ces crédits sont rappelées ci-dessous :

Loi du 1 ^{er} juin 1863	fr.	550,000
— 8 juillet 1865		300,000
— 8 mars 1867.		250,000
— 5 juin 1868 :		100,000
— 3 juin 1870		500,000
— 17 juillet 1877		400,000
		4,900,000
Ensemble	fr.	4,900,000

Le tableau des dépenses faites au moyen des crédits mis à la disposition du Gouvernement par la Législature a été communiqué à la section centrale.

Il se solde par fr. 1,831,719-95.

Une commission a été instituée par arrêté royal du 3 mars 1877 pour donner son avis sur les travaux destinés à garantir la côte contre l'action de la mer. Les rapports de cette commission se trouvent insérés aux documents de la Chambre des Représentants, session de 1877-1878, n° 97. Ils indiquent le programme des travaux à faire à la côte et fournissent de nombreux renseignements sur les prix unitaires de chacun de ces travaux.

§ 55. — *Etablissement de télégraphes le long des voies navigables.*

Crédit demandé : 150,000 francs.

Les services rendus par l'installation de télégraphes sur les rives des voies navigables, justifient le crédit demandé pour l'extension de cet usage spécial des télégraphes.

§ 56. — *Exécution des travaux stipulés dans le traité du 12 mai 1863, avec les Pays-Bas.*

Crédit demandé : 80,000 francs.

Par convention du 11 janvier 1875, la Belgique est tenue de contribuer pour une somme de 250,000 francs, aux travaux d'amélioration de la rivière « le Dommel » et d'autres cours d'eau hollandais qui reçoivent les eaux des irrigations belges.

Il reste à liquider, au profit des Pays-Bas, la somme de fr. 80,687-83, qui sera payée au moyen du crédit sollicité et du reliquat disponible du crédit de 400,000 francs, alloué par la loi du 16 août 1873.

Observations et réclamations sur les voies navigables.

A l'occasion du crédit réclamé pour payer à un entrepreneur un solde qui lui a été accordé par jugement, on s'est demandé, à cause des fréquents procès dans lesquels l'État est engagé, si les difficultés qui naissent entre lui et les entrepreneurs n'ont pas leur source dans les stipulations mêmes du cahier des charges type des adjudications publiques. La section attire sur ce point l'attention du Gouvernement qui, le cas échéant, aurait le devoir de faire modifier le cahier des charges.

Les inondations de la Seine deviennent de plus en plus désastreuses. Le Gouvernement a pris l'engagement d'exécuter des travaux pour y porter remède; on a désiré être renseigné sur l'état d'avancement des études de ces travaux.

Une demande sur les intentions du Gouvernement, à l'égard des canaux brabançons (projet Colson), a provoqué la réponse suivante :

« Le Gouvernement, d'accord avec les Chambres, a décrété la construction, à

Anvers, de murs de quai dans l'Escaut, qui coûteront, avec les expropriations, plus de 50 millions au pays.

» Ces travaux immenses feront de notre métropole commerciale le premier port du continent et l'un des plus importants du monde entier. Les grands steamers transatlantiques n'auront plus, ni à courir les dangers que présente la traversée des écluses, ni à subir les pertes de temps que nécessite leur mise à quai dans les bassins. Après avoir fait en quelques jours la traversée d'Amérique en Europe, ils pourront plus rapidement encore être déchargés et reprendre cargaison, grâce à la puissance des grues hydrauliques et à l'outillage extrêmement perfectionné dont seront armés les quais d'Anvers.

» Est-il à prévoir que, trouvant sur leur chemin un port comme celui d'Anvers, port admirablement outillé, situé sur l'Escaut maritime, pourvu d'une immense clientèle, les grands bâtiments de mer veuillent s'engager dans un canal en s'exposant aux dangers et aux lenteurs d'une navigation intérieure?

» L'affirmative ne paraît pas admissible. Mais ce n'est pas de ce seul point de vue qu'il faut considérer la question. Il faut aussi tenir compte de la dépense considérable que nécessiterait la création d'un canal semi-maritime entre l'Escaut et Bruxelles.

» Le canal de Willebroeck, dans les conditions où il se trouve, ou moyennant de légères améliorations, est en état de répondre pendant bien des années encore aux besoins du commerce de la capitale. »

On a fait remarquer la nécessité, au point de vue de l'hygiène et de la navigation, de faire opérer des dragages dans la Meuse, dans son parcours dans une partie de la ville de Liège.

L'amendement proposé par le Gouvernement fait droit à cette réclamation.

La ville de Blankenberghe se plaint d'avoir été oubliée dans la répartition des travaux à exécuter dans les autres villes du littoral et du pays. Elle fait remarquer que le Trésor a déjà retiré des sommes importantes par l'aliénation des terrains domaniaux et que les travaux d'amélioration qu'elle réclame donneront une plus-value aux vastes terrains que possède encore l'État.

Les travaux entrepris au port ne permettent pas de remplir sa mission. Ils sont la cause d'exhalaisons putrides qui compromettent la salubrité publique.

Le payage de la digue du comte Jean, l'exécution de rampes d'accès à la digue et la transformation de quelques-uns des épis actuels en épis empierreés sont vivement réclamés.

La section centrale, appelant la sollicitude du Gouvernement sur l'examen de ces réclamations, lui a demandé les raisons pour lesquelles aucun crédit n'était alloué un port de Blankenberghe.

Elle a reçu la réponse suivante qui fait droit aux réclamations des habitants de cette ville. (Voir § 35^{bis}.)

« Le Département des Travaux Publics se proposait de porter aux prochains budgets les crédits nécessaires pour exécuter divers travaux d'amélioration prévus pour Blankenberghe. Dans le but de hâter l'exécution de ces travaux, on demande un crédit de 250,000 francs. »

Il résulte des explications données par Monsieur le Ministre des Travaux Publics que d'autres travaux réclamés sont à l'étude.

Un membre de la section centrale croit utile d'appeler l'attention du Gouvernement sur les travaux proposés pour les ports d'Ostende et de Nieuport. Il croit que ces travaux ne pourront donner toute leur utilité que lorsque les jetées seront prolongées jusqu'au fond de cinq à six mètres à marée basse.

4° CHEMIN DE FER A CONSTRUIRE.

§ 37. — *D'Anvers vers Tilbourg ou Boxtel.*

Ce chemin de fer a pour but de relier plus directement, par la ligne de Hambourg à Flessingue, le port d'Anvers aux villes commerçantes de Brême et de Hambourg. Cette ligne serait également très-utile au point de vue des intérêts locaux de la Campine.

La partie de ce chemin de fer à établir sur le territoire belge, qui serait construite et exploitée par l'État, aurait une longueur de 45 à 50 kilomètres. Elle coûterait environ 5,000,000 de francs.

Le Gouvernement demande à disposer d'un premier crédit de 3,000,000 de fr.

§ 38. — *Libramont à Bertrix.*

Ce chemin de fer, créé dans l'intérêt d'un de nos bassins houillers, établira une nouvelle jonction entre le réseau belge et le chemin de fer de l'Est français, en prolongeant, soit vers Sedan, soit vers Carignan, la ligne de Gouvy à Libramont. Le coût d'établissement de cette section de 12 kilomètres environ ne sera pas beaucoup supérieur à deux millions de francs.

Le Gouvernement sollicite un premier crédit de 2 millions pour la création du chemin de fer de Libramont à Bertrix et pour les études afférentes à un prolongement vers la ligne de Sedan à Carignan.

§ 39. — *De l'Amblève.*

Le chemin de fer de l'Amblève a pour but d'éviter le passage par Le Hockai (ligne de Liège-Pépinster, Spa-Gouvy) dont les rampes atteignent 25 millimètres par mètre, de diminuer de plusieurs kilomètres la plus courte distance actuelle entre Liège et Luxembourg et de desservir des intérêts locaux importants.

Les frais d'établissement de cette ligne, d'une longueur d'environ 35 kilomètres, seront vraisemblablement élevés et pourront atteindre 11 à 12 millions. Le corps des ponts et chaussées vient de commencer les études de cette nouvelle voie.

Le Gouvernement sollicite un premier crédit de six millions de francs.

§ 40. — *De Gastuche à Jodoigne.*

La loi de travaux publics du 25 mai 1876 a autorisé le Gouvernement à construire ou à concéder, en réservant l'exploitation à l'État, une ligne de Tubize à Jodoigne, passant par Braine-l'Alleud et Wavre. Le Gouvernement a donné, à la Société de construction, la partie de Tubize à Braine-l'Alleud, moyennant une rente kilométrique ; il propose maintenant de construire directement, à ses frais,

l'autre section extrême, celle de Jodoigne à Gastuche, petite halte du chemin concédé, exploité par le Grand-Central de Louvain à Charleroi.

C'est, sans doute, par inadvertance que la station de Gastuche a été indiquée comme *terminus*, dans la direction de Wavre, de la section de Jodoigne à Wavre, la loi précitée n'indiquant pas cette localité comme point de passage obligé.

Nous comprenons que, par économie, on veuille se servir de la section du chemin de fer concédé de Louvain à Charleroi, qui se trouve entre Gastuche et Wavre; mais il ne peut être question, un seul instant, d'y arrêter les trains de l'État et de laisser faire le service des trois kilomètres qui séparent cette halte de Wavre, par le Grand-Central, de telle sorte que les voyageurs venant de Jodoigne descendent de nouveau à Wavre pour y rentrer dans les trains de l'État, vers Nivelles, Bruxelles et plus tard vers Tubize.

La section centrale de Gastuche à Wavre peut être commune aux deux exploitations, comme l'est déjà la section de Court-Saint-Etienne à Wavre, passant par la station d'Ottignies; mais morceler l'exploitation n'a pu entrer dans l'esprit de personne, et l'État, qui possède la station de Wavre, à trois kilomètres de Gastuche, n'ira pas faire la dépense d'y établir une gare d'échange et d'approvisionnement, dans un petit hameau de quelques centaines d'habitants, au lieu de l'avoir dans une ville commerçante de 7,000 âmes.

D'accord avec le Gouvernement, nous changerons donc le libellé du § 40, en disant : de *Wavre à Jodoigne, par Gastuche*, et en donnant pour commentaire à cette modification les explications qui précèdent.

Le Gouvernement sollicite un premier crédit de 2,000,000 de francs. La dépense totale est d'environ 5,500,000 francs.

Il est à remarquer, en parlant de cette section du chemin de fer de Tubise à Jodoigne, qu'elle se trouve précisément dans la direction du tracé de la ligne directe de Bruxelles sur Mayence, dont la construction s'imposera, tôt ou tard, à l'attention du Gouvernement.

Cette ligne internationale qui doit rapprocher, d'environ 80 kilomètres, le vaste réseau des railways du sud et du sud-est de l'Allemagne, de nos ports d'Anvers et d'Ostende, en même temps que de la capitale, pourra emprunter, depuis Bruxelles jusque près de Jodoigne et, de Huy à Modave, des tracés déjà construits ou à construire sur 40 à 50 kilomètres de parcours. Il serait utile de ne pas perdre cette éventualité de vue dans la disposition des tracés, car l'économie à réaliser serait considérable.

L'établissement de cette voie internationale réparera, pour Wavre, l'injustice dont elle a été victime lors de la construction du chemin de fer du Luxembourg.

§ 41. — *D'Audenarde à Orroir.*

La convention-loi du 1^{er}/26 juin 1877 a chargé la Société anonyme de Construction de chemins de fer de l'exécution de la section, comprise entre Avelghem et la frontière française, du chemin de fer à établir entre Audenarde et la frontière française, dans la direction de Roubaix ou de Lille.

Le Gouvernement croit qu'il est désirable d'achever cette ligne. La nouvelle section aboutirait à Orroir, avec courbe de raccordement vers Avelghem. Elle

constituerait ainsi, en même temps que le complément de la ligne d'Audenarde à Roubaix, le prolongement, vers Gand, de la nouvelle ligne de Tournai à Orroir, de manière à former la ligne complète de Tournai à Gand, par la vallée de l'Escaut.

La dépense totale est évaluée à 2,300,000 francs. Le premier crédit demandé est de 2,000,000 de francs. On doit appeler l'attention du Gouvernement sur le point de jonction à établir entre la ligne d'Audenarde-Orroir et la section de Renaix à Tournai de la ligne d'Anvers-Tournai. Il importe que cette jonction soit établie de manière à ne pas faire dévier davantage cette dernière section de sa direction de Renaix vers Tournai, telle qu'elle est déterminée par la loi du 26 juin 1877; en un mot, de ne pas sacrifier l'Anvers-Douai à la ligne d'Audenarde-Tournai que le projet nouveau tend à constituer indirectement; mais de combiner la jonction de manière à sauvegarder les intérêts des deux lignes.

Moyennant cette observation, on considère le déplacement de la première section du railway d'Audenarde vers Roubaix comme une amélioration utile aux populations de la rive droite de l'Escaut et principalement de l'importante commune de Berchem.

§ 42. — *Parties communes aux lignes de Virton et d'Athus à la Meuse avec station d'échange à proximité de Virton.*

Le Gouvernement pense — en présence des contestations survenues entre la Société concessionnaire du chemin de fer de Marbehan vers Montmedy et la Société chargée de la construction du chemin de fer d'Athus à la Meuse — relativement aux frais de construction d'une gare d'échange à Virton, qu'il y aurait lieu d'exécuter d'office, pour compte de qui de droit, les travaux de cette gare, sous la réserve de se faire rembourser, par les deux sociétés, les dépenses ainsi faites.

Le Gouvernement réclame la disposition, dans ce but, d'un crédit de 1,000,000 de francs qu'il considère comme constituant une avance à récupérer.

5° CHEMIN DE FER CONCÉDÉ A RACHETER.

§ 43. — *De Saint-Ghislain à Erbisœul.*

Cette ligne raccourcit la distance entre Saint-Ghislain et Jurbise.

Il n'est pas rationnel de conserver l'exploitation indépendante d'une ligne de 9,464 mètres de longueur enchevêtrée dans le réseau de l'État.

Le Gouvernement s'est réservé la faculté de racheter la ligne à toute époque, moyennant le paiement aux concessionnaires d'un capital de 2,385,000 francs ou d'une annuité de 112,500 francs jusqu'au 31 décembre 1964, date d'expiration de la concession.

Le premier mode de paiement est plus avantageux.

Il y aura, en outre, à rembourser des dépenses communes faites aux stations de Saint-Ghislain et de Jurbise, s'élevant à 65,000 francs, et à payer le prix du matériel de la ligne n'atteignant pas 400,000 francs.

Le produit net de la ligne couvrira les charges du rachat.

Le Gouvernement croit que le rachat immédiat est convenable et c'est dans cette intention qu'il sollicite le crédit de 2,850,000 francs représentant le montant des trois sommes indiquées.

**6° CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION ET CHEMINS DE FER A EXPLOITER
PROCHAINEMENT.**

On évalue à 75 millions de francs les besoins des chemins de fer de l'État pendant le terme de cinq ans.

Cette somme n'a rien d'exagéré si l'on sait que la France a, de 1855 à 1865, dépensé 400 millions par an pour les railways et qu'elle doit, dans une même période décennale, dépenser 350 millions.

Du reste, on peut espérer que le développement de la fortune publique résultera de l'extension des chemins de fer.

Les crédits sollicités de 16,500,000 francs et de 7,500,000 francs sont nécessaires pour l'exécution des travaux et des commandes de matériel à faire dans le courant de la présente année et, en partie, l'année prochaine.

§ 44. — *Voies et travaux. — Travaux d'extension et de complément.*

Crédit demandé : 16,500,000 francs.

Il comprend les travaux suivants :

Doubles voies entre Haversin et Marloie, entre Angleur et Marloie, entre Pépinster et Spa.

Déplacement de voies entre Schaerbeck et Haeren sur une longueur de 2 kilomètres.

Raccordement nouveau entre Haine-Saint-Pierre et la gare de formation de Haine-Saint-Paul, évalués à deux millions.

<i>Ballast.</i> Son remplacement. Dépense à réaliser cette année.	fr. 300,000
<i>Signaux.</i> Extension des signaux Soxley et Farmer et des appareils de Siemens et Halske	300,000
<i>Stations nouvelles</i>	400,000
<i>Bâtiments avec logement dans les stations secondaires</i>	400,000
<i>Abris pour les voyageurs</i>	100,000

Station de Bruxelles :

Achèvement de la gare de l'Ouest.

Amélioration à la gare du Nord et suppression des passages à niveau.

Agrandissement des locaux à l'Allée-Verte.

Amélioration à la gare du Midi.

Transformation de la gare du Quartier-Léopold. Nouvelle gare extérieure au delà du viaduc de la rue Gray.

Transformation de l'embranchement du Quartier-Léopold, avec suppression des passages à niveau de la rue Montoyer, de la rue Belliard, et agrandissement de la station de la rue Rogier.

Ces divers travaux donneront lieu à une dépense qui atteindra probablement 12 millions.

Le crédit à y consacrer actuellement est de trois millions.

<i>Station de Schaerbeek.</i> Agrandissement fr.	150,000
<i>Laeken.</i> Transformation.	190,000
<i>Vilvorde.</i> Agrandissement	70,000
<i>Malines.</i> Le remaniement complet de cette station est en voie d'exécution. Nouveau crédit à allouer	480,000
<i>Anvers.</i> Continuation des nouveaux travaux dans les stations de cette ville.	200,000
<i>Tirlemont.</i> Gare en voie de transformation, nouveau crédit prévu.	150,000
<i>Liège.</i> Constructions définitives de la station du Palais. Établissement de la gare de Jonfosse.	
Achèvement des constructions de la gare des Guillemins. Exécution et premiers travaux de la gare Kinkempois. Crédit nécessaire à ces divers travaux	1,200,000
<i>Statte, Huy-le-Tilleul, Marchin, Regissa.</i> Dépenses indispensables	200,000
<i>Termonde.</i> Continuation des travaux d'agrandissement, nouvelle allocation.	350,000
<i>Meirelbeke.</i> Agrandissement et construction d'un hangar.	300,000
<i>Bruges.</i> Crédit nouveau pour l'établissement d'une gare couverte et d'un bâtiment de recettes	300,000
<i>Ostende.</i> Raccordement, au chemin de fer, du quai des bateaux à vapeur et du quai d'échouage des pêcheurs et la minque. Bâtiment de recettes et gare couverte. Première allocation	500,000
<i>Tournai.</i> Travaux d'achèvement	300,000
<i>Mousson.</i> Bâtimens nouveaux	100,000
<i>Soignies, Renaix, Ath, Lessines.</i> Continuation des travaux de ces gares	300,000
<i>Blaton.</i> Déplacement et aménagement de cette gare. Nouveau crédit	180,000
<i>Tamines.</i> Continuation des travaux d'aménagement	200,000
<i>Baume et Haine-Saint-Paul.</i> Installations indispensables.	300,000
<i>Havré et Bracquegnies.</i> Agrandissement de ces gares.	100,000

<i>Verviers</i> (Est). Gare de voyageurs	70,000
<i>Fleurus</i> . Agrandissement	50,000
<i>Landen</i> . Agrandissement. Allocation nouvelle	60,000
<i>Hal</i> . Agrandissement. Premier crédit	150,000
<i>Tubize, Braine-l'Alleud</i> . Agrandissement et transformation.	400,000
<i>Diest, Saint-Trond, Moll, Tongres</i> . Nouvelle allocation.	700,000
Travaux divers sur l'ensemble du réseau	950,000
<i>Remises à voitures et à locomotives, ateliers, etc.</i> L'ensemble de ces constructions comporterait une dépense de 8,250,000 francs environ. Première allocation	
	1,900,000

§ 43. — *Extension du matériel de traction et de transport, outillage.*

Crédit demandé : 7,500,000 francs.

Le développement des lignes nouvelles qui seront prochainement livrées à l'administration des chemins de fer de l'État, sera de 245 kilomètres et l'on estime qu'une somme de 4,445,000 francs est nécessaire à l'achat du matériel, du mobilier, de l'outillage de ces lignes, etc., etc.

L'acquisition du matériel en vue de l'extension du trafic actuel, est estimée à 1,855,000 francs.

Enfin l'outillage des divers ateliers et l'extension de l'amélioration du chauffage des voitures à voyageurs, exigeront un crédit d'une importance d'un million.

Ces diverses dépenses représentent le crédit sollicité de 7,500,000 francs.

La section centrale constate, avec satisfaction, toutes les utiles améliorations introduites, pendant l'année, dans le service et l'exploitation des chemins de fer. Elle espère qu'elles seront largement continuées et qu'elles seront dirigées, notamment, vers les moyens de transport économique des matières premières pondéreuses et des produits destinés à l'agriculture.

Observations et réclamations sur les chemins de fer.

La section centrale estime qu'il y a lieu d'insister, auprès du Gouvernement, pour obtenir la prompte exécution de la ligne de Bruxelles-Lessines, par Lennick, appelée à desservir un quadrilatère important.

On a fait remarquer que des crédits n'ont pas été demandés pour différentes gares qui sont dans le plus fâcheux état et dont la mauvaise disposition actuelle est une cause permanente de dangers pour les voyageurs. — Ottignies, Luttre, Manage, etc., etc.

Un crédit de 70,000 francs a été voté, en 1878, pour améliorer la station d'Ottignies, l'une des plus fréquentées du pays. Le Gouvernement nous fait savoir que ce crédit reste affecté à cette destination.

La section centrale a prié le Gouvernement d'indiquer les raisons qui l'ont empêché de comprendre, dans le projet actuel, le chemin de fer de Micheroux à Visé.

Elle a reçu la réponse suivante :

« C'est principalement dans l'intérêt d'un certain nombre de charbonnages que ce chemin de fer a été demandé. Il résulte des renseignements fournis par l'administration des mines, que la plupart des charbonnages de la région que le chemin de fer demandé traverserait, sont déjà ou peuvent être reliés, dans de bonnes conditions, soit au chemin de fer de Liège à Maestricht, soit au chemin de fer des Plateaux de Herve. Le nombre et l'importance des quelques charbonnages qui ne se trouvent pas dans ces conditions, ne sont pas suffisants pour justifier la création du nouveau chemin de fer aux frais du trésor public. Le Gouvernement serait disposé, si les intéressés le lui demandaient, à autoriser la création d'un chemin de fer industriel, dans des conditions analogues à celles qui ont été admises lors de la création du chemin de fer industriel des carrières de Basècles. »

Nous appelons l'attention la plus sérieuse du Gouvernement sur les réclamations que lui a adressées la commune de Braine-l'Alleud sur le projet de transformation présenté pour la station et rendue nécessaire par la construction du chemin de fer de Tubise à Jodoigne. S'il était exécuté, tel qu'on le propose, une grande partie des voyageurs devrait, chaque fois, faire un détour de plus de 400 mètres pour arriver au train ou pour rentrer en ville. On conçoit l'émotion qu'a produite une pareille perspective aux habitants de tout un quartier nouveau qui s'est construit sur un plan basé sur l'état actuel de la station. Il s'agit d'une population de plus de six mille âmes et des nombreux étrangers qui visitent le champ de bataille de Waterloo.

La ville de Jodoigne réclame depuis plusieurs années un pavé longeant la gare et qui la mette en communication avec les bâtiments de la station qu'on ne peut aborder aujourd'hui, du côté le plus rapproché de la ville, qu'à pied et à travers un cloaque de boue quand il pleut. Il s'agit d'un travail qui eût dû être fait en même temps que la station elle-même.

Les dangers pour les nombreux piétons, les interruptions longues et fréquentes de la circulation et les frais élevés de surveillance du passage à niveau existant, vers Marcinelle, à l'entrée de la gare de Charleroi, nous font un devoir de réclamer d'urgence l'établissement d'une passerelle dont la dépense n'atteindrait pas 20.000 francs.

Cette passerelle fait partie d'un projet important supprimant ce passage à niveau. Les retards que l'on apporte à l'exécution de ce projet seront de plus en plus préjudiciables à l'État, si l'on ne fait prochainement l'acquisition des terrains sur lesquels des constructions ne sont pas encore élevées et qui sont nécessaires à l'établissement du viaduc.

On a été étonné de ne pas voir la section de Hasselt à Bréda, dont la concession a été plusieurs fois demandée, comprise dans les travaux projetés.

Le Gouvernement nous en a fait connaître la raison par une note insérée ci-dessous :

« La ligne de Hasselt à Bréda constitue une partie du chemin de fer d'Anvers à Bréda, dont la concession a été demandée en 1871.

» Les divers cabinets qui ont précédé le cabinet actuel, depuis 1871, n'ont

jugé à propos ni d'accorder la concession demandée, ni de solliciter, de la Législature, les fonds nécessaires pour construire la partie belge de ce chemin de fer aux frais de l'État.

» Aucune demande tendante à obtenir la création, de la partie de Hasselt vers Bréda, du chemin de fer d'Ans vers Bréda n'avait été adressée au cabinet actuel avant le dépôt du projet de loi sollicitant des crédits pour travaux d'utilité publique.

» Il n'en a pas été question lors de la discussion du budget des travaux publics, au commencement de la présente année, bien que l'on ait, suivant l'usage, appelé, à cette occasion, l'attention du Gouvernement sur un nombre considérable de nouveaux chemins de fer présentés comme utiles.

» Le Gouvernement se réserve d'étudier la question.

» En attendant que son opinion sur le degré d'utilité de la ligne indiquée par la section centrale soit formée, il ne peut inscrire cette ligne au nombre de celles pour lesquelles il demande des crédits à la Législature. »

7° POSTES.

§ 46. — *Nouvel hôtel des postes à Anvers.*

Crédit demandé : 12,000 francs.

L'appropriation, au service de la poste, de l'ancien palais de Justice d'Anvers a coûté 177,000 francs. Il reste à effectuer quelques travaux pour lesquels le crédit de 12,000 francs est nécessaire. Cet hôtel a été construit sous la surveillance de l'administration des postes. Mais désormais toutes les constructions à faire pour ce service rentreront dans la compétence de la direction des bâtiments civils. C'est une déclaration que nous sommes heureux d'enregistrer.

On a fait remarquer que l'installation du bureau des postes à Saint-Nicolas laisse beaucoup à désirer sous le rapport du service. Plusieurs villes, Arlon, Huy, Verviers, Charleroi... réclament la construction de bureaux des postes. Dans cette dernière ville, un emplacement, au centre de l'agglomération, est réservé, pour cet usage, depuis plusieurs années.

8° TÉLÉGRAPHES.

§ 47. — *Extension du réseau.*

Crédit demandé : 200,000 francs.

70,000 francs, sur cette somme, sont destinés : 1° à alléger les poteaux qui se trouvent entre la station du Nord, à Bruxelles, et la bifurcation près de Laeken où les lignes télégraphiques commencent à diverger dans toutes les directions, et 2° à relier souterrainement aussi le bureau télégraphique du Ministère, place Royale, à la station du Luxembourg.

Le surplus du crédit est destiné à l'extension du réseau dans les diverses parties du pays qui sont encore privées de ce moyen de communication.

Plus rien ne se fait pour l'extension de la télégraphie locale, les conditions imposées par l'administration seraient-elles trop difficiles ou trop onéreuses ?

En Amérique non-seulement la télégraphie privée prend une extension chaque jour plus grande, mais la téléphonie est entrée dans une application pratique et régulière.

9° MARINE.

§ 48. — *Achat de deux bateaux pilotes.*

Crédit demandé : 150,000 francs.

L'extension que prend constamment le mouvement maritime des ports d'Anvers, de Bruxelles et de Gand (Terneuzen) sur l'Escaut et d'Ostende sur la mer du Nord, nécessite une activité de plus en plus grande de la part de notre service de pilotage, qui se trouve d'ailleurs soumis au stimulant de la concurrence des pilotes néerlandais de Flessingue.

L'administration belge propose de renforcer sa flotte de pilotage de deux nouveaux bateaux, de façon à en avoir au moins un de réserve, ce qui permettra de remplacer immédiatement le bateau en activité qui aurait besoin de réparations ou qui serait coulé par accident. L'administration déclare que par ce moyen elle pourra rentrer dans l'application rigoureuse de la loi de comptabilité, en adjugeant publiquement les travaux de réparations qui aujourd'hui se font, sans concurrence, par marchés directs de la main à la main.

Le pilotage belge emploie encore le même matériel aujourd'hui qu'il y a un demi-siècle et peut-être davantage ; il y a longtemps que les compagnies privées de pilotes, à New-York, emploient des steamers qui peuvent, dans certains cas, remorquer les navires en détresse et sauver ainsi du naufrage un grand nombre de passagers et de marins et d'énormes valeurs en marchandises.

L'administration ferait bien, à notre avis, d'étudier, même avant de commander ces deux nouveaux bateaux pilotes de l'ancien modèle, la question de la construction d'un certain nombre de vapeurs pilotes et remorqueurs.

§ 49. — *Construction d'un bateau garde-pêche.*

Crédit demandé : 160,000 francs.

Le Gouvernement estime que les sacrifices imposés au Trésor pour l'école des mousses à Ostende et la surveillance de la grande pêche dans la mer du Nord, ne sont pas en rapport avec le but poursuivi.

Pour atteindre ce but, il propose, au lieu de louer un navire à raison de 15,000 francs par an, sur lequel il ne peut placer que 25 mousses ou apprentis marins, d'en faire construire un à ses frais qui coûterait 160,000 francs, soit 16,000 francs par an pour intérêt et amortissement, auxquels il faut ajouter l'assurance et le gros entretien ; mais, pour cela, il pourrait recevoir 50 à 60 mousses qui resteraient quatre années à l'école, au lieu de deux. La sortie annuelle serait à peu près la même, mais les élèves seraient mieux instruits et exercés.

§ 50. — *Paquebot en acier pour la ligne d'Ostende à Douvres.*

Crédit demandé : 700,000 francs.

Excluant ce qui a rapport à l'acquisition de la *British-Queen*, en 1842, l'établissement du service des paquebots d'Ostende à Douvres a coûté, depuis 1845, un capital de fr. 6,865,801-16, dont il faut retrancher fr. 660-55 pour excédants de crédits annulés.

Les produits de ce service sont estimés à 1,200,000 francs par an; les dépenses absorbent en grande partie, sinon en totalité, la recette brute, de façon que ce service constitue l'État en perte réelle, si on ne le considère qu'isolément et sans tenir compte de ses effets sur les recettes des chemins de fer exploités par l'État.

En réalité, les paquebots à vapeur d'Ostende à Douvres, sont une prolongation des chemins de fer belges et du Sud-Est anglais, à travers la mer; si l'État n'avait pas créé cette route vers l'Angleterre, bon nombre de voyageurs, de lettres et de colis de marchandises, qui traversent aujourd'hui la Belgique, seraient dirigés soit sur Calais, soit sur Flessingue.

En fin de compte donc, il est au moins probable, si cela n'est pas encore établi, que le service des paquebots d'Ostende est avantageux plutôt qu'onéreux.

Mais l'industrie des transports par mer a fait de très-grands progrès depuis quelques années. Nos steamers ont-ils réalisé tout ce que l'on pouvait faire pour améliorer le service et le confort des voyageurs? Sont-ils à la hauteur, comme vitesse et comme confort, des paquebots de Holyhead à Dublin, pour ne citer que ceux-là?

Qu'advierait-il si les essais tentés entre Douvres et Calais, par les bateaux du système Bessemer, ou à double coque, venaient à réussir?

L'administration a dû se préoccuper de ces éventualités; il serait bien tard, si le courant des voyageurs et des colis se dirigeait un jour sur Calais au lieu d'Ostende.

La construction d'un paquebot en acier, plus large que l'ancien type, nous paraît devoir constituer un progrès sérieux dans ce service maritime; il faudra compléter l'amélioration du véhicule marin par l'adoption des emménagements intérieurs les plus perfectionnés, car si la vitesse est une des conditions de succès pour un service de cette nature, le confort est encore mieux apprécié sur mer que sur terre par toutes les classes de voyageurs et surtout par les femmes.

Le Gouvernement, depuis quelques années, donne, dans la saison d'été, des billets d'aller et retour entre Ostende et Douvres.

La durée de ces billets est trop courte et leur prix trop élevé pour que l'on puisse espérer de cette mesure libérale un résultat appréciable.

L'immense fortune réalisée par feu le commodore Vanderbilt, de New-York, le plus grand propriétaire de paquebots du monde entier, a eu pour principe, je le tiens de lui-même, l'abaissement des prix des transports maritimes. Le trajet de New-York à Albany, 160 milles (53 lieues), se fait, en première

classe, dans les palais flottants de l'Hudson, pour 1 dollar (5 francs), et chaque bateau laisse un bénéfice net annuel, à son propriétaire, de 400,000 à 500,000 francs. Ils seraient en perte si le prix était porté à 20 francs. Les bateaux du Mississipi et de ses nombreux affluents offrent des prix kilométriques beaucoup plus bas encore, lorsque pour 5 dollars (26 francs) ils vous offrent un parcours de 1.000 à 1,200 milles (1,600 à 1.930 kilomètres), dans des salons pourvus de tout le confort moderne et sans mal de mer.

Naturellement ce bas prix ne peut être soutenu que par d'énormes quantités de voyageurs et ceux-ci ne viennent en grand nombre que par les bas prix.

Ce serait une expérience peu coûteuse à tenter, non pas pendant une seule saison, mais pendant deux ou trois, afin que la publicité ait le temps de pénétrer les masses qui seules peuvent donner ces grands résultats.

10° MODIFICATIONS AUX CONVENTIONS-LOIS DU 25 AVRIL-3 JUIN 1870 ET DU 1^{er}-26 JUIN 1877.

Chemin de fer de Bruxelles (ouest) à Boom.

La Société des Bassins-Houillers devait construire, en exécution de la convention du 25 avril 1870, la ligne de Bruxelles (ouest) à Boom.

Cette ligne et celle de Bruxelles à Termonde résultent de la combinaison de plusieurs des lignes du réseau des chemins de fer vicinaux du Brabant, concédés en août 1866, dont on a conservé les chemins de Jette à Termonde, par Assche, et de Bruxelles (ouest) à Boom, par Wemmel et Londerzeel, ayant un point de contact à Zellick.

La combinaison de ces deux chemins est indiquée dans l'article 36 de la convention-loi du 1^{er}/26 juin 1877. La convention du 25 avril 1870 a fixé à 0,016 le maximum des inclinaisons de ces voies. Cette condition et d'autres ne peuvent convenir au chemin de fer de Bruxelles à Boom qui, combiné avec le chemin de Boom à Anvers, est appelé à former une nouvelle ligne entre la capitale et Anvers, au moment où la ligne de Bruxelles à Anvers, par Malines, deviendra insuffisante pour la régularité des transports ou dangereuse pour la sécurité des voyageurs.

Cette ligne est une conception des plus heureuses pour dégager la gare du Nord et pour faciliter les relations des lignes du Midi avec les établissements maritimes d'Anvers, en réduisant la distance de près de huit kilomètres.

Les lignes du Luxembourg et de Bruxelles (Quartier-Léopold) bénéficieront également, pour cette destination, d'un parcours de quatre à cinq kilomètres.

Tous les produits d'exportation et d'importation du midi et de l'est de la Belgique jouiront donc d'une réduction de prix de transport qui sera des plus utiles au développement de notre industrie nationale.

Cette ligne est celle qui se présente naturellement pour atteindre directement les établissements maritimes, situés vers le midi d'Anvers, au lieu de suivre la voie du nord qui contourne toute la ville.

Elle se rapprochera, en outre, du bassin supérieur de l'Escaut, entre le Ruppel et Anvers, qui a été indiqué comme un point d'embarquement favorable pour les charbons.

On jugera ainsi de l'importance très-considérable de cette ligne qui doit nécessairement se trouver dans les meilleures conditions d'exploitation.

Le chemin de Bruxelles (ouest) à Boom, par Zellick, avait cet avantage d'être rattaché à la ligne de Dendre-Waes, au moyen de la partie, comprise entre Jette et Zellick, du chemin de Jette à Termonde.

Pour conserver le système complet, en modifiant le tracé, il faut y ajouter un raccordement qui, partant de la ligne de Dendre-Waes, à peu de distance de la station de Laeken, oblique à droite, pour aller se raccorder à la ligne nouvelle.

Un autre embranchement de 1,300 mètres de développement, se terminant au nord du parc public, en construction à Laeken, faciliterait aux Bruxellois l'usage de cette promenade.

Le Gouvernement, pour arriver à un résultat qui offre tant d'avantages et qui donne, en outre, une meilleure répartition dans les transports de notre réseau, en séparant le trafic du midi de celui du nord, sollicite les modifications à la convention-loi du 1^{er}/26 juin 1877 indiquées dans les paragraphes 1^o à 7^o de l'article 4.

Les études ne sont pas assez avancées, le temps ayant manqué, pour permettre au Gouvernement de soumettre à la Chambre un projet définitif. Il nous dit qu'il ne veut pas prendre sur lui de laisser plus longtemps en souffrance les intérêts engagés dans la ligne de Bruxelles à Termonde, qui se trouve aujourd'hui arrêtée à Assche, et soumet cette importante question à la section centrale. La section, satisfaite de voir exécuter une nouvelle ligne de Bruxelles à Anvers, constatant qu'il y a urgence et, mue par des considérations d'intérêt public, estime qu'il y a lieu de modifier l'ancien tracé de Bruxelles à Boom, et adopte les articles 4 et 5 du projet.

B. MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

UNIVERSITÉS DE L'ÉTAT.

§ 51. — *Améliorations et construction de locaux. — Installations matérielles.*

Crédit demandé : 4,500,000 francs.

L'exposé des motifs développe assez longuement, pour que votre section centrale n'ait pas grand'chose à y ajouter, les raisons qui ont déterminé le Gouvernement à venir vous proposer de voter des crédits suffisants pour mettre nos établissements d'instruction supérieure au niveau de leurs concurrents des autres pays.

Depuis longtemps les corps académiques des universités de l'État réclament non-seulement l'agrandissement des locaux restés, à peu de chose près, ce qu'ils

étaient en 1830, mais aussi en grande partie dépourvus des améliorations matérielles adoptées dans les autres établissements.

La loi du 20 mai 1876, en venant soumettre l'instruction supérieure aux effets de la libre concurrence, a créé aux universités de l'Etat l'obligation de se mettre au niveau non-seulement de la science, qu'elles n'ont jamais négligée un seul instant, mais des moyens matériels de la répandre, tels que laboratoires, salles de conférences ou de cours, bibliothèques, collections d'instruments ou appareils nécessaires aux cours de sciences, de médecine, de chirurgie ou de pharmacie.

Les villes de Gand et de Liège sont disposées à faire toutes les transformations et améliorations indiquées par les autorités académiques de leurs universités ; mais cette dépense est trop considérable pour qu'elles puissent les supporter seules.

L'Etat qui, seul, a la haute direction de ces établissements, qui, seul, a qualité pour recevoir des libéralités en leur faveur, doit-il se désintéresser, dans ces questions qui touchent par tous les points aux intérêts les plus considérables de la nation tout entière.

La section centrale, et elle croit être l'organe de la Chambre et du pays, ne le pense pas ; elle approuve donc la dépense proposée par le Gouvernement pour mettre les universités de Gand et de Liège à la hauteur de leur mission et elle a unanimement accordé les sommes nécessaires pour perfectionner ou créer dans ces deux villes les locaux, collections et laboratoires indiqués dans l'exposé des motifs.

ENSEIGNEMENT NORMAL PRIMAIRE.

§ 32. — *Ecoles et sections normales existantes. Amélioration et construction des locaux.*

Crédit demandé : 563,000 francs.

Les mêmes raisons existent pour l'agrandissement des locaux et le perfectionnement du matériel des écoles normales de Nivelles et de Lierre, et des sections normales de Gand, de Couvin et de Virton.

Les villes où sont établies ces institutions d'intérêt général ne pourraient subvenir, sans obérer leurs finances, à ces travaux considérables et urgents ; c'est pourquoi le Gouvernement croit devoir prendre désormais à sa charge une part importante des dépenses nouvelles.

Il s'agira, en effet, d'initier les futurs instituteurs du peuple aux éléments tout au moins des sciences agricoles, de leur apprendre à enseigner d'une façon plus utile les éléments des sciences naturelles, de la géographie, du dessin et de la gymnastique.

Le grand intérêt des nations modernes est de former des générations morales, intelligentes et instruites, exercées à soutenir la concurrence des peuples qui ont préparé les mêmes éléments de succès chez eux. La Belgique, qui a été de tout temps l'une des premières dans la voie des progrès moraux et matériels, ne peut rester en arrière dans cette voie, son existence même comme nation en dépend ;

aussi la Chambre comme le pays seront-ils unanimes pour concourir avec le Gouvernement, dans la voie qu'il s'est tracée, de pourvoir largement à tout ce qui peut porter l'enseignement normal à la hauteur de la mission sociale qu'il est appelé à remplir.

La section centrale adopte et le chiffre des crédits demandés pour cet objet et le tableau des dépenses présumées qui en indique la répartition.

C. MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

§ 53. — *Travaux de voirie vicinale, d'assainissement et d'amélioration des cours d'eau non navigables ni flottables.*

La bonne viabilité vicinale est d'une importance pour le progrès et la prospérité de l'agriculture qui n'est méconnue par personne. Depuis l'origine du royaume de Belgique, de grands efforts ont été faits par les communes rurales pour améliorer leur voirie, et elles ont été puissamment secondées par les provinces et par l'État.

De 1830 à 1878, des crédits extraordinaires, s'élevant à fr. 7,799,458-92, ont été votés par la Législature pour les travaux d'amélioration de la voirie vicinale, pour les travaux d'assainissement des villes et des communes, non compris les sommes portées annuellement au budget de l'intérieur comme dépenses ordinaires.

Il est certain que, comparés à ceux appliqués à d'autres services d'une utilité moins immédiate et moins grande, ces chiffres sont très-modestes et que ce n'est pas exagérer que de les déclarer insuffisants, si on les met en rapport avec l'importance de l'intérêt agricole qu'ils sont appelés à maintenir et à sauvegarder.

Diverses causes ont concouru à empêcher les pouvoirs publics de s'engager plus énergiquement dans l'intervention du trésor dans des questions d'un intérêt aussi local que les chemins vicinaux. Il a fallu de longs tâtonnements avant d'arriver à distinguer l'intérêt général, à le dégager au milieu des conflits locaux que suscitaient les promesses ou l'espoir d'un concours extérieur.

Il faut le dire sans hésiter, un grand désordre, pour ne pas dire une grande anarchie, a régné depuis le commencement dans ce service, et la section centrale félicite le Ministre de l'Intérieur de l'effort qu'il tente pour y ramener ou plutôt pour y établir l'ordre et la méthode, en refusant tout concours avant qu'une situation régulière et normale soit établie. Cela permettra au Gouvernement et à la Législature de se rendre compte des besoins réels et porter l'effort là où il sera nécessaire ou utile.

Le même désordre s'établira dans le service de l'assainissement des cours d'eau non-navigables ni flottables, si des mesures efficaces ne sont prises pour le prévenir. Comme pour les chemins vicinaux, un plan d'ensemble doit être dressé pour chaque province avec l'indication, par ordre, des travaux les plus urgents,

et, comme le démontre fort bien l'exposé des motifs, les crédits ne doivent plus être éparpillés sans utilité sur toute la surface du pays, mais être concentrés sur les travaux les plus urgents que l'on pourra ainsi terminer en une seule fois, de façon à les rendre efficaces immédiatement, tandis qu'en reprenant ces travaux en diverses fois, ils sont souvent mal exécutés, coûtent le double et ne répondent pas au but, ou bien encore ils sont arrêtés ou dirigés dans un autre sens par des hommes nouveaux amenés aux affaires par le jeu naturel de nos institutions constitutionnelles.

La section centrale reconnaît, avec l'exposé des motifs, que le crédit de deux millions demandé pour l'amélioration vicinale n'est pas suffisant et devrait être majoré, surtout pour liquider les engagements et les promesses du Gouvernement envers les diverses provinces; mais, en même temps, elle est forcée de reconnaître que ce serait risquer d'augmenter encore l'état que nous avons signalé plus haut, que d'augmenter ce crédit avant que le Gouvernement puisse présenter aux Chambres un rapport exact et complet de la répartition des subsides votés jusqu'ici entre les diverses provinces, des engagements pris et des besoins constatés par les administrations provinciales et centrale.

La section se borne donc à approuver le chiffre de deux millions demandés par le Gouvernement, en insistant vivement pour qu'un système complet et bien ordonné soit établi, tant pour le service de la voirie vicinale que pour les travaux d'assainissement et celui de la régularisation et du curage des cours d'eau non-navigables. Quand les provinces et les communes sauront qu'elles n'ont à espérer aucun subside tant qu'elles n'auront pas dressé les tableaux et les plans complets des travaux qu'elles croient nécessaires ou utiles, on peut être certain qu'elles y appliqueront toute leur attention et leur bon vouloir, sinon elles continueront à se fier aux influences diverses qu'elles peuvent faire agir.

D. MINISTÈRE DES FINANCES.

§ 54. — *Confection et émission des titres.*

Crédit demandé : 75,000 francs.

Diverses lois ont accordé, pour exécution de travaux d'utilité publique, des crédits spéciaux s'élevant à fr. 35,026,656-55 à couvrir par des émissions de titres de la dette publique et provisoirement par des bons du Trésor dont l'échéance ne dépassera pas cinq ans, et un projet de loi a été déposé, le 2 juillet dernier, accordant des crédits spéciaux de même espèce à concurrence d'une somme de 404,885,000 francs; ce qui élèverait le total des crédits à fr. 439,911,656-55.

La demande de crédit sollicité par l'amendement joint au rapport a *pour but de couvrir* les frais de confection et d'émission des titres de dette publique à créer.

La section centrale approuve ce crédit et elle autorise le Gouvernement, selon sa demande, de pouvoir, en cas d'insuffisance, imputer le complément des dépenses de cette nature sur des parties *de crédits du projet de loi actuel* qui permettent cette imputation.

« Bruxelles, le 12 juillet 1879.

» MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» Pendant la période du 4 juin 1878 au 24 juin 1879, diverses lois ont accordé, pour l'exécution de travaux d'utilité publique, des crédits spéciaux, s'élevant ensemble à fr. 35,026,656-53, à couvrir par des émissions de titres de la dette publique, et provisoirement par des bons du Trésor, dont l'échéance ne dépassera pas cinq ans, et, dans la séance de la Chambre du 2 de ce mois, le Gouvernement a déposé un projet de loi (Documents, n° 189) accordant des crédits spéciaux de même espèce, à concurrence d'une somme de 101,410,000 francs, ce qui élèverait le total des crédits à fr. 136,436,656-53.

» Aucune des lois votées ni le projet de loi qui fait en ce moment l'objet de l'examen des sections de la Chambre ne renfermant de crédit pour la confection et l'émission des titres à créer pour leur exécution, j'ai l'honneur de vous prier, Monsieur le Président, de vouloir soumettre à ces sections, une modification à introduire à l'article 2 dudit projet de loi. Elle consiste à ajouter à cet article un second paragraphe ainsi conçu :

« Un crédit spécial de 75,000 francs est ouvert au Département des Finances, » pour couvrir les frais de confection et d'émission des titres de dette publique » à créer en vertu de la présente loi, des lois des 4 juin, 5 juin et 26 août 1878 » et des 17 février, 30 mars, 1^{er} avril et 24 juin 1879. En cas d'insuffisance » de ce crédit, le Gouvernement est autorisé à imputer le complément » des frais dont il s'agit sur les crédits spéciaux de même nature accordés » par l'article 4 des lois du 27 mai 1876 et du 26 juin 1877, et par l'article 7 de la loi du 31 mai 1878. »

« Le Gouvernement ne pouvant, dès à présent, déterminer le type de dette qu'il conviendra d'adopter, dans l'intérêt du Trésor, pour la négociation des titres dont il s'agit, il n'est possible d'en fixer le nombre que d'une manière très-approximative. D'un autre côté, le mode d'émission à adopter, s'il était de nature à nécessiter des travaux assez considérables, il en résulterait une augmentation de dépenses qu'il est difficile d'évaluer aujourd'hui.

» Dans cet état de choses, et pour ne pas solliciter un crédit qui dépasserait peut-être les besoins réels, j'ai jugé convenable de ne solliciter de la Législature que l'allocation relativement peu élevée de 75,000 francs, mais avec autorisation pour le Gouvernement de pouvoir, en cas d'insuffisance, imputer le complément des dépenses de cette nature sur des parties de crédits qui permettent cette imputation.

» Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, les assurances de ma haute considération.

» *Le Ministre des Finances,*

» CHARLES GRAUX. »

La section centrale, à l'unanimité de ses membres, a adopté le projet de loi et les amendements qu'elle a reçus, pendant le cours de ses délibérations, et qui portent le total des crédits à la somme de 104,885,000 francs.

Elle en propose l'adoption à la Chambre.

Le Rapporteur,
VICTOR GILLIEAUX.

Le Président,
DESCAMPS.

N. B. La section centrale a pris connaissance des diverses pétitions adressées à la Chambre au sujet des travaux du projet de loi. Ces pétitions seront déposées sur le bureau de la Chambre pendant la discussion.

