

(A)

( N° 198. )

# Chambre des Représentants.

---

---

SÉANCE DU 12 JUILLET 1881.

---

## Crédits spéciaux pour travaux d'utilité publique.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

D'importants crédits spéciaux ont été, depuis deux ans, mis à la disposition du Gouvernement pour l'exécution de travaux d'utilité publique. Ils lui ont permis d'achever ou de continuer des ouvrages déjà décrétés, d'en commencer de nouveaux, de compléter notre réseau de chemins de fer, d'en développer la puissance de transport. Ces crédits sont, ou dépensés en grande partie, ou engagés. De nouvelles allocations sont donc devenues nécessaires. Il faut aussi, sur presque tous les points du pays, faire disparaître les traces des calamiteuses inondations de ces dernières années, et entreprendre de corriger ce qu'il y a de très défectueux dans notre système hydraulique. Aussi, le Gouvernement a-t-il annoncé, lors de la discussion récente du budget des Travaux Publics, que de nouveaux crédits seraient prochainement demandés.

C'est ce projet de loi de crédits que, d'après les ordres du Roi, nous avons l'honneur de soumettre aux délibérations de la Chambre, en l'accompagnant d'explications qui lui permettront de l'apprécier dans ses diverses parties.

---

## NOTES EXPLICATIVES.

---

### 1<sup>o</sup> ROUTES ET PONTS.

Crédit demandé : 1,500,000 francs.

§ 1<sup>er</sup>. *Raccordement de routes aux chemins d'État ou de compagnies et aux canaux. — Établissement de chemins vicinaux aboutissant à des stations ou à des gares d'eau ; subsides. — Construction, redressement et amélioration de routes. — Construction et reconstruction de ponts ; subsides. — Rachat de ponts concédés.*

Dans l'intérêt du commerce, de l'agriculture et de l'industrie, il est extrêmement important de faciliter l'accès aux gares de chemins de fer ou de canaux.

Le Département a prescrit une étude complète de ce qu'il peut y avoir à faire à cet égard, en travaux de construction ou d'amélioration, par dépense directe ou par subside.

Cette revue a démontré la nécessité de nouvelles créations, de nombreuses améliorations à des routes de l'État ou des provinces, et à des voies vicinales de grande communication.

Une partie du crédit sera donc employée en travaux à exécuter par l'État, une autre partie en subsides aux communes. Il y aura, de ce dernier chef, à liquider, en 1881, comme les années précédentes, environ 450,000 francs à 500,000 francs ; les promesses de subsides s'élèvent actuellement à 1,200,000 francs.

Il est probable que l'on pourra mettre en adjudication, cette année, les travaux de construction de plusieurs ponts, et négocier le rachat à terme de plusieurs concessions de péages sur des ponts. La plupart des perceptions locales faites à charge de la navigation, du chef de passage sous les ponts, ont disparu.

### 2<sup>o</sup> BATIMENTS CIVILS.

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

2<sup>e</sup> crédit demandé : 500,000 francs.

D'après ce qui avait été convenu en 1879, la province devait faire reconstruire les bâtiments incendiés, en leur donnant des proportions plus vastes et quelque style architectural.

Les travaux projetés étaient évalués à 450,000 francs, y compris 100,000 francs pour le mobilier ; la province prenait à sa charge 300,000 francs ; l'État avait à intervenir pour 150,000 francs, à raison des locaux dont il pourrait disposer.

Mais, depuis lors, il a été reconnu indispensable d'agrandir les bureaux de

l'administration provinciale et l'hôtel du gouverneur, comme aussi de construire des locaux pour la direction des ponts et chaussées.

Les travaux devenant plus importants, il paraît convenable que l'État se charge de les exécuter, avec le concours financier de la province; celle-ci a admis la combinaison. Elle interviendra pour 200,000 francs dans la dépense.

On demande, cette année, un crédit de 500,000 francs; à l'aide de ce crédit et de la somme de 100,000 francs environ, restant disponible sur celui qu'allouait la loi du 4 août 1879, il sera possible de faire une partie importante du travail.

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

Premier crédit demandé : 100,000 francs.

La Chambre sait que, depuis longtemps déjà, il a été reconnu indispensable de construire un nouvel hôtel provincial, à Hasselt. Le bâtiment est insuffisant et en mauvais état.

La dépense est évaluée à 800,000 francs.

Un premier crédit de 100,000 francs, suffira pour faire face aux dépenses jusqu'à l'année prochaine.

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

Crédit demandé : 1,100,000 francs.

Le crédit de 1,500,000 francs, alloué par la loi du 4 août 1879, ne tardera pas à être épuisé. Pour pourvoir au paiement des travaux jusqu'à l'année prochaine, un crédit de 1,100,000 francs est sollicité.

Les entrepreneurs déploient maintenant une activité telle, que les travaux, qui ne devaient être achevés qu'à la fin de l'année 1882, le seront vers le mois d'août prochain.

Lorsque les travaux ont été adjugés, la dépense prévue ne devait atteindre que 3,500,000 francs environ, mais, les fondations entamées, il a été constaté que le terrain manquait de consistance et qu'il fallait exécuter des travaux supplémentaires considérables. Il est probable que la dépense totale s'élèvera à 4,820,000 francs.

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

2<sup>e</sup> crédit demandé : 500,000 francs.

D'après l'avant-projet dressé par M. l'architecte De Curte, les constructions devaient empiéter sur la place de la Monnaie. L'administration communale ne l'a pas admis, à raison de la circulation, très active en ce point.

Cette observation est fondée.

Le projet a été complètement révisé.

Il est nécessaire pour retrouver la surface sur laquelle on comptait vers la place de la Monnaie et vers la rue de l'Évêque, de disposer d'autres terrains.

De plus, le service se développant constamment, il faut faire la part de l'avenir. De là, la nécessité de se procurer plus de surface. De ces deux chefs, la dépense croîtra dans une proportion d'autant plus forte, que les immeubles à acquérir sont considérables.

La mauvaise nature du terrain, exige que les constructions soient établies sur un radier général en béton. C'est un surcroît de dépenses de 200,000 francs au moins.

Dans le devis, les travaux sont évalués à . . . . . fr.	3,750,000	»
Le coût des expropriations à . . . . .	1,520,000	»
	<hr/>	
Ensemble. . . . . fr.	5,270,000	»
Ce chiffre présente sur celui de . . . . . fr.	3,500,000	»
indiqué comme très approximatif, en 1879, avant la fin des études, une différence en plus de . . . . .	1,770,000	»
savoir : Travaux . . . . . fr.	1,030,000	»
Terrains . . . . .	720,000	»
	<hr/>	
	fr.	1,770,000

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

Crédit demandé : 120,000 francs.

A la suite d'affouillements, des parties des murs de soutènement qui longent la Senne se sont écroulées ; il est indispensable, dans l'intérêt des bâtiments de l'école qui avoisinent la rivière, de reconstruire ces parties de murs, de consolider celles qui ont résisté et d'exécuter divers ouvrages, notamment un radier, dans le lit de la Senne.

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

Crédit demandé : 24,000 francs.

Les entrepreneurs de la construction des nouveaux bâtiments ont, en 1875, intenté une action à l'État, à l'effet d'obtenir des indemnités s'élevant ensemble à près de 300,000 francs, du chef de travaux supplémentaires, etc.

Le tribunal a écarté sauf deux, les chefs de réclamation, et il s'est borné à allouer aux demandeurs une somme de 18,400 francs, avec les intérêts judiciaires. Il reste à statuer sur un dernier point d'une importance toute secondaire. La décision n'interviendra probablement qu'après les vacances.

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

Crédit demandé : 1,200,000 francs.

Il a été alloué jusqu'ici pour cet objet 7,800,000 francs.

Le nouveau crédit servira, en partie, au payement du prix d'acquisition de

plusieurs immeubles, notamment de l'hôtel de la rue Ducale, n° 55, nécessaires à l'installation de services du Département des Travaux Publics.

Les prix à payer s'élèvent ensemble à 940,000 francs.

En vue de l'acquisition de l'hôtel de la rue Ducale, n° 55, il a été passé, sous réserve d'approbation par la Législature, un contrat qui fait l'objet de l'article 5 du projet de loi. (*Voir annexe A.*)

Une somme de 72,000 francs environ sera aussi prélevée sur ce crédit pour payer le solde de l'entreprise des bureaux des ponts et chaussées.

A l'aide du surplus, on pourra commencer des constructions à l'angle des rues de Louvain et de l'Orangerie, en vue du transfert du Ministère des Travaux Publics.

### § 9. Enseignement normal primaire.

#### A. BRUGES. — ÉCOLE NORMALE.

Crédit demandé : 350,000 francs.

Les travaux de construction sont en pleine activité. Depuis la rédaction du projet, l'Instruction Publique a reconnu nécessaire d'y faire apporter d'importantes additions. Celles-ci ont entraîné des expropriations et des travaux supplémentaires.

C'est pour couvrir l'ensemble de ces dépenses qu'un nouveau crédit de 350,000 francs est demandé. L'école coûtera 1,350,000 francs. Les travaux doivent être terminés vers la fin de l'année prochaine.

#### B. GAND. — ÉCOLE NORMALE.

Crédit demandé : 160,000 francs.

A Gand, comme à Bruges, le Département de l'Instruction Publique a constaté la nécessité de donner, au bâtiment en construction, des extensions pour lesquelles est demandé le supplément de crédit mentionné ci-dessus. La dépense totale s'élèvera à 1,360,000 francs. La date de l'achèvement des travaux est fixé au 1<sup>er</sup> septembre prochain.

#### C. AUTRES ÉCOLES NORMALES; SECTIONS PRIMAIRES EXISTANTES. — CONSTRUCTION ET AMÉLIORATION DE LOCAUX.

Crédit demandé : 1,187,200 francs.

Des crédits de 565,000 francs et de 500,000 francs ont été alloués par les lois des 4 août 1879 et 26 août 1880 pour la construction et l'amélioration de locaux d'enseignement normal primaire.

L'Instruction Publique a constaté qu'il est nécessaire de construire de nouvelles écoles normales dans plusieurs villes et de compléter les installations en cours d'exécution à Lierre, à Couvin, à Huy et à Virton. A cet effet, il lui faut disposer, cette année, d'une somme d'environ 1,187,200 francs, divisée comme il suit :

Hasselt. Construction d'une école normale d'institutrices, 1 <sup>er</sup> crédit, fr.	100,000
Namur. — — — — 2 <sup>o</sup> —	200,000
Tournai. — — — — 1 <sup>er</sup> —	100,000
Verviers. — — — d'instituteurs, 2 <sup>o</sup> —	200,000
Jodoigne. Construction d'une section normale d'instituteurs, 1 <sup>er</sup> crédit	100,000
Lierre. Agrandissement des locaux de l'école normale, dernier —	86,000
Couvin. — de la section normale, dernier —	110,000
Huy. — — — 3 <sup>o</sup> —	100,000
Virton. — — — dernier —	141,200
Lokeren. Construction de locaux pour une section normale d'instituteurs et pour une section normale d'institutrices, 1 <sup>er</sup> crédit .	50,000
	Fr. 1,187,200

### 3<sup>o</sup> TRAVAUX HYDRAULIQUES.

Les crédits demandés sous cette rubrique ont, le plus souvent, pour objet des travaux à exécuter dans les vallées des cours d'eau navigables, à partir du point où commence la navigabilité. L'État ne pourrait faire davantage sans usurper les droits et assumer les charges que la loi du 7 mai 1877 a laissés aux provinces. Très exceptionnellement, le Gouvernement propose de faire intervenir l'État, par voie de subside, dans les travaux à faire à la Senne et à l'Espierre. Des circonstances toutes particulières justifient, dans ces cas, l'allocation de subsides restreints.

#### § 10. Meuse. — *Dragages; ports; améliorations; expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 2,000,000 de francs.

Il a été alloué, par le § 17 de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 4 août 1879, un crédit de 1,000,000 pour permettre l'amélioration de certains ports, la création de quelques ouvrages nouveaux de ce genre et le paiement d'indemnités dues à des usiniers.

Au moyen de ce crédit, on a pourvu à l'amélioration du port de Jambes; à l'établissement de ports à Flemalle-Haute, au lieu dit la Pairelle; à Namur, au lieu dit du Bon Dieu; à la Plante et à Seraing. On va entamer les travaux du port de Statte.

Des travaux analogues de ports et de murs de quai sont projetés sur plusieurs autres points de la Meuse, notamment à Liège où il va falloir songer à la reconstruction du quai de Fragnée.

Aux barrages de la Plante, Tailfer et Rivière, il faut modifier les passes navigables pour éviter les retards que subit, par suite du mode de construction de ces ouvrages, le rétablissement de la navigation après les crues. Ces travaux sont estimés à 225,000 francs. Il conviendra, en outre, de construire des estacades en aval de ces barrages, ainsi que du barrage de Hun; le coût s'en élèvera à environ 120,000 francs.

Les crues de l'hiver dernier ont augmenté les hauts-fonds que l'on rencontre en divers endroits de la Meuse. Il importe de les faire disparaître, de régulariser

le lit du fleuve par des élargissements et des approfondissements et surtout de faciliter l'écoulement des eaux des grandes crues. Un crédit de 4,500,000 francs est nécessaire pour ces importants travaux.

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

Crédit demandé : 220,000 francs.

Par la loi du 4 août 1879 (art. 1<sup>er</sup>, § 18), il a été alloué au Département des Travaux Publics un crédit de 20,000 francs pour construction d'un port à Chênée.

Ce travail est achevé.

L'Union des charbonnages, mines et usines métallurgiques de la province de Liège demande que ce port soit approprié au chargement des charbons.

L'administration a dressé un avant-projet. La dépense n'excéderait pas 20,000 francs.

D'autres travaux, beaucoup plus importants, sont projetés en vue d'améliorer la section de l'Ourthe canalisée comprise entre Liège et Chênée et de canaliser l'Ourthe en amont de Comblain-au-Pont.

Un premier crédit de 220,000 francs est sollicité pour ces divers travaux.

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

A. Canal de Liège à Maestricht. . . . .	fr.	50,000
B. Canal de Maestricht à Bois-le-Duc. . . . .		20,000
C. Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut . . . . .		250,000

Les travaux indiqués *sub. litt. A, B et C* sont destinés à réaliser diverses améliorations de nature à faciliter la navigation entre Liège et Anvers, par la création de gares de croisement. Tandis que les écluses de ces canaux ont 7 mètres de largeur, ce qui permet le passage de bateaux de plus de 5 mètres, le plafond n'a que 10 mètres, ce qui ne permet pas le croisement des bateaux de plus de 5 mètres. On fera disparaître ces difficultés par l'établissement de gares de croisement suffisamment rapprochées.

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

Crédit demandé : 150,000 francs.

Ce crédit est destiné à payer des travaux d'amélioration de la Sambre, consistant notamment dans l'allongement des écluses et dans la construction d'une passerelle pour piétons, à accoler au pont projeté sur la Sambre, pour l'installation des ateliers du chemin de fer de l'Etat, sur la rive droite de la rivière, à l'endroit dit : « les Bas Prés » (Salzennes-les-Trieux), commune de Namur.

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

Crédit demandé : 3,500,000 francs.

Les crédits alloués par les lois du 4 août 1879, article 1<sup>er</sup>, § 20, et du 26 août 1880, article 1<sup>er</sup>, § 3, sont, pour la plus grande partie, engagés ou sur le point de l'être.

Le Département a achevé l'étude de la mise à grande section des biefs n<sup>os</sup> 9 et 10 et des écluses n<sup>os</sup> 9, 10 et 11 du canal de Charleroi. Les plans relatifs aux expropriations ont été soumis aux enquêtes.

On s'occupe des travaux relatifs à la mise à grande section des embranchements du Centre, notamment de la partie qui doit être utilisée pour la ligne de Charleroi à Mons.

Un contrat a été conclu avec M. Clark, ingénieur anglais, pour la rédaction du projet complet d'un ascenseur hydraulique à établir dans la vallée du Thiriau, et, afin d'éviter les pertes de temps, quelles que soient les circonstances qui peuvent se présenter, le service des ponts et chaussées étudie, de son côté, l'établissement de la série d'écluses à construire éventuellement, si l'ascenseur était reconnu ne pas pouvoir convenir ou devoir donner lieu à des dépenses par trop considérables.

Dans la vallée de la Haine, de Mons à Thieu, les opérations sont faites sur le terrain ; plusieurs projets d'ouvrages d'art sont déjà dressés. Les enquêtes ont eu lieu à Mons, Nimy, Obourg, Havré, Ville-sur-Haine, et Thieu ; on procède aux acquisitions de terrains.

Le Département prend toutes les mesures nécessaires pour que ces divers travaux si importants soient poussés avec activité.

Un crédit de 3,500,000 francs est sollicité pour pourvoir à leur exécution.

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

Crédit demandé : 3,000,000 francs.

Les crédits alloués par la loi du 4 août 1879, § 21, pour l'Escaut, sont pour la plupart engagés ou sur le point de l'être.

Les inondations de l'hiver dernier ont démontré qu'il importait d'imprimer aux travaux de l'Escaut une vive impulsion. Le Département adjudgera, cette année, le creusement de deux des six coupures prévues entre Semmersaeke et Gand, les travaux d'élargissement et d'approfondissement entre Audenarde et Gand, le creusement de maîtresses-rigoles pour l'assèchement des prairies, le creusement à Wetteren et à Schellebelle de deux des redressements prévus sur le bas Escaut. On procède aux études relatives à la reconstruction du pont de Termonde dans un redressement du fleuve.

Surtout, il faudra faire des travaux de dragages et de régularisation dans le bas Escaut, en dehors des redressements, afin de faire disparaître les hauts-fonds et les retrécissements qui gênent, non-seulement la navigation, mais aussi l'écoulement des eaux.

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

Crédit demandé : 100,000 francs.

Il serait superflu de s'étendre sur les inconvénients graves qu'ont à subir les riverains de l'Espierre. Il appartient à la province et aux communes d'effectuer les travaux nécessaires pour y parer; mais, désireux d'aider à des améliorations qui, directement ou indirectement, intéressent une si grande étendue du territoire, le Gouvernement sollicite un crédit de 100.000 francs pour pouvoir allouer un subside aux communes ou se charger de certains travaux.

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

Crédit demandé : 5,000,000 de francs.

Les travaux des nouvelles installations maritimes sont poussés avec une grande activité. Les expropriations avancent avec régularité.

Il importe que le Gouvernement soit mis à même de pourvoir au paiement des dépenses à résulter tant des travaux que de l'acquisition ou de l'expropriation des immeubles.

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

Crédit demandé : 100.000 francs.

Il convient que l'on établisse, le long des canaux sur lesquels le trafic est considérable, tous les ouvrages nécessaires pour faciliter et hâter le chargement et le déchargement des produits. La circulation est grande sur le canal de Mons à Condé, et l'on a reconnu la nécessité d'établir des murs de quai le long de ses rives.

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

Crédit demandé : 1,600,000 francs.

Les crédits alloués par les lois du 4 août 1879 et du 26 août 1880 permettent d'acheter les terrains nécessaires pour son établissement et d'exécuter les travaux de l'avant-port de Gand. L'Etat est en possession de presque tous les terrains; l'adjudication a eu lieu; les travaux de l'avant-port seront donc entamés prochainement.

En même temps que l'on y procédera, le Gouvernement des Pays-Bas fera construire la section située sur le territoire néerlandais.

Un premier crédit de 1,600,000 francs est sollicité pour l'exécution de cette section. La dépense totale, expropriations et travaux, est estimée à 3,300,000 francs.

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

Crédit demandé : 150,000 francs.

Dans le but de dégager le canal de Selzaete des eaux de l'Eede, qui gênent la facile évacuation des eaux des polders riverains, l'administration a étudié les moyens de jeter l'Eede dans le canal de dérivation de la Lys. Le projet est terminé. Dès que certaines dispositions seront prises, d'accord avec les communes, pour l'entretien et la manœuvre des ouvrages dans l'avenir, on pourra entamer les travaux.

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

Crédit demandé : 560,000 francs.

Par la loi du 4 août 1879, article 1<sup>er</sup>, § 26, il a été alloué un crédit de 160,000 francs pour l'exécution de divers travaux d'amélioration et le paiement de dépenses se rattachant à la canalisation de la Dendre.

Depuis lors, divers jugements ont été rendus qui ont fixé les indemnités dues pour expropriations. Un compte définitif a pu être réglé par convention transactionnelle avec l'un des entrepreneurs de la canalisation de la Dendre.

Pour pourvoir au paiement de ces créances et continuer les travaux de reconstruction du pont d'Audegem, il faut au Gouvernement un crédit de 560,000 francs.

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

Crédit demandé : 250,000 francs.

Il est indispensable d'améliorer le Rupel, afin de faciliter la propagation de la marée entre ses rives. A cet effet, il conviendra de modifier son embouchure, de régulariser son lit et de draguer les hauts-fonds qu'il présente.

En outre, il y a un grand intérêt à construire à Boom, sur la rive droite, immédiatement en aval du pont du chemin de fer, un quai de transbordement avec voies ferrées raccordées à la station.

Un premier crédit de 250,000 francs est demandé pour permettre l'exécution de ces travaux d'amélioration.

§ 23. *Démer. — Expropriations et travaux divers.*

Crédit demandé : 225,000 francs.

Les inondations qui se sont produites, à diverses reprises, dans la vallée du Démer ont donné lieu à de vives plaintes de la part des riverains.

Le Gouvernement a fait rechercher les améliorations à apporter à la situation actuelle.

Tout en laissant à l'initiative des particuliers et des communes le soin d'effectuer les ouvrages qui leur incombent, le Gouvernement est disposé à procéder à l'exécution des travaux qui présentent un caractère d'utilité générale.

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

Crédit demandé : 75,000 francs.

Diverses rectifications du lit de la Grande Nèthe sont projetées, en vue de faciliter l'écoulement des eaux des crues.

On se propose d'exécuter trois de ces rectifications dans la partie aval de la rivière.

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

Crédit demandé : 300,000 francs.

La ville de Malines se plaint, depuis un grand nombre d'années, de voir plusieurs de ses rues périodiquement envahies par les eaux de la Dyle. Elle attribue ces inondations aux redressements effectués dans le lit de cette rivière, en amont de Malines, et aux eaux débordées de la Senne qui affluent dans la Dyle, aussi en amont de la ville.

Pour améliorer la situation de Malines, l'administration a, dans le but de faciliter l'écoulement des crues, utilisé un ancien fossé militaire situé au nord-est de la ville. Après la crue de 1850, cette dérivation a été agrandie.

Mais elle ne suffit pas pour livrer passage à toutes les eaux de la Dyle pendant une grande crue, et l'on doit encore actuellement utiliser le lit qui traverse la ville, de telle sorte que celle-ci est exposée aux inondations, surtout pendant les hautes marées.

Un premier crédit de 300,000 francs est sollicité pour permettre d'améliorer la situation actuelle.

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

Crédit demandé : 500,000 francs.

Le Gouvernement a fait étudier le moyen d'empêcher les inondations de la Senne entre Vilvorde et le Senneгат. L'on peut empêcher tout débordement de la Senne, en effectuant des travaux de redressement, d'élargissement et d'approfondissement de la rivière et en reconstruisant les ouvrages d'art avec des débouchés suffisants. Les dépenses à faire s'élèveront à environ 3 1/2 millions. Elles incombent aux provinces traversées par la Senne. Le Gouvernement est, toutefois, disposé à y intervenir par voie de subside. Un crédit de 500,000 francs est demandé par lui à cette fin.

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

Crédit demandé : 300,000 francs.

Il importe au plus haut degré que, pour l'hiver prochain, l'on soit en mesure, d'évacuer les eaux de crue de l'Yser par la dérivation formée par le canal de Loo et le canal de Furnes à Nieupoort.

Actuellement, on est occupé à recreuser et endiguer ce dernier canal; on

a adjugé des revêtements en briques pour fixer les talus dans la partie du canal comprise entre le siphon du Kruisvaart et l'écluse à la mer ; enfin, on va procéder à divers travaux de consolidation et de fixation des talus dans le canal de Loo.

Pour achever ces ouvrages, un nouveau crédit de 500,000 francs est indispensable. Il représente la part de l'État dans les dépenses nécessitées par l'exécution des travaux. On sait que ces travaux font partie des ouvrages décrétés par la loi du 8 mars 1858 et s'exécutent conformément aux dispositions de cette loi, avec le concours de la province, des communes et des particuliers intéressés.

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

Crédit demandé : 10,000 francs.

Par la loi du 4 août 1879, article 1<sup>er</sup>, § 25, un crédit de 10,000 francs a été alloué pour améliorer l'écoulement des eaux du Sud de Bruges par le fossé extérieur des anciens remparts de cette ville. Ce crédit a reçu sa destination, et l'on sollicite actuellement un nouveau crédit de 10,000 francs pour compléter l'amélioration dont il vient d'être question, par le creusement d'une rigole d'écoulement du Kerkebeek vers le fossé extérieur précité.

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

Crédit demandé : 500,000 francs.

Un premier crédit de 500,000 francs, un second crédit de trois millions ont été alloués par les lois du 17 juillet 1877 et du 4 août 1879 pour les travaux relatifs à l'amélioration de l'avant-port d'Ostende et de la navigation vers Bruges.

Toutes les opérations préliminaires, levés et sondages, sont terminées ; faites avec soin et régularité, elles ont démontré qu'il serait, sinon impossible, du moins fort dangereux, de construire séparément les divers ouvrages constituant le projet. En conséquence, un nouveau crédit de 500,000 francs est sollicité pour permettre la mise en adjudication, en bloc, de la série des travaux la plus rapprochée du chenal.

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

Crédit demandé : 250,000 francs.

La loi du 4 août 1879 a alloué un crédit de 1,000,000 de francs pour la construction d'un bassin à flot au port de Nieuport.

Le plan général est approuvé, les plans relatifs aux emprises sont soumis aux formalités de l'enquête.

On achève l'élaboration du projet de l'écluse.

Un deuxième crédit de 250,000 francs est sollicité pour permettre d'effectuer, en même temps que l'écluse, la coupure pour le redressement du chenal.

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

Crédit demandé : 300,000 francs.

Ce crédit sera utilisé à la reconstruction d'épis en maçonnerie, à la construction de deux nouvelles jetées à Heyst et à l'établissement de perrés entre Ostende et Middelkerke. En ce qui concerne les deux nouvelles jetées à construire à Heyst, on fait remarquer que ces travaux n'auront pas seulement pour effet d'améliorer l'estran en cet endroit, mais qu'ils donneront satisfaction aux réclamations de l'industrie de la pêche, dont les chaloupes, au lieu actuel de stationnement, menacent, à la moindre tempête, d'être brisées contre le perré de la digue.

§ 32. *Polders et Wateringues. — Intervention de l'Etat dans l'exécution de travaux d'amélioration.*

Crédit demandé : 200,000 francs.

Ce crédit est nécessaire pour permettre à l'Etat d'intervenir, par voie de subside, dans les dépenses d'exécution de travaux d'amélioration à effectuer dans la circonscription de Polders et de Wateringues.

§ 33. *Etablissement de lignes télégraphiques sur les rives des voies navigables et de leurs affluents.*

Crédit demandé : 100,000 francs.

Le réseau des lignes télégraphiques établies sur les rives des voies navigables est déjà fort étendu. Il sera prochainement achevé. Mais il importe de ne pas se borner aux grandes artères et de continuer le réseau le long des principaux affluents. De la sorte seulement, on pourra recueillir des observations et des renseignements qui permettent de prendre, sans retard, en temps de crues, les mesures nécessaires.

4<sup>o</sup> CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

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

Crédit demandé : 300,000 francs.

Un arrêté du Ministre des Travaux Publics, du 12 mai 1873, avait approuvé un plan pour la station de Dison, du chemin de fer des Plateaux de Herve, et pour l'avenue d'accès de cette station.

Des modifications à ce plan furent reconnues désirables, et un second arrêté ministériel, daté du 25 novembre 1874, annula le premier arrêté et approuva un nouveau plan.

La Compagnie des Plateaux de Herve prétendit que le Gouvernement avait épuisé ses droits en prenant le premier arrêté; elle refusa d'exécuter le second.

Ces contestations furent déférées au pouvoir judiciaire. Les prétentions de la

Compagnie furent admises par un jugement du 23 janvier 1878, et par un arrêt de la Cour d'appel de Liège, du 5 décembre suivant. Ces décisions impliquent même que la Compagnie n'est tenue de fournir qu'une partie du chemin d'accès prévu au plan du 12 mai 1873. Les 150 premiers mètres de ce chemin, à partir de la place de stationnement, sont seuls à charge de la Compagnie ; les 175 mètres restants ne le sont pas. L'arrêt de la Cour de Liège, décidant en fait, le recours en cassation n'était pas ouvert.

Le Gouvernement, qui avait basé son arrêté du 25 novembre 1874 sur des considérations d'intérêt public, persiste à penser que le plan approuvé par cet arrêté doit recevoir son exécution. Comme il ne peut l'imposer intégralement à la Compagnie, il ne lui reste d'autre alternative que d'en assurer l'exécution aux frais du Trésor et de la commune de Dison.

Le supplément de dépense est évalué à 330,000 francs environ. La commune de Dison a promis son concours à concurrence de 30,000 francs. Il reste donc 300.000 francs environ à la charge du Trésor public.

La somme de 330,000 francs comprendrait la valeur des terrains à acquérir pour créer le chemin d'accès sur les 175 mètres de longueur dont il vient d'être parlé et l'indemnité à payer à la Compagnie pour la construction du chemin sur ces 175 mètres, et pour les dépenses supplémentaires auxquelles elle sera astreinte, du chef des acquisitions de terrains et de l'exécution des travaux dans la station de Dison ainsi que sur les 150 premiers mètres à partir de la place de stationnement. Une convention, dans ce sens, sera conclue entre le Gouvernement et la Compagnie, si la Législature accorde au Gouvernement le crédit de 300.000 francs qu'il sollicite aux fins préindiquées.

### 5° CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION.

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

1° Travaux de consolidation de la voie entre Ostende et la frontière allemande, près de Bleyberg. Part de premier établissement dans la substitution de rails d'acier à des rails de fer, dans l'augmentation du nombre de billes, dans l'emploi de plaques sur les billes intermédiaires, dans le ballastage en pierres, dans les travaux de renouvellement à effectuer en 1881 et en partie en 1882 . . . . . fr. 2,700,000

La consolidation de la voie entre Ostende et la frontière allemande, près de Bleyberg, est motivée par la nécessité d'imprimer une marche plus rapide aux trains express transportant les voyageurs et les dépêches postales entre l'Angleterre et l'Allemagne en transit par la Belgique. L'organisation de ces trains plus rapides sera d'ailleurs favorable aux relations entre la Belgique, d'une part, l'Angleterre et l'Allemagne, d'autre part.

L'imputation sur les crédits affectés aux travaux de premier établissement, de la partie de la dépense de réfection des voies qui répond à une plus value de celles-ci, est conforme aux précédents.

A reporter. . fr. 2,700,000

Réport. . fr. 2,700,000

La consolidation des voies devrait être exécutée immédiatement sur une autre ligne encore : celle de Bruxelles à la frontière du grand-duché de Luxembourg par Namur, Arlon, Sterpenich. L'importance de cette ligne, au point de vue du transport des voyageurs à grande vitesse, augmente beaucoup. Elle s'accroîtra davantage encore après la mise en exploitation du chemin du Saint-Gothard.

Ce travail devra se faire l'année prochaine.

2° Doubles voies de Juslenville à Spa, de Flénu-Produits à Dour, de Piéton à Bascoup, de Jumet à Gosselies (ville), de Bonne-Espérance à Peissant, d'Athus à la frontière française vers Longwy. . . . . 1,300,000

La double voie de Pépinster à Spa était déjà prévue par l'exposé des motifs du projet de loi présenté à la Chambre dans sa séance du 2 juillet 1879. L'étude du projet fait connaître que la dépense sera beaucoup plus élevée que l'on avait compté d'abord. On n'a pu réserver sur les fonds alloués par la loi du 4 août 1879 que ce qui est nécessaire pour la construction de la double voie de Pépinster à Juslenville. Le crédit à pétitionner doit donc comprendre la somme à affecter à l'établissement de la seconde voie entre Juslenville et Spa.

La double voie entre Flénu-Produits et Dour est proposée en prévision de l'ouverture du chemin de Dour à Cambrai. Celle-ci augmentera, dans une forte proportion, le mouvement des trains entre Mons et Dour, et il importe que la double voie soit, sur cette section, complétée en temps opportun.

La double voie entre Piéton et Bascoup est rendue nécessaire par l'intensité du trafic.

Il en est de même pour la double voie d'Athus à la frontière française dans la direction de Longwy.

Quant à la double voie entre Jumet et Gosselies (ville) et entre Bonne-Espérance et Peissant, elle est projetée surtout dans un intérêt de sécurité, ces sections présentant des bifurcations qui compliquent et rendent dangereux le service à simple voie.

On ne pourra d'ailleurs pas attendre longtemps pour établir la double voie entre Gilly-Sart-Allet et Jumet, entre Gosselies (ville) et Luttre, entre Ecaussines et Houdeng et entre Peissant et Erquelines, ce qui comblera les seules lacunes qui resteront encore sur les lignes de Châtelineau à Luttre et du Centre.

Les doubles voies de Juslenville à Spa, de Flénu-Produits à Dour, de Piéton à Bascoup, de Jumet à Gosselies (ville), de Bonne-Espérance à Peissant et d'Athus à la frontière française coûteront 2,300,000 francs ; mais un crédit de 1,300,000 francs suffirait

A reporter . . fr. 4,000,000

Report. . fr. 4,000,000

pour les expropriations, les travaux et les fournitures qu'il faudra payer avant la fin de l'année.

3° Voie de raccordement entre la station de Boom et le quai au Rupel ; suppression du passage à niveau de la rue des Marets à Liège . . . . . fr. 400,000

En vue de faciliter l'expédition des produits des nombreuses briqueteries et tuileries en exploitation près de Boom, le Gouvernement a décidé de construire, le long du Rupel, un quai de chargement spécial pour ces matériaux.

Le raccordement de ce quai à la station de Boom, et les voies de chargement donneront lieu à une dépense de 200,000 francs environ.

Le passage à niveau de la rue des Marets à Liège est des plus dangereux. Il met obstacle à l'amélioration des dépendances de la remise aux locomotives et des ateliers de la gare des Guillemins.

Cette suppression donnera lieu à une dépense de 200,000 francs environ.

4° Exercice du droit de parcours par l'administration des chemins de fer de l'État sur la section de Saint-Nicolas à Saint-Gilles (Waes) du chemin de Malines à Terneuzen. . . . . fr. 100,000

Dans l'intérêt général, il importe que l'origine de la ligne de Saint-Gilles (Waes) à Eecloo soit reportée à Saint-Nicolas ; et, dans ce but, il a été décidé que l'administration ferait usage du droit de parcours sûr la section de Saint-Nicolas à Saint-Gilles (Waes) du chemin de fer de Malines à Terneuzen. Cette section devra être raccordée à la station provisoire de Saint-Nicolas du chemin de Termonde à Saint-Nicolas.

On évalue à 100,000 francs la dépense de premier établissement que l'État aura à faire en vue de pouvoir assurer le service de ses trains entre cette station et Saint-Gilles (Waes).

5° Installations pour le service de la traction et du matériel de de transport : ateliers de Gand et de Namur ; ateliers de visite des wagons à Monceau et à Montigny ; remises aux locomotives, magasins, dortoirs, etc. . . . . fr. 1,000,000

Les fonds réservés (1,300,000 francs) sur les crédits spéciaux alloués par la loi du 2 avril dernier pour les travaux des ateliers de Gand et de Namur, permettront d'acquérir les terrains nécessaires et d'effectuer les terrassements, ainsi que la construction des ouvrages d'art.

Il importe que l'on puisse entamer, immédiatement après la pré-

A reporter. . fr. 5,800,000

Report. . fr. 5,500,000

paration du terre-plein, l'établissement des divers ateliers et la pose des voies destinées à les desservir.

Les ateliers de visite des wagons aux gares importantes de Monceau et de Montigny sont réclamés depuis longtemps. On ne peut pas tarder plus longtemps à les construire.

Dans beaucoup de stations, les locomotives doivent passer la nuit à l'air. Dans l'intérêt de leur conservation comme aussi pour la facilité de la visite et de l'allumage, il importe qu'elles soient abritées.

D'autre part, des remises doivent être pourvues de dortoirs pour les machinistes, de bureaux pour les ateliers, de magasins, etc.

Les divers travaux de l'espèce que le Gouvernement compte entreprendre immédiatement sont évalués à la somme de 4,000,000 de francs ; mais il suffira d'un crédit de 1,000,000 de fr. pour la partie de ces travaux et les expropriations qu'il faudra payer avant la fin de l'année.

6° Travaux sur l'ensemble du réseau : aménagement et agrandissement de stations existantes ; construction de nouveaux bâtiments des recettes et de gares couvertes : construction de magasins à marchandises, de hangars de transbordement, etc. ; construction de gares nouvelles, travaux divers. . . . . fr. 7,000,000

Beaucoup de stations réclament des agrandissements et des transformations. Parmi ces stations on peut citer, notamment, celles de Braquegnies, de Manage, de Baume, de Luttre, de Couillet-Montigny, de Tamines, de Bonne-Espérance, de Faurœux, de Grand-Reng, de Jumet-Brulotte, de Farciennes, d'Oignies-Aiseau, d'Assesses, de Libramont, de Marbehan, d'Athus, de Bertrix, de Havelange, de Statte, de Verviers, de Pépinster, de Gouvy, de Tongres, de Jodoigne, de Jauche, de Hal de Mareq, de Basècles (carrières), de Blaton, d'Ormeignies, de Rebaix, de Wasmes, de Wetteren, de Grembergen, de Thielt, de Pitthem, de Jabbeke, etc.

Du point de vue de la sécurité, et par conséquent du point de vue de la surveillance, il est fâcheux que, dans les stations d'un ordre secondaire, les chefs de station ne soient pas logés dans l'enceinte même des gares. Depuis trois ans, un certain nombre de stations de cet ordre ont été pourvues de bâtiment des recettes avec logement ; mais il reste encore beaucoup à faire dans cet ordre d'idées. Abstraction faite des gares d'une certaine importance, il y a encore actuellement 102 stations qui n'ont pas de logement ou dont les habitations ne sont pas occupées parce qu'elles sont insuffisantes.

L'administration voudrait pouvoir construire des bâtiments de

A reporter. . fr. 12,500,000

Report. . fr. 12,500,000

recettes avec logement, notamment à Grand-Reng, à Ramillies, à Orp-le-Grand, à Jauche, à Lincent, à Moustier, à Remicourt, à Noirhat, à Bierzet-Awans, à Poix, à Mellier, à Harchies, à Schendelbeke, à Orroir, à Flénu-Produits, à Forrières et à Watermael.

D'autre part, il est des stations, notamment sur les lignes rache-tées, où les bâtiments actuels ne répondent plus aux besoins du service.

À Arlon, il est devenu nécessaire de construire, pour le service des voyageurs, un bâtiment nouveau plus vaste que le bâtiment actuel et d'y annexer une gare couverte.

La station d'Ottignies doit être pourvue également d'installations meilleures pour le service des voyageurs.

Il est décidé qu'on y transférera le bâtiment des recettes de l'ancienne station de Tournai, ainsi que les charpentes et supports de la baraque qui a servi, l'an dernier, à la fête du Cercle artistique et littéraire de Bruxelles. La station d'Ottignies sera ainsi dotée d'une très-bonne gare couverte et d'un bâtiment des recettes très-satisfaisant.

Il est reconnu, depuis longtemps, qu'une gare couvrant les voies et les trottoirs du service des voyageurs à Braine-le-Comte est nécessaire.

Des stations en grand nombre n'ont pas de magasins à marchandises ou n'en ont que d'insuffisants. À cet égard, on peut citer en première ligne les stations de Bruxelles (Allée-Verte), de Liège (Guillemins), de Landen, de Huy-le-Tilleul, de Mouscron, de Cuesmes, de Couillet-Montigny, de Ciney et de Sterpenich.

L'utilité d'un certain nombre de stations nouvelles, réclamées par les populations, a été admise en principe.

On ne pourrait pas créer dès à présent toutes ces stations. On ne pourra construire que celles des Hamandes, des Aulniats, de Ressaix, de Courrières, de Steenhuffel, de Ledeborg, de Ramscapelle, et on devra se borner à y exécuter les travaux les plus indispensables.

D'autre part, à raison de l'insuffisance des stations de La Louvière et de Charleroi, il faudra créer, dans leur voisinage immédiat, des gares auxiliaires pouvant les suppléer dans une certaine mesure.

Dans un plus grand nombre de stations encore il manque, pour que le service s'y exécute dans de bonnes conditions, certaines installations, telles que des voies de garage, des ponts à bascule, des plaques tournantes, des grues, des rampes, des pavages, des moyens d'éclairage, des trottoirs et des abris pour les voyageurs, etc., etc.

A reporter. . fr. 12,500,000

Report. . fr. 12,500,000

D'autre part, il manque, le long des voies, un grand nombre de maisonnettes et de loges de gardes-barrière et de route.

Les devis de l'ensemble de ces travaux s'élèvent à une somme considérable. Le Gouvernement se borne à demander actuellement un crédit de 7,000,000 de francs, qui suffira pour les expropriations, les travaux et les fournitures qu'il faudra payer dans le courant de la présente année.

7° Appareils Saxby et Farmer ; Block-system Siemens et Halske ; grosses sonneries allemandes. etc. . . . . fr. 400,000

A mesure que le trafic augmente et que le réseau des chemins de fer se complique, il devient de plus en plus nécessaire d'assurer la sécurité de la marche des trains au moyen de signaux et d'appareils d'enclanchements perfectionnés.

Il a été, depuis trois ans, fait de grands progrès sous ce rapport, mais il reste encore beaucoup à faire pour que le service se trouve partout dans des conditions satisfaisantes.

D'autre part, il importe de mieux garantir la sécurité du service sur les lignes à simple voie et aux passages à niveau.

Il conviendrait que de grosses sonneries allemandes fussent placées sur toutes les lignes à simple voie. Le crédit de 400,000 francs, ajouté à ceux dont l'administration dispose encore, permettra de solder le prix des appareils à commander immédiatement, qui seront fournis et placés avant la fin de l'année.

Le crédit pétitionné pour les travaux de la voie et des constructions nouvelles s'élève donc à . . . . . fr. 12,900,000

### § 36. *Traction et matériel.*

1° Extension du matériel de traction, outillage des ateliers de réparation, des remises pour locomotives, alimentations d'eau, etc. . . . . fr. 1,000,000

Le matériel de traction n'est pas en rapport avec les besoins du trafic. Il est nécessaire de l'augmenter, dans le plus bref délai, de 127 locomotives, dont le coût (machines, tenders, jeu de roues de rechange, freins Westinghouse) est évalué à 6,850,000 francs ; mais on affectera jusqu'à concurrence d'une somme de 2,420,000 francs, les fonds prévus au budget de 1882 pour le renouvellement du matériel, à l'achat de locomotives et tenders, en sorte qu'il suffit de porter la différence entre les deux sommes précitées (6,850,000 — 2,420,000 = 4,430,000 francs) au crédit de premier établissement.

Pour que l'on puisse utiliser complètement ce qui a déjà été fait, en vue de l'application des freins Westinghouse aux trains de

A reporter. . fr. 1,000,000

Report. . fr. 4,000,000

voyageurs, il reste à armer 441 locomotives des appareils voulus. Ce travail donnera lieu à une dépense de 1,455,000 francs.

L'outillage des ateliers en construction ou dont la construction est décidée à Mons, à Namur et à Gand donnera lieu à une dépense de 1,200,000 francs environ. D'autre part, l'outillage de diverses remises à locomotives, qui viennent d'être construites ou qu'il faudra construire prochainement, entraînera une dépense évaluée à 250,000 francs

La dépense prévue dès à présent de ces divers chefs est donc de 7,335,000 francs; mais quoique il entre dans les intentions du Gouvernement de faire adjuger prochainement toutes ces fournitures, il lui suffira d'un crédit de 1,000,000 de francs pour être à même de solder le prix de celles qui seront effectuées cette année. Les crédits complémentaires feront l'objet de projets de loi qui seront soumis ultérieurement à la Chambre.

2° Extension et amélioration du matériel de transport, outillage des ateliers, etc. . . . . fr. 4,000,000

En vue de l'exploitation des lignes nouvelles qui seront livrées au service en 1881 et 1882, il faut augmenter le matériel des trains de voyageurs. Il faudra commander immédiatement :

45 voitures de première classe, à fr. 13,000 = . fr.	585,000
20 voitures mixtes, à fr. 11,200 = . .	224,000
13 voitures de deuxième classe, à fr. 8,800 = . .	114,400
50 wagons à bagages, à fr. 6,000 = . .	300,000
Les appareils à gaz pour ce matériel coûteront .	40,000
et les freins Westinghouse . . . . .	102,400

D'autre part, pour qu'on puisse utiliser complètement ce qui a déjà été fait en vue de l'application des freins Westinghouse aux trains de voyageurs, il reste à pourvoir 1,500 voitures des appareils voulus; ce travail donnera lieu à une dépense de . . . . . fr. 1,332,000

et la dépense totale pour le matériel à voyageurs sera ainsi de . . . . . fr. 2,697,800

Il est nécessaire de commander, dans le courant de l'année, les 1,500 wagons à charbon qu'il faudra ajouter à l'effectif dont l'administration dispose, pour qu'elle soit à même, au 1<sup>er</sup> octobre 1882, de fournir la totalité du matériel pour les expéditions qu'elle aura à effectuer en France par le chemin français du Nord.

D'autre part, il sera nécessaire de l'augmenter de 500 wagons en vue de l'accroissement du trafic et de commander 100 wagons à coke, 50 wagons fermés de grand modèle et 50 wagons à deux compartiments.

A reporter. . fr. 2,000,000

Report. . fr. 2,000,000

La dépense à laquelle cette augmentation du matériel de transport donnera lieu est évaluée comme il suit :

2,000 wagons à charbon.	à fr. 2,750 = fr.	5,500,000
100 wagons à coke,	à fr. 3,575 = .	357,500
50 wagons fermés,	à fr. 3,775 = .	188,750
50 wagons à deux compartiments,	à fr. 3,625 = .	181,250
Ensemble. . . fr.		6,227,500

Les ateliers pour la réparation du matériel de transport en construction ou à construire, à Mons, à Namur et à Gand, devront recevoir, en partie, leur outillage dans le courant de 1882 ; il en sera de même des ateliers de levage à construire à Monecau et à Montigny, et il faudra, d'autre part, compléter l'outillage des ateliers de Schaerbeck, de Tirlemont, de Charleroi, etc. Une somme de 288,700 francs est nécessaire à cet effet.

La dépense prévue est donc de 9,214,000 francs ; mais, pour les raisons données au 1° du paragraphe précédent, il suffirait actuellement d'un crédit de 4,000,000 de francs.

3° Chauffage des trains. . . . . fr. 560,000

Pour compléter les installations préparatoires du chauffage des trains, il y a lieu de pourvoir de générateurs à vapeur les stations de Tirlemont, de Malines, d'Ostende, de Courtrai, d'Arlon, de Braine-le-Comte, d'Enghien et de Quiévrain.

Il faudra, en outre, pour ces installations nouvelles, 16 chaudières, 17 appareils réchauffeurs, 100 tricyles ; enfin, un assez grand nombre de chaufferettes.

4° Pièces de rechange et approvisionnements . . . . . fr. 4,500,000

La situation des magasins d'objets d'approvisionnements et de pièces de rechange n'est plus en rapport avec l'importance du réseau et du trafic. Constitués en vue du réseau ancien, ces magasins, ont dû pourvoir aux nécessités des lignes nouvelles, ouvertes en grand nombre, depuis quelques années, et des lignes rachetées, dont, sous ce rapport, les ressources étaient insuffisantes.

Il importe que le service n'ait pas à souffrir de l'insuffisance des approvisionnements.

A cet effet, il est indispensable d'augmenter les magasins dans une large mesure.

L'administration estime qu'il faudrait y consacrer la somme préindiquée de 4,500,000 francs.

Le crédit pétitionné pour la traction et le matériel s'élève donc à fr. 3,860,000

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

Crédit demandé : 2.000,000 de francs.

Le budget du chemin de fer a, de tout temps, été réglé, en ce qui concerne les frais d'entretien de la voie, en tenant compte du emploi des matériaux à mettre hors d'usage d'après la valeur attribuée à ceux-ci.

L'allocation budgétaire annuelle ne comprend que la différence entre cette valeur et le prix estimatif des matériaux neufs, soit à peu près le tiers de la dépense totale.

Le emploi des vieux rails s'est réalisé d'abord par remaniement proprement dit ; puis par voie, soit d'échange contre des fers neufs, soit de cession à prix d'argent (1).

On le comprend, ces opérations, qu'elles se fassent en argent ou en nature, ne peuvent pas prendre pied dans les budgets ordinaires, car les recettes et les dépenses qu'elles comportent éventuellement ne représentent, en aucun cas, ni des produits ni des charges de l'exploitation.

C'est pourquoi, lorsqu'elles donnent lieu à des versements et à des liquidations, elles sont, par analogie, rattachées au budget pour ordre (1). Les dispositions qui régissent ce budget leur sont donc applicables dans l'espèce, notamment l'article 24 de la loi du 15 mai 1846, portant que les dépenses doivent être limitées aux recouvrements effectués.

Mais cette règle, appliquée au chemin de fer, n'a pas pu, dans la pratique, être toujours observée rigoureusement, parce qu'il s'agit ici de travaux de première nécessité qu'il n'est pas au pouvoir de l'administration d'éviter, ni même d'ajourner à son gré.

Or, la marche nécessaire de ces travaux exige que les rails neufs soient fournis avant qu'on commence l'enlèvement de ceux qui doivent être retirés des voies.

L'on est ainsi dans le cas de devoir payer ces fournitures alors que l'on ne dispose encore que d'une partie des ressources.

De plus, il est arrivé souvent, surtout pendant les dernières années, qu'on ne parvenait pas à conclure les marchés pour la cession des vieux matériaux, aussitôt que ceux-ci étaient rendus disponibles.

Par suite des circonstances critiques que l'industrie a eu à traverser, et, d'un autre côté, de la place de plus en plus large qui a été donnée à l'acier dans la construction des voies ferrées, les transactions en vieux fers ont été beaucoup plus rares et ont présenté beaucoup plus de difficultés.

On n'a le plus souvent obtenu les rails neufs qu'à prix d'argent ; les fers hors d'usage n'ont pas été demandés ou ils l'ont été à des conditions inacceptables et ce n'est guère que l'exportation vers l'Amérique, qui en a débarrassé l'administration.

---

(1) Voir dépêche du Département des Travaux Publics, insérée dans le rapport de la section centrale du budget des recettes et des dépenses pour ordre de 1881. Document n° 88, pp. 40 et suivantes.

Mais cet important débouché est lui-même fort variable à cause des fluctuations du fret.

La réalisation des ressources à provenir des matériaux retirés des voies a donc subi de longs retards, et néanmoins il a bien fallu, dans l'entre-temps, pourvoir au paiement des matériaux neufs au moyen d'avances faites par le Trésor.

Afin de n'avoir plus à recourir à ce mode irrégulier, il conviendrait d'affecter un crédit spécial, en dehors des budgets ordinaires, à la constitution d'un approvisionnement équivalent à la quantité représentée par les matériaux à retirer des voies pendant une année, soit une valeur évaluée à 2.000.000 de francs.

On pourrait ainsi opérer la vente des vieux rails et en faire rentrer le produit en temps utile pour qu'il soit employé aux paiements des rails neufs destinés à l'entretien pendant l'année suivante.

#### 6° POSTES.

##### § 58. *Construction ou agrandissement de bureaux de poste.*

Crédit demandé : 550,000 francs

Un certain nombre de bureaux de poste sont devenus tout à fait insuffisants ; d'autres manquent des installations les plus indispensables ; d'autres encore doivent être ou déplacés ou notablement agrandis. Il en est ainsi, notamment à Bruxelles, à Charleroi, à Liège, à La Louvière, à Mons, à Namur, à Tournai, etc. Enfin, la réunion, dans un même bâtiment, des services des postes, des télégraphes et des marchandises, à Verviers (Centre), est vivement réclamée. La réalisation de ce projet serait favorable aux convenances du public comme aux intérêts du service. Les diverses mesures résumées ci-dessus comporteraient une dépense de 550.000 francs, montant du crédit demandé

#### 7° TÉLÉGRAPHES.

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

Crédit demandé : 211,000 francs.

Le crédit de 200,000 francs alloué, en dernier lieu, pour le même objet, par la loi du 4 août 1879, est complètement engagé. Il importe que le Département puisse disposer sans retard de nouvelles ressources. Bientôt, en effet, la mise en exploitation de certaines lignes de chemin de fer, actuellement en construction, nécessitera l'installation de nouvelles lignes télégraphiques. Il faudra, en outre, créer des bureaux dans diverses localités où le commerce et l'industrie ont une importance assez grande pour justifier cette mesure. Puis, le réseau actuel réclame certaines améliorations, notamment l'établissement de lignes souterraines à Bruxelles, ainsi que de fils et d'appareils supplémentaires. Enfin, il y a lieu de transférer le dépôt des postes et des télégraphes de Bruxelles (Nord) dans un nouveau bâtiment à construire. Le crédit de 211,000 francs permettra de faire face à une partie des dépenses auxquelles donneront lieu ces extensions et améliorations.

## 8° MARINE.

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

Crédit demandé : 70,000 francs.

Un des bateaux pilote de la station d'Ostende date de 1843 ; dans l'état de vétusté où il se trouve, il n'offre plus les conditions de solidité qu'exige un service permanent à la mer.

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

Crédit demandé : 70,000 francs.

La concurrence nous oblige à ne négliger aucun moyen d'améliorer le service des paquebots d'Ostende à Douvres. Les embarquements en rade se font actuellement à l'aide d'une simple mouche à vapeur, sans abri sur le pont.

Ces transbordements sont désagréables aux voyageurs ; et, bien que, par suite de l'amélioration du port d'Ostende, ils soient devenus moins fréquents, il importe cependant de les faire dans les meilleures conditions possibles.

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

Crédit demandé : 18,000 francs.

Le § 50 de la loi du 4 août 1879 a alloué un crédit de 160,000 francs pour la construction d'un bateau garde-pêche. La concurrence sur laquelle l'administration avait compté, en établissant son devis, ne s'est pas produite. Une somme de 18,000 francs est nécessaire pour compléter l'inventaire et l'armement de ce bateau.

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

Crédit demandé : 67,500 francs.

La loi du 2 janvier 1881 a alloué les fonds nécessaires, pour la construction de deux bateaux-phares, dont un de réserve, destinés à indiquer aux navigateurs les abords du banc « Wandelaar » et à rendre ainsi plus sûr l'accès de la passe principale de l'embouchure de l'Escaut. Il convient d'installer sur les bateaux de ces signaux phoniques que, dans d'autres pays, on emploie pour avertir les navigateurs, en temps de brume, alors que, à quelque distance, les feux ne se distinguent plus des écueils qu'ils ont à éviter et pour leur indiquer la direction à suivre.

Ces appareils, connus sous le nom de *sirènes*, projettent, au moyen de la vapeur ou de l'air comprimé, un son extrêmement puissant. L'appareil à air comprimé a été recommandé de préférence à l'appareil à vapeur comme présentant moins de chances d'accident et comme exigeant moins de frais. C'est par appareil, avec les frais d'installation, une dépense de 33,750 francs.

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

Crédit demandé : 26,000 francs.

Il est long et difficile de lever l'ancre d'un bateau-phare. Le vireveau du système Harfield à mécanisme mù par l'air comprimé rend l'opération plus facile. — Cette amélioration a déjà été appliquée en Angleterre et dans les Pays-Bas. C'est par appareil une dépense de 13,000 francs.

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

Crédit demandé : 20,000 francs.

Il n'existe actuellement pas de signal efficace pour indiquer, lorsque le temps est brumeux, l'entrée du port d'Ostende.

Pour avertir les paquebots de l'Etat, on tire à l'heure de leur arrivée probable, des coups de canon. Le moyen est insuffisant. Ce serait rendre un service réel à la navigation, que d'établir à la jetée est une « sirène », qui fonctionnerait pendant toute la durée des brumes. Le coût en est estimé à 20,000 francs.

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

Crédit demandé : 130,000 francs.

L'industrie de la pêche maritime a, de tout temps, excité l'intérêt des pouvoirs publics. Il importe de ne rien négliger pour en assurer le développement. Les bateaux de pêche sont, à Ostende, hâlés dans le chenal à bras d'homme. Cela prend nécessairement beaucoup de temps, et, de plus, provoque souvent de l'encombrement. D'autre part, les vents du Nord, occasionnant généralement de la houle dans ce port, mettent obstacle, dans les conditions actuelles, à ce que les chaloupes de pêche prennent la mer.

Deux petits remorqueurs, d'un maniement facile, tenus constamment sous vapeur, rendraient d'incontestables services à l'industrie de la pêche et faciliteraient la navigation, en prévenant l'encombrement entre les jetées.

Ils ne sauraient tenir alternativement lieu du steamer proposé pour assurer convenablement le transport de passagers en rade d'Ostende. De même ce dernier ne pourrait faire l'office de remorqueur. Il suffira, pour démontrer qu'il n'y aura pas double emploi dans ces constructions, de rappeler que le steamer destiné aux transports en rade devra avoir un tirant d'eau très-restreint et des installations pour passagers, qui s'opposeront à toute utilisation du bateau comme remorqueur. Ces mêmes installations ne sauraient absolument pas être faites à bord des deux remorqueurs dont il s'agit ici.

## ART. 2.

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

Crédit demandé : 400,000 francs.

L'Exposition nationale a, l'an dernier, nécessité la création de nombreux trains supplémentaires de voyageurs et de marchandises; d'autre part, la réorganisation du service des marchandises, mise en vigueur à partir du 15 octobre dernier, a eu pour effet d'augmenter considérablement le nombre des trains. Le matériel de traction dont l'administration pouvait disposer n'étant pas en rapport avec ce mouvement extraordinaire, il a fallu imposer un surcroît de service à un grand nombre de locomotives et les maintenir en circulation sans y pouvoir faire les réparations qu'elles exigeaient. Les moyens dont l'administration dispose pour assurer la prompte réfection de ce matériel sont actuellement insuffisants. En attendant la construction de nouveaux ateliers, il faut recourir à l'industrie privée, afin d'être en mesure, au début de l'hiver prochain, de faire face à l'accroissement du trafic qui se manifeste généralement à cette époque de l'année.

Le crédit de 400.000 francs demandé par l'article 2 du projet de loi sera rattaché, comme charge extraordinaire, à l'article 72 du budget de 1881.

## ART. 3.

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

Le Gouvernement a l'intention de concéder des péages sur divers chemins de fer vicinaux, et notamment sur un chemin de fer, à voie étroite, à établir entre Angleur et Clavier-Terwagne.

Cette ligne mesurerait 32 kilomètres environ.

La loi du 10 mai 1862 n'autorise le Gouvernement à accorder des concessions pour des chemins de fer, que lorsque la longueur de ceux-ci ne dépasse pas dix kilomètres.

L'article 3 du projet de loi ci-joint a pour objet de conférer au Gouvernement les pouvoirs nécessaires, pour qu'il puisse concéder cette ligne, de plus de 10 kilomètres de longueur, d'Angleur à Clavier-Terwagne.

Elle relierait aux voies ferrées existantes les communes de Neuville-en-Condroz, Ehein, Saint-Séverin, Villers-le-Temple, Nandrin (chef-lieu de canton), Soheit, Abée et Terwagne. Ces communes comptent ensemble une population de 5,500 habitants. La concession est demandée depuis neuf ans : cette demande a été appuyée, à maintes reprises, au sein des Chambres législatives.

Bien que la distance entre Angleur et Clavier-Terwagne doive être de 15 kilomètres environ plus courte par la nouvelle ligne que par les lignes existantes de Liège à Namur, concédée à la Compagnie du chemin de fer du Nord, et de Landen

à Ciney, exploitée par l'État, le Gouvernement estime que la nouvelle ligne, à voie étroite, loin de faire une concurrence nuisible aux lignes existantes, sera pour elles un affluent utile. Il s'est assuré que la Compagnie du chemin de fer du Nord ne soulève, de son côté, aucune objection contre la concession dont il s'agit.

La nouvelle ligne est, par la nature des services qu'elle est appelée à rendre, assimilable à un tramway. Dès lors, il semble rationnel de suivre, pour l'octroi de la concession, des règles analogues à celles que la loi du 9 juillet 1875 a établies en matière de concession de péages sur les tramways. Tel est l'objet des deuxième et troisième alinéas de l'article 3, ainsi conçus :

« Cette concession ne pourra être accordée que par voie d'adjudication publique et qu'après enquête sur le tracé de la voie, la durée de la concession et le taux des péages.

» L'adjudication portera sur le taux des péages ou sur la durée de la concession. »

Le terme *maximum* de quatre-vingt-dix ans, inscrit au premier alinéa, est emprunté à la loi du 10 mai 1862, relative aux concessions de péages. C'est d'ailleurs le terme pour lequel la concession afférente à la ligne d'Angleur à Clavier-Terwagne est actuellement demandée.

Le quatrième alinéa reproduit la disposition inscrite à l'article 3 de cette même loi.

#### ART. 4.

##### *Chemin de fer de ceinture de Bruxelles.*

En conformité d'un arrêté royal du 20 décembre 1875, la ville de Bruxelles s'est chargée de l'exécution des travaux de transformation du chemin de fer de ceinture, pour la section située sur son territoire, entre la rue de la Loi et la chaussée de Louvain.

Elle a mis en adjudication publique l'entreprise de ces travaux. Un entrepreneur a été déclaré adjudicataire, sur soumission de 433,935 francs.

Aujourd'hui on constate qu'il y a lieu d'apporter, au projet mis en adjudication et en cours d'exécution, des modifications importantes, qui en augmenteront considérablement la dépense.

Ce surcroît de dépense incombe à l'État.

L'adjudicataire, au moment où sa soumission a été approuvée par la ville de Bruxelles, a pris, envers celle-ci, un engagement en vertu duquel son marché comporte l'entière exécution des travaux du projet modifié, dont la dépense totale peut être évaluée à 1,200,000 francs. L'administration estime que les prix de ce marché sont avantageux.

Les modifications apportées au projet primitif et les conditions dans lesquelles les travaux doivent s'exécuter exigeraient, s'il fallait recourir à une nouvelle adjudication publique, la résiliation du marché accepté par la ville de Bruxelles. Il ne serait pas possible de répartir, entre deux entreprises différentes, des travaux qui doivent être exécutés simultanément. La résiliation, sur pied de

l'article 1794 du code civil, du marché accepté par la ville de Bruxelles, donnerait lieu à une indemnité considérable au profit de l'adjudicataire évincé.

L'intervention d'un nouvel adjudicataire, à la suite d'une nouvelle adjudication publique provoquée par l'État, entraînerait inévitablement un long retard. Or, la ville de Bruxelles a pris, envers les propriétaires, dont elle s'est assuré le concours pour la transformation de la partie nord-est du quartier Léopold, l'engagement d'achever, dans un délai déterminé, des travaux de voirie qui dépendent des travaux relatifs à la transformation du chemin de fer de ceinture.

De sérieuses complications seraient donc évitées, si l'entreprise acceptée par la ville de Bruxelles pouvait être étendue.

Des doutes se sont élevés sur la question de savoir si la loi sur la comptabilité de l'État permet d'étendre le marché fait par la ville à des travaux à exécuter pour compte de l'État.

Le Gouvernement estime que, dans ces circonstances spéciales, il est de l'intérêt public de recourir à cette solution. Il vous demande les pouvoirs nécessaires à cet effet.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

SAINCTELETTE.

---

PROJET DE LOI.

---

 Léopold II,

ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, saluo :

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,  
le conseil des Ministres entendu,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances présentera, en Notre Nom,  
à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la  
teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Des crédits spéciaux, à concurrence de la somme de quarante-six millions, quatre cent soixante-treize mille, sept cent francs (fr. 46,473,700), sont ouverts au Gouvernement pour pourvoir aux dépenses extraordinaires énumérées ci-après, savoir :

1° *Routes et ponts.*

§ 1<sup>er</sup>. Raccordement de routes aux chemins d'État ou de campagnes et aux canaux. — Établissement de chemins vicinaux aboutissant à des stations ou à des gares d'eau ; subsides. — Construction, redressement et amélioration de routes. — Construction et reconstruction de ponts ; subsides. — Rachat de ponts concédés. fr. 1,500,000

2° *Bâtiments civils.*

§ 2. Bruges. — Hôtel du gouvernement provincial ; reconstruction des bâtiments incendiés ; agrandissement ; construction de locaux pour les ponts et chaussées . . . . fr. 500,000

§ 3. Hasselt. — Construction d'un nouvel hôtel pour le gouvernement provincial . . . 100,000

§ 4. Saint-Gilles-lez-Bruxelles. — Prison cellulaire . . . . .	1,100,000
§ 5. Bruxelles. — Bureau principal des postes et des télégraphes . . . . .	500,000
§ 6. Cureghem. — Médecine vétérinaire. École de l'État; reconstruction de murs de soutènement le long de la Senne, etc. . . . .	120,000
§ 7. Bruxelles. — Conservatoire royal de musique; travaux supplémentaires . . . . .	24,000
§ 8. Agrandissement du Palais de la Nation et des Ministères . . . . .	1,200,000
§ 9. Enseignement normal primaire :	
A. Bruges. — École normale. . . . .	350,000
B. Gand. — École normale . . . . .	160,000
C. Autres écoles normales et sections primaire existantes, construction et ameublement de locaux . . . . .	1,187,200
§ 10. Meuse. — Dragages; ports; améliorations; expropriations et travaux . . . . fr.	2,000,000
§ 11. Ourthe canalisée. — Canalisation et prolongement du port de Chênée; expropriations et travaux. . . . .	220,000

### 3° Travaux hydrauliques.

§ 12. Canaux de Liège à Anvers. — Expropriations et travaux . . . . .	500,000
§ 13. Sambre canalisée. — Expropriations et travaux . . . . .	150,000
§ 14. Canaux houillers du Hainaut. — Expropriations et travaux. . . . .	5,500,000
§ 15. Escaut. — Dragages; travaux d'amélioration; expropriations . . . . .	3,000,000
§ 16. Ruisseau de l'Espierre. — Travaux d'amélioration et expropriations . . . . .	100,000
§ 17. Anvers. — Installations maritimes. — Travaux et expropriations nécessaires pour la reconstruction et l'élargissement des quais de l'Escaut . . . . .	5,000,000
§ 18. Canal de Mons à Condé. — Établissement d'un mur de quai; expropriations. . . . .	100,000
§ 19. Canal de Gand à Terneuzen. — Section néerlandaise. Expropriations et travaux . . . . .	1,600,000
§ 20. Canal de Selzaete à la mer du Nord. — Expropriations et travaux. . . . .	150,000
§ 21. Dendre. — Expropriations et travaux . . . . .	560,000

§ 22. Rupel. — Expropriations et travaux divers . . . . .	250,000
§ 23. Démer. — Expropriations et travaux divers . . . . .	225,000
§ 24. Grande-Nèthe. — Travaux de rectification ; expropriations. . . . .	75,000
§ 25. Dyle. — Expropriations et travaux . . . . .	300,000
§ 26. Senne. — Amélioration. Expropriations et travaux. Subside . . . . .	500,000
§ 27. Yser. — Travaux d'amélioration et expropriations . . . . .	500,000
§ 28. Bruges. — Écoulement des eaux du Sud. Expropriations et travaux . . . . .	10,000
§ 29. Port d'Ostende. — Canal de Bruges. — Expropriations et travaux . . . . .	500,000
§ 30. Port de Nieupoort. — Expropriations et travaux . . . . .	250,000
§ 31. Travaux de défense de la côte. . . . .	500,000
§ 32. Polders et wateringues. — Intervention de l'État dans l'exécution de travaux d'amélioration . . . . .	200,000
§ 33. Établissement de lignes télégraphiques sur les rives des voies navigables et de leurs affluents. . . . .	100,000

4° *Chemins de fer en construction.*

§ 34. Station de Dison ; chemin d'accès. Acquisition de terrains et exécution de la convention avec la Compagnie des Plateaux de Herve . . . . .	300,000
--	---------

5° *Chemins de fer en exploitation.*

§ 55. Voies et travaux et constructions nouvelles . . . . . fr.	12,900,000
§ 56. Traction et matériel. — Matériel de traction et de transport. Chauffage des trains ; pièces de rechange, etc. . . . .	3,860,000
§ 57. Approvisionnement de matériaux pour réfection des voies . . . . .	2,000,000

6° *Postes.*

§ 38. Construction ou agrandissement de bureaux de poste . . . . . fr.	350,000
--	---------

7° *Télégraphes.*

§ 39. Création et extension de bureaux télégraphiques; établissement de lignes nouvelles, appareils, mobilier, etc . . . . . fr.	211,000
--	---------

8° *Marine.*

§ 40. Construction d'un nouveau bateau-pilote pour Ostende . . . . . fr.	70,000
§ 41. Achat d'un petit steamer pour transporter, en rade d'Ostende, les voyageurs, leurs bagages et les colis postaux . . . . .	70,000
§ 42. Complément de l'inventaire et de l'armement d'un bateau garde-pêche . . .	18,000
§ 43. Acquisition et installation de «sirènes» à bord de deux bateaux-phares . . . . .	67,500
§ 44. Application aux deux nouveaux bateaux-phares du vireveau Harfield . . .	26,000
§ 45. Installation d'une «sirène» à l'extrémité de la jetée Est d'Ostende . . . . .	20,000
§ 46. Construction de deux remorqueurs .	150,000

## ART. 2.

Il est alloué au Département des Travaux Publics un crédit de 400,000 francs pour payer les dépenses d'entretien, de réparation et de renouvellement extraordinaire du matériel de traction. — Ce crédit sera rattaché, comme charge extraordinaire, à l'article 72 du budget de l'exercice 1881, et couvert au moyen des ressources ordinaires de cet exercice.

## ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à concéder, aux clauses et conditions qu'il déterminera, des péages, pour un terme qui n'excèdera pas quatre-vingt-dix ans, sur un chemin de fer, à voie étroite, à établir d'Angleur à Clavier-Terwagne.

Cette concession ne pourra être accordée que par voie d'adjudication publique et qu'après enquête sur le tracé de la voie, la durée de la concession et le taux des péages.

L'adjudication portera sur le taux des péages ou sur la durée de la concession.

Aucune stipulation ne pourra interdire, en faveur du concessionnaire, l'établissement d'autres communications dans un rayon déterminé.

## ART. 4.

Par dérogation à l'article 21 de la loi du 13 mai 1846 sur

la comptabilité de l'État, le Gouvernement est autorisé à conclure, de gré à gré, avec la ville de Bruxelles, une convention pour l'exécution de l'ensemble des travaux de transformation du chemin de fer de ceinture, entre la rue de la Loi et la chaussée de Louvain, travaux qui incombent en partie à la ville de Bruxelles, et en partie à l'État.

ART. 5.

Est approuvé le contrat passé le 30 novembre 1880 pour l'acquisition de l'hôtel situé rue Ducale, n° 55, à Bruxelles.

ART. 6.

Les crédits alloués par l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi seront couverts au moyen d'une émission de titres de la Dette publique, ou de bons du Trésor dont l'échéance ne dépassera pas 5 ans.

Donné à Bruxelles, le 11 juillet 1881.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

SAINTELETTE.

*Le Ministre des Finances,*

CHARLES GRAUX.



## ANNEXE.

ANNEXE A.

M. Alphonse Delefortrie, notaire résidant à Bruxelles, agissant au nom de S. M. Guillaume-Alexandre-Paul-Frédéric-Louis, roi des Pays-Bas, prince d'Orange-Nassau, grand-duc de Luxembourg, etc., etc., résidant à La Haye, suivant procuration reçue par M<sup>e</sup> Wilhelm Walter, notaire à Apeldoorn (Hollande), le 14 décembre 1880, et dont l'original en brevet restera annexé à l'original des présentes retenue par l'acheteur; vend à l'Etat belge, représenté par MM. Charles Graux, Ministre des Finances, et Charles Sainctelette, Ministre des Travaux Publics, à Bruxelles, qui déclarent acquérir pour cause d'utilité publique :

Un hôtel situé à Bruxelles, rue Ducale, n° 55, contenant en superficie, d'après titre, six ares cinq centiares, et composé :

*A.* D'une vaste habitation ayant au rez-de-chaussée deux salons latéraux et au fond une galerie embrassant toute la largeur de l'immeuble et l'étage, plusieurs chambres, grenier, souterrains, escalier principal et escalier dérobé et autres dépendances ;

*B.* D'un bâtiment vers la rue, avec écurie et remise, logement de concierge, chambre et grenier ;

*C.* D'une cour séparant l'habitation principale du bâtiment à rue.

Cet immeuble figure à la matrice cadastrale sous le n° 126<sup>a</sup>, de la 7<sup>e</sup> section, pour une superficie de 6 ares 5 centiares ; il aboutit, d'un côté, vers la rue de la Loi, à M<sup>me</sup> Halot-Cail, de l'autre côté, à M. Brugman, et, du fond, à M. Allix.

M. Delefortrie déclare que l'immeuble vendu appartient à S. M. le roi des Pays-Bas pour l'avoir acquis de M<sup>me</sup> Isabelle-Joséphine-Eugénie Thienpont, rentière à Bruxelles, veuve de M. Gustave Coûteaux, en son vivant, banquier et échevin de la ville de Bruxelles, par acte passé, le 14 avril 1875, devant M<sup>e</sup> Delefortrie, notaire à Bruxelles.

La propriété dans le chef de M<sup>me</sup> Coûteaux est rétablie dans ledit acte du 14 avril 1875.

La vente est faite avec garantie de tous troubles, évictions et empêchements quelconques

L'immeuble est transmis par S. M. le roi des Pays-Bas, tel qu'il le possède, libre d'hypothèques, mais avec toutes les servitudes actives et passives, pour, par l'Etat belge, en jouir à compter du jour du paiement du prix.

La vente est faite moyennant le prix de deux cent quarante mille francs, comprenant toutes les indemnités et tous les frais de quelque nature qu'ils soient.

Ce prix sera payé sur la production d'un certificat du bureau des hypothèques, délivré après la transcription et justifiant que le bien vendu est quitte et libre de toute inscription hypothécaire. Au moment du paiement de la somme susénoncée, il sera bonifié un intérêt de 4 p. % à compter du 1<sup>er</sup> décembre dernier. En outre, en cas d'approbation de la vente, le vendeur sera dispensé de supporter les contributions générales et locales à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1881.

Le vendeur dispense le conservateur des hypothèques de prendre, lors de la transcription du contrat, l'inscription d'office prévue par l'article 36 de la Loi du 16 décembre 1851.

Le présent contrat est subordonné à l'approbation de la Législature.

Fait en double à Bruxelles, le 30 novembre 1880.

*Le Ministre des Finances,*

(Signé) CHARLES GRAUX.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

(Signé) DELEFORTRIE.

(Signé) SAINCTELETTE.

---