

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 19 MARS 1874.

Crédits spéciaux au Département des Travaux Publics, à concurrence
de 9,850,000 francs.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Gouvernement a l'honneur de demander à la Législature divers crédits relatifs à l'achèvement et au complément de travaux d'utilité publique.

§ 1^{er}. *Chemin de fer de Bruxelles à Luttre.*

Il a été alloué au Département des Travaux Publics, par l'art. 2 de la loi du 8 juillet 1865, un premier crédit de 5,000,000 de francs pour la construction d'un chemin de fer de Bruxelles à Luttre.

L'art. 1^{er} § 24 de la loi du 27 juillet 1871 a ouvert à ce Département un second crédit de 3,000,000 de francs, affecté à l'exécution de la même entreprise.

Enfin, un troisième crédit de 4,000,000 de francs lui a été alloué pour le même objet par l'art. 1^{er} § 26 de la loi du 16 août 1873.

En demandant ce dernier crédit, le Gouvernement a fait connaître aux Chambres législatives que de nouveaux fonds devraient encore être alloués pour l'achèvement du chemin de fer de Bruxelles à Luttre. (Rapport de la section centrale, n^o 173 des Documents parlementaires, session 1872-1873.)

L'état d'avancement des travaux permet aujourd'hui d'évaluer à 4,000,000 le crédit complémentaire qui est encore nécessaire.

Les dépenses faites et restant à faire pour la construction du chemin de fer de Bruxelles à Luttre proprement dit, en y comprenant les expropriations, les terrassements, les ouvrages d'art, les bâtiments des stations, le matériel et la pose de la voie, s'élèvent à la somme de 11,948,000 francs, dont voici le détail :

Travaux de terrassements, construction des ouvrages d'art et des bâtiments des stations,	De la section de Calevoet à Rhode (longueur 5,770 ^m ,69) . fr.	1,092,000
	De la section de Rhode à Braine- l'Alleud (longueur 7,891 ^m ,53) . . .	1,110,000
	De la section de Braine-l'Alleud à Lillois (longueur 6,150 ^m ,12) . . .	530,000
	De la section de Lillois à Nivelles (longueur 4,060 mètres)	1,070,000
	De la section de Nivelles à Buzet (longueur 7,133 ^m ,14)	514,000
	De la section de Buzet à Luttre (longueur 4,415 ^m ,24)	580,000
Expropriation des terrains nécessaires à l'établissement de ces six sections	1,635,000	
Frais d'acquisition de ces terrains	66,000	
Établissement de la section de Bruxelles à Calevoet, y compris les acquisitions des propriétés à entreprendre	1,607,000	
Fourniture des billes, rails et accessoires pour la voie des sept sections	2,676,000	
Pose de la voie	a. Sur les sections de Bruxelles à Calevoet, de Calevoet à Rhode et de Rhode à Braine-l'Alleud . fr.	315,000
	b. Sur les sections de Braine- l'Alleud à Lillois et de Lillois à Nivelles	185,000
	c.) Sur les sections de Nivelles à Buzet et de Buzet à Luttre . . .	200,000
	Mobilier, outillage, signaux et clôtures	300,000
	Frais d'études et de surveillance des travaux	200,000
	Dépenses diverses	68,000
	Fr.	<u>11,948,000</u>

Mais l'établissement du chemin de fer de Bruxelles à Luttre a entraîné, comme complément, l'exécution d'autres ouvrages. Le Gouvernement a notamment dû pourvoir à la construction des raccordements du chemin de fer de ceinture de Bruxelles avec les lignes de Bruxelles à Braine-le-Comte, et de Bruxelles à Luttre, ainsi que du raccordement de ce dernier chemin de fer avec celui de Manège à Wavre, à l'établissement d'une gare de formation à Nivelles (Hildebroux) et à un agrandissement considérable de la station de Luttre.

Les dépenses effectuées et à effectuer de ces divers chefs peuvent être évaluées comme suit :

Acquisition de terrains pour les raccordements du chemin de fer de ceinture	fr. 170,000
Terrassements et pose de la voie	270,000
Construction d'ouvrages d'art sous les raccordements du chemin de fer de ceinture de Bruxelles	575,000
Fournitures de rails, billes et matériel de la voie en général	75,000
Raccordement du chemin de fer de Manage à Wayre et gare de formation à Nivelles (Hildebroux)	560,000
Acquisition de terrains pour l'agrandissement de cette station.	112,000
Agrandissement de la station de Luttre, bâtiments et dépendances.	1,997,000
Acquisition de terrains pour cet agrandissement	150,000
Ensemble.	fr. 3,889,000
En ajoutant cette somme à celle de	11,948,000
on trouve un total de	15,837,000
Le montant des trois crédits successivement alloués s'élevant à	12,000,000
il y a une insuffisance constatée de	fr. 3,837,000

C'est pour être mis à même de faire face à cette insuffisance et de pourvoir d'ailleurs aux éventualités qui pourraient se présenter, que le Gouvernement demande aujourd'hui qu'un nouveau crédit de 4,000,000 de francs soit mis à sa disposition.

Il paraît inutile d'insister sur la nécessité de terminer d'urgence des travaux sans lesquels le capital considérable affecté à la construction de la nouvelle ligne demeurerait forcément improductif.

§ 2. *Extension et parachèvement du chemin de fer du Luxembourg.*

Crédit demandé 4,500,000 francs.'

L'art. 1^{er} § 35 de la loi du 16 août 1873 a ouvert au Département des Travaux Publics un crédit de 18,000,000 de francs pour être affecté :

1^o A l'exécution des stipulations de la convention du 31 janvier 1873, relatives aux travaux et au matériel en construction au moment du rachat par l'État des droits de la grande Compagnie du Luxembourg ;

2^o A l'amélioration et à l'extension des voies et du matériel de traction et de transport.

Les dépenses déjà engagées à cette époque atteignaient environ 11,000,000 de francs et la partie restante du crédit (7,000,000) ne permettait pas d'effectuer aux voies, aux bâtiments et aux installations diverses des lignes reprises les travaux de complément et d'amélioration reconnus indispensables.

Pour faire face à ces dépenses de premier établissement, un nouveau crédit de 4,500,000 francs est nécessaire, ainsi qu'il résulte des chiffres suivants :

<i>A.</i> Travaux d'établissement de la double voie :	
1° Sur les sections de Rhisnes à Namur et de Namur à Assesse, fr.	887,000
2° Sur la section de Mont-Saint-Guibert à Ottignies	59,920
<i>B.</i> Billes, rails et accessoires, pour le doublement de la voie sur ces sections et sur une partie de celles de Jemelle à Poix, de Rixensart à Ottignies et de Marbehan à Arlon	
	2,760,000
<i>C.</i> Construction d'un second tablier métallique au pont sur la Meuse à Namur.	
	157,000
<i>D.</i> Construction d'ateliers de réparations, de maisonnettes de garde et exécution de travaux d'agrandissement et d'amélioration aux bâtiments et aux gares de Bruxelles (quartier Léopold), de Boitsfort, de Groenendael, de Rixensart, de Ciney, de Jemelle, etc.	
	510,000
<i>E.</i> Doublement de la voie sur la ligne de raccordement du chemin de fer du Luxembourg et des lignes du Nord et de l'Est du réseau de l'État, entre les stations de Bruxelles (Josaphat) et de Bruxelles (quartier Léopold); matériel, billes, rails et accessoires.	
	139,000
<i>F.</i> Doublement de la voie sur la section d'Assesse à Haversin .	
	1,500,000
<i>G.</i> Dépenses d'agrandissement de la station d'Arlon, où doit s'opérer la concentration des services communs au chemin de fer du Luxembourg, du Prince Henri et des lignes étrangères aboutissantes; acquisitions de terrains, travaux de terrassement, matériel, pose de rails et de billes, appareils spéciaux, etc.	
	1,503,000
<i>H.</i> Complément de l'outillage des ateliers de réparation de Bruxelles et de Jemelle, amélioration du service hydraulique à Jemelle, à Arlon, à Sterpenich; installation d'engins de chargement et de ponts à peser; outillage des tenders, des machines, nouveaux wagons de secours	
	177,000
<i>I.</i> Amélioration du service d'alimentation d'eau dans plusieurs stations de la ligne principale et de la ligne de l'Ourthe.	
	160,000
<i>J.</i> Construction de magasins dans diverses stations qui en sont dépourvues et où le besoin de locaux pour abriter les marchandises est reconnu le plus urgent	
	140,000
<i>K.</i> Acquisition et placement d'engins de chargement, de ponts à peser, etc	
	80,000
<i>L.</i> Travaux divers de voies, pavages, etc.	
	185,000
<i>M.</i> Acquisition de voitures à voyageurs.	
	300,000
<i>N.</i> Achat de locomotives, de fourgons-freins pour trains de marchandises, de matériel à voyageurs (voitures et fourgons), de pièces de rechange diverses pour amélioration du matériel en service	
	3,142,000
	<hr/>
Total.	11,499,920
soit un chiffre rond de.	
	11,500,000

Le Gouvernement ne disposant que de sept millions, un nouveau crédit de 4,500,000 francs est indispensable.

Si quelques-unes des prévisions de dépenses relevées ci-dessus laissent un excédant, il pourrait être consacré au doublement de la voie entre Autel et la frontière française, travail qui est également urgent.

Il restera encore à doubler la voie principale entre Mont-Saint-Guibert et Rhisnes et sur toute l'étendue de la ligne de l'Ourthe, ainsi qu'à compléter les installations d'un certain nombre de stations.

§ 3. Barrage de la Gileppe.

L'art. 1^{er} § 41 de la loi du 8 juillet 1865 a ouvert au Département des Travaux Publics un crédit de 3,250,000 francs, pour être affecté à l'établissement de réservoirs destinés à améliorer le régime de la Vesdre. Il en a été fait emploi de la manière suivante :

L'administration a successivement adjugé :

Le 6 mars 1867, une première partie d'ouvrages à établir dans la vallée de la Gileppe, pour y créer un réservoir d'eau, au prix de . . . fr.	117,656
Le 18 mai 1868, une seconde partie des mêmes ouvrages, au prix de	45,486
Le 19 avril 1869, l'entreprise de la construction d'un barrage en maçonnerie, au prix de	2,849,000
Le 21 août 1869, l'entreprise du revêtement en maçonnerie de l'intérieur des galeries ayant fait l'objet des deux premières entreprises ci-dessus mentionnées	118,186
Les travaux exécutés dans la fouille opérée pour les fondations du barrage ont coûté	12,607
Enfin, il a été dépensé, jusqu'à ce jour, du chef des expropriations de terrains et de la surveillance des travaux	86,356

Le total des dépenses effectuées et des engagements contractés étant de 3,229,251 francs, il ne reste aujourd'hui disponible sur le montant du crédit alloué, qu'une somme de 20,749 francs.

Cependant les travaux ne sont pas achevés dans les limites restreintes où ils ont été mis en adjudication et le Gouvernement estime que de graves raisons d'intérêt public exigent qu'ils reçoivent, dès à présent, un développement important.

M. l'ingénieur en chef Bidaut, qui a arrêté les plans du barrage de la Gileppe, lui avait assigné une hauteur de 47.20 au-dessus du fond de la vallée.

Ces plans étudiés avec soin par les hommes les plus compétents du pays ont obtenu une approbation unanime.

Cependant un sentiment de prudence a fait limiter momentanément à 57.20 la hauteur du barrage.

Dès les premiers mois de 1871 de pressantes démarches furent faites auprès du Gouvernement, afin que le travail fut exécuté dans les conditions où l'avait conçu son auteur. De nouvelles instances furent faites en 1872 et, à la suite d'un examen approfondi, le Département des Travaux Publics se déclara prêt à élever le barrage à la hauteur primitivement prévue, si les Chambres accordaient les crédits nécessaires à cet effet.

Les gigantesques proportions données aux ouvrages et les conditions dans lesquelles ils s'exécutent, l'imperméabilité et l'incompressibilité du sol ne laissent aux hommes de science aucune préoccupation quant à la stabilité du barrage.

Et une surélévation de 10 mètres augmente dans une énorme proportion l'effet utile de la retenue. A 47 mètres, elle constitue un lac de 80 hectares et d'une capacité de 12,238,916 mètres cubes d'eau. A 37-20 cette capacité se réduit à moins de six millions.

Or, la ville de Verviers estime à 40,000,000 de mètres cubes d'eau les besoins annuels de son industrie, et une grande partie des eaux du bassin de la Gileppe doit satisfaire aux besoins d'autres localités.

L'exhaussement du barrage entraîne, comme conséquence, une modification dans le plan des déversoirs qui doivent être établis latéralement. Et par suite le Gouvernement se trouvera dans la nécessité de traiter à nouveau, comme il devra le faire pour les travaux d'exhaussement.

Les entrepreneurs actuels, qui ont fait des installations dispendieuses, expriment le désir d'être chargés du complément de l'ouvrage, et, dans ces circonstances, un marché direct pourrait être utile et avantageux pour les deux parties. Le Gouvernement croit dès lors devoir demander à la Législature, les pouvoirs nécessaires pour traiter à main ferme de l'entreprise. Il reste, d'autre part, à effectuer divers ouvrages pour régler l'écoulement et la distribution des eaux, et le Gouvernement compte s'entendre, à ce sujet, avec la ville de Verviers. — C'est pour faire face à ces dépenses que le Gouvernement sollicite un nouveau crédit de 1,300,000 francs. Il demande en outre le transfert au Département des Travaux Publics, pour être affecté au même objet, d'une somme de fr. 394,887-43 qui est restée sans emploi sur le crédit de 300,000 francs alloué au Département de l'Intérieur par l'art 1^{er} § 19 de la loi du 8 septembre 1859, sous la rubrique :

« Subsidés destinés à des travaux d'amélioration du régime de la Vesdre et de » la Mandel, dans un intérêt industriel et hygiénique. »

§ IV. *Port d'Ostende. Amélioration des bassins de commerce. Part d'intervention de l'État.*

L'État a accordé à la ville d'Ostende une subvention d'un quart de la dépense pour l'amélioration de ses bassins, les trois autres quarts restant à la charge de la ville.

Un premier crédit de 138,500 francs a été alloué au Gouvernement, par l'art. 1^{er} § 20 de la loi du 3 juin 1870, pour la liquidation de la part d'intervention de l'État.

L'art. 1^{er} § 20 de la loi du 16 août 1873 a ouvert au Département des Travaux Publics un nouveau crédit de 115,000 francs destiné à parfaire l'import de cette quote-part.

Le projet, pour la réalisation duquel l'État a accordé à la ville d'Ostende cette part d'intervention, comporte la construction de murs de quai en maçonnerie sur tout le développement du premier bassin, la rive Est exceptée, et sur le côté Sud du second bassin, ainsi que le recreusement de la moitié Sud du second bassin.

La ville a limité ainsi les travaux, à cause de l'insuffisance des ressources dont elle disposait et parce qu'on espérait pouvoir, de cette façon, achever l'entreprise pendant une seule campagne.

Cette prévision ne s'est pas réalisée.

Par suite de circonstances défavorables à l'exécution des travaux, ceux-ci ne sont pas terminés et ne pourront l'être que vers le milieu de l'année courante.

Leur exécution a exigé la mise à sec des deux bassins qui devront rester fermés jusqu'à l'achèvement des travaux.

L'administration communale d'Ostende estime qu'il est utile de profiter de cette situation pour compléter l'amélioration des deux bassins, en procédant à la construction du mur de quai Est du premier et des murs de quai Nord et Ouest du second, ainsi qu'au recreusement du second bassin sur toute sa surface.

Ces travaux supplémentaires pourront marcher de front avec ceux actuellement en cours d'exécution et ils seront confiés au même entrepreneur.

On commettrait incontestablement une faute, en ne profitant pas de la baisse forcée des eaux des deux bassins pour compléter leurs murs de quai et pour creuser le second à profondeur sur tout son développement.

Les travaux supplémentaires à entreprendre à cet effet, devraient être effectués tôt ou tard et, si on les ajournait, on serait ultérieurement obligé, pour en permettre l'exécution, de baisser de nouveau les eaux des bassins, au grand détriment du commerce et du port d'Ostende.

Il semble donc opportun d'aider la ville d'Ostende à réaliser immédiatement et complètement l'œuvre entreprise, en lui accordant, pour les travaux supplémentaires à effectuer, un subside égal au quart du coût d'exécution, comme cela a eu lieu pour les travaux principaux actuellement adjugés.

La dépense étant évaluée à 200,000 francs environ, la part contributive complémentaire de l'État sera de 50,000 francs.

J'ai la confiance que les considérations qui précèdent engageront la Législature à faire un accueil favorable au projet de loi ci-annexé.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. BEERNAERT.

PROJET DE LOI.



ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

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 neuf millions huit cent cinquante mille francs (fr. 9,850,000) sont alloués au Département des Travaux Publics pour la continuation ou l'achèvement des travaux d'utilité publique énumérés ci-après, savoir :

§ 1. Chemin de fer de Bruxelles à Luttre; fr.	4,000,000
§ 2. Chemin de fer du Luxembourg	4,500,000
§ 3. Barrage de la Gileppe.	1,300,000
§ 4. Port d'Ostende : part supplémentaire de l'Etat dans les frais d'établissement des murs de quai des bassins de commerce.	50,000
Total.	9,850,000

ART. 2.

La somme de fr. 394,887-45, restée disponible sur le crédit de 500,000 francs, ouvert par la loi du 8 septembre 1859 (art. 1^{er} § 19) au Département de l'Intérieur, pour l'allocation de subsides destinés à des travaux d'amélioration du régime de la Vesdre et de la Mandel, dans un intérêt industriel et hygiénique, est transférée au Département des Travaux Publics et ajoutée au crédit alloué par l'art. 1^{er} § 3 de la présente loi.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à traiter de gré à gré et aux conditions qu'il déterminera avec les adjudicataires des

travaux d'établissement du barrage de la Gileppe, pour l'entreprise des ouvrages restant à effectuer.

ART. 4.

Les crédits mentionnés à l'art 1^{er} seront couverts au moyen des ressources créées par la loi du 29 avril 1873.

ART. 5.

La présente loi sera exécutoire le lendemain de sa promulgation.

Donné à Bruxelles, le 19 mars 1874.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. BEERNAERT.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.
