

(1)

(N° 218.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 MAI 1882.

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

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (*), PAR M. SCALQUIN.

MESSIEURS,

Le projet de loi soumis à vos délibérations a pour objet d'ouvrir au Gouvernement des crédits spéciaux à concurrence de la somme de soixante-cinq millions deux cent quatre-vingt-six mille francs pour la continuation ou l'achèvement de travaux décrétés et pour le payement de dépenses extraordinaires.

La section centrale, tout en appréciant les circonstances spéciales qui se sont produites cette année, a été unanime à constater que le dépôt tardif de semblable projet, à la veille de la clôture d'une session, apporte de sérieux obstacles à l'accomplissement régulier de sa mission. C'est là une sorte d'usage qui s'est introduit dans la pratique parlementaire, mais qui est de nature à provoquer de graves inconvénients.

Une partie de ces crédits figurait dans un projet de loi déposé l'année dernière; leur discussion avait été ajournée pour qu'elle pût être plus approfondie, plus complète dans le cours de la session actuelle. Nous nous retrouvons en présence d'une situation presque identique et, cependant, des travaux sont en voie d'exécution; de nombreux créanciers attendent le payement de dépenses sur lesquelles il n'a pas été législativement statué. Il est facile d'entrevoir quelles

(*) Projet de loi, n° 176.

(*) La section centrale, présidée par M. DESCAMPS, était composée de MM. TOURNAY, HANSENS, de MOREAU D'ANDROY, SCALQUIN, VANDERKINDERE et PATERNOSTER.

lourdes responsabilités pourraient être tôt ou tard la conséquence fatale de cet état de choses.

D'autre part, des crédits sont proposés, votés, avant qu'il ait été procédé à des études complètes et que le législateur ait acquis des données certaines sur les éventualités de dépenses.

Dans ces conditions, toute garantie d'un contrôle vraiment efficace disparaît, sinon en ce qui concerne l'usage des fonds du moins sur l'étendue des engagements contractés.

Les auteurs de projets ont libre carrière : ils échappent à toute responsabilité, soit que le coût des travaux dépasse les prévisions, soit que leur durée se prolonge au delà du terme supposé. Des crédits spéciaux se succèdent ainsi, sans plan d'ensemble nettement tracé, sans bases fixes ; il devient impossible d'assigner la limite des charges qui s'imposeront au Trésor : on est exposé à cette dangereuse alternative de devoir interrompre, le cas échéant, des travaux en cours d'exécution ou de se heurter à des difficultés financières.

Il en résulte aussi que les mêmes règles de justice administrative ne sont point appliquées à tous les cas : tandis qu'on motive l'ajournement de certains travaux par cette considération que des plans et devis ne seraient pas élaborés, on n'hésite pas à solliciter des crédits pour d'autres dont les avant-projets ont à peine été esquissés.

La section centrale appelle sur ces faits la plus sérieuse attention du Gouvernement. Il s'agit d'assurer contre toute surprise l'avenir de nos finances.

EXAMEN DES ARTICLES.

Nous examinerons rapidement les divers postes du projet qui ont provoqué des observations accueillies par la section centrale ou qui font l'objet de demandes de renseignements.

1° ROUTES ET PONTS.

Crédit demandé : 2,200,000 francs.

La somme sollicitée trouve sa justification et n'a point soulevé de critique.

Faisant siennes des observations qui se sont produites en section, la section centrale insiste pour que l'administration ne tarde pas plus longtemps à résoudre les difficultés qui entravent l'exécution de la loi du 26 avril 1875 relative à l'établissement d'une avenue reliant les nouvelles casernes au bois de la Cambre.

Tout reste en suspens. Rien ne se décide : cet état de choses dégénère en un déni de justice vis-à-vis de nombreux propriétaires victimes de l'inertie administrative.

Si l'on ne parvient à trancher le nœud gordien de la question, qu'au moins, en rapportant la loi, on laisse à qui de droit la libre disposition de ce qu'il possède et qu'il ne soit point permis plus longtemps de léser ainsi de respectables intérêts.

2° BATIMENTS CIVILS.

Demande de la section centrale.

Quelle est l'évaluation complète des dépenses à faire pour les hôtels provinciaux de Bruges, Mons et Hasselt?

Les plans, devis et cahiers des charges sont-ils entièrement achevés?

Réponse du Gouvernement.

En ce qui concerne l'hôtel provincial de Bruges, la dépense est évaluée à 1,550,000 francs, ainsi que cela a été dit l'année dernière, à la Législature; les plans, devis et cahier des charges pour l'exécution des travaux ne sont pas entièrement achevés; plusieurs immeubles sont acquis et une partie des travaux de fondation sont adjugés.

Pour Hasselt, la dépense est estimée à 800,000 francs; comme le porte l'exposé des motifs à l'appui de la demande de crédit, l'avant-projet qui n'a pu être approuvé doit être entièrement refait.

Les travaux projetés à Mons, consistent dans l'appropriation d'immeubles à acquérir, la dépense comporte un chiffre de 150,000 francs.

Les pièces pour l'adjudication des travaux ne sont pas encore dressées.

Cette réponse confirme les considérations générales auxquelles la section centrale a cru devoir se livrer.

Pour l'hôtel provincial de Bruges, l'évaluation de la dépense ne peut être qu'approximative et plus d'un an s'est écoulé sans que les plans, devis et cahiers des charges aient été achevés. Pour Hasselt, il y a plus; on n'est même point d'accord sur un avant-projet.

Il importe donc, que l'administration tienne la main ferme à ce que la dépense renseignée au législateur ne soit point dépassée: s'il devait en être autrement, mieux vaudrait attendre la fin des études, en hâter la solution, mais être édifié sur le coût réel et définitif.

Demande de la section centrale.

Le crédit sollicité pour la prison de Saint-Gilles sera-t-il le dernier?

A quoi doit servir le crédit sollicité? Cette dépense comprendra-t-elle les traverses pour chemins d'accès?

Réponse du Gouvernement.

Ainsi que cela a été dit dans l'exposé des motifs à l'appui de la demande du crédit sollicité l'année dernière, la dépense totale à résulter de la construction de la prison de Saint-Gilles atteindra probablement 4,820,000 francs.

Les dépenses faites jusqu'à présent, y compris l'emploi du crédit de 500,000 fr. alloué par la loi du 14 août 1881, s'élèvent à 3,000,000 de francs. On sollicite aujourd'hui

Demande de la section centrale.**Réponse du Gouvernement.**

d'hui un nouveau crédit de 1,400,000 francs qui est destiné au payement des travaux en cours d'exécution et à effectuer pendant cette année ; un dernier crédit qui s'élèvera à 420,000 francs, sera donc encore nécessaire.

Quant à l'établissement de la route destinée à donner accès à la prison, par les chaussées de Bruxelles à Waterloo et de Bruxelles à Alsemberg, les frais en seront prélevés, après examen de la question, sur les fonds mis à la disposition du Gouvernement pour construction de routes.

Les autres traverses ou chemins d'accès sont à la charge des communes de Saint-Gilles et de Forest.

Demande de la section centrale.**Réponse du Gouvernement.**

Exécutera-t-on cette année les travaux à faire à l'ancien champ des manœuvres de Bruxelles suivant les conventions intervenues ?

On attend de M. l'architecte Bordiau les pièces nécessaires à la mise en adjudication des travaux de parachèvement des deux pavillons érigés à l'ancien champ des manœuvres de Bruxelles.

M. Bordiau s'occupe également de dresser les pièces nécessaires pour l'exécution des travaux de continuation et d'achèvement du monument entier.

Il est vivement à désirer que ces travaux soient poussés avec la plus grande activité : l'État, la ville de Bruxelles, les communes voisines, de nombreux particuliers y ont un puissant intérêt. Chacun a pu constater avec regret l'état de délabrement de ce parc où s'élevaient les bâtiments de l'Exposition et dont l'établissement fut si coûteux.

Une commission spéciale instituée par M. le Ministre de l'Intérieur a approuvé, en janvier 1881, le plan avec extensions : il conviendrait donc de veiller à ce qu'il n'y ait aucune solution de continuité dans l'achèvement du monument.

Le vœu général est de voir maintenir les jardins tels qu'il ont été établis à grands frais et de permettre ainsi d'améliorer, d'étendre de la façon la plus économique les constructions du palais actuel.

Au paragraphe 5, *Bureau principal des postes et télégraphes à Bruxelles*, la

section centrale n'a point tous ses apaisements ; sans s'opposer à l'allocation du crédit, elle exprime unanimement le vœu qu'avant de mettre la main à l'œuvre l'administration s'assure aussi minutieusement que possible des résultats de l'exécution. Que les plans et devis soient révisés, s'il le faut, en vue d'éviter tout mécompte, toute dépense de luxe superflu, d'ornementation inutile ; il est de ces détails où l'argent se perd aisément et dont le contrôle est difficile ; qu'ensuite les auteurs du projet comme ceux qui sont appelés à diriger l'exécution aient des responsabilités clairement tracées ; il conviendrait même d'établir certaines sanctions pour le cas où l'on s'écarterait des prévisions.

En ce qui concerne le paragraphe 8, le Gouvernement s'expliquera sans doute sur la manière dont il sera disposé du crédit sollicité pour construction d'écoles normales primaires.

Un crédit a déjà été voté en vue d'une école normale qui aurait son siège à Namur. Aucune adjudication n'est encore annoncée de ce chef. La section centrale estime qu'il y a lieu de donner une prompte suite à ce projet.

Au paragraphe 12, *Palais des Beaux-Arts*, on insiste pour que préalablement à toutes autres dépenses, notamment pour des portes en bronze, on exécute les groupes destinés à donner à la façade un véritable cachet artistique.

SERVICE HYDRAULIQUE.

Ce chapitre a soulevé, au sein des sections comme à la section centrale, des observations assez nombreuses qui se sont traduites en questions adressées au Gouvernement.

Nous ne ferons que citer pour mémoire la question relative à la reprise de la Senne et de la Haine par l'État ; des projets de loi dus à l'initiative parlementaire ont été déposés : il est permis d'espérer qu'une saine et équitable application de la loi de 1877 sur les cours d'eau non navigables ni flottables amènera une prompte solution, de nature à concilier et à satisfaire tous les intérêts en jeu.

La ville de Bruxelles s'était plainte, à juste titre, des entraves apportées à la navigation sur le Rupel et sur le canal de Willebroeck, par suite de l'établissement du nouveau pont tournant de Boom.

Nous ne pouvons qu'approuver toute mesure prise en ce sens : la dépense en a été probablement moins élevée si les moyens qu'on se propose d'adopter avaient été mis en usage pendant l'exécution du pont.

Demande de la section centrale.

Quelles mesures se propose-t-on de prendre pour empêcher les entraves apportées à la navigation sur le Rupel par le nouveau pont tournant de Boom?

Réponse du Gouvernement.

Un projet de règlement a été élaboré en vue d'assurer les manœuvres du pont de Boom de manière à garantir la sécurité de l'exploitation du chemin de fer tout en réservant à la navigation les conditions les plus favorables possibles, eu égard aux intérêts contradictoires des deux services

Demande de la section centrale.**Réponse du Gouvernement.**

précités. Ce projet, après avoir été soumis à l'avis de la première inspection des ponts et chaussées et des administrations des chemins de fer et de la marine, a été transmis pour rédaction définitive à M. l'ingénieur principal chargé du service spécial de l'Escaut maritime et de ses affluents à marée. Ce fonctionnaire soumettra incessamment son travail au Département.

Deux ingénieurs des ponts et chaussées, délégués spécialement par M. le Ministre des Travaux Publics, ont fait une étude approfondie des difficultés qu'éprouve la navigation à la traversée du nouveau pont du chemin de fer de Boom et ils ont préconisé l'exécution de différents travaux dont le coût s'élèvera approximativement à 275,000 francs et qui ont pour but de faciliter aux bateaux l'entrée et la sortie de la passe du pont. Ces travaux comprennent notamment des estacades, des postes d'amarrage, des passerelles de raccordement avec la rive, etc.

Les fonctionnaires précités ont en outre signalé la nécessité d'assurer au pont tournant une manœuvre plus rapide, et à cet effet ils ont proposé l'établissement d'une machine à gaz ou hydraulique.

Ces propositions ont été soumises également à l'examen des administrations des chemins de fer et de la marine qui s'y rallient en principe et elles le seront ultérieurement à l'examen du comité permanent des ponts et chaussées.

L'administration des chemins de fer de l'État s'est déjà adressée à la maison Armstrong pour obtenir les renseignements nécessaires à l'étude d'un projet d'appareil de manœuvre par la pression hydraulique.

On va s'occuper très prochainement du projet définitif des travaux que les propositions ci-dessus comportent.

Demande de la section centrale.

Quelles ont été les études de la commission instituée en 1874 au sujet des travaux d'Anvers et de l'établissement d'un pont sur l'Escaut ?

Réponse du Gouvernement.

La section centrale entend sans doute parler de la commission instituée par l'arrêté royal du 17 avril 1874, et chargée de l'étude des quatre points suivants :

- 1° Le redressement des quais devant la ville d'Anvers ;
- 2° La construction de la station à l'emplacement des terrains de la citadelle du sud ;
- 3° Le creusement d'un bassin de batelage sur les mêmes terrains ;
- 4° L'établissement d'un pont sur l'Escaut.

La commission a arrêté le programme des travaux relatifs aux trois premiers points, et, comme on le sait, ce programme est déjà en grande partie exécuté.

Quant à l'établissement du pont, de très sérieuses discussions se sont produites au sein de la sous-commission technique chargée de l'étude de cette question, et aucune solution définitive n'est intervenue jusqu'aujourd'hui à son sujet.

La commission de 1874 a perdu plusieurs de ses membres, mais le Département va la reconstituer incessamment et l'inviter à reprendre ses travaux.

Demande de la section centrale.

Quel est le relevé total des sommes dépensées à ce jour pour les travaux d'Anvers ?

Quelle doit être l'affectation du crédit sollicité ?

Les sommes prévues s'appliquent-elles en partie à la construction d'un pont sur l'Escaut ?

Réponse du Gouvernement.

Les crédits alloués et dépensés jusqu'à ce jour pour les nouvelles installations maritimes d'Anvers s'élèvent

à fr.	38,251,193
-----------------	------------

De plus, l'administration de la Trésorerie et de la Dette publique a été invitée par le Département des Travaux Publics à créer des mandats, à titre d'avance, jusqu'à concurrence de la somme de fr.

	491,984
--	---------

	Soit ensemble, fr. <u>38,723,179</u>
--	--------------------------------------

Demande de la section centrale.**Réponse du Gouvernement.**

Dans le total des dépenses faites à ce jour, une somme de 26,107,174 francs concerne l'exécution des travaux; les acquisitions d'immeubles ont donné lieu à une dépense de 12,616,005 francs.

Un nouveau crédit de 10,000,000 de francs est sollicité actuellement de la Législature; il servira à couvrir les dépenses à résulter de l'exécution des travaux et de l'acquisition des propriétés à occuper pour l'élargissement des quais. Ce nouveau crédit sera dépensé à la fin de l'année 1882.

Demande de la section centrale.**Réponse du Gouvernement.**

Le crédit de 500,000 francs est-il suffisant pour permettre de continuer avec fruit les rectifications indispensables à exécuter à l'Escaut par suite des derniers travaux effectués ?

Des sommes restent-elles disponibles sur les précédents crédits ?

Le crédit pétitionné de 500,000 francs permettra de faire face non seulement aux dépenses à résulter des travaux adjugés et en cours d'exécution et à celles auxquelles il devra être pourvu pour les travaux importants dont les entreprises ont été adjugées récemment, mais encore à payer le prix d'autres entreprises qui seront mises prochainement en adjudication.

Déduction faite de tous les engagements contractés tant par l'approbation des contrats pour les travaux en cours d'exécution que par l'adjudication récente des travaux qui seront entamés très prochainement, il reste actuellement disponible une somme de 500,000 francs sur les crédits alloués précédemment.

Le nouveau crédit de 500,000 francs actuellement sollicité sera donc, concurremment avec le reliquat précité, largement suffisant pour imprimer une nouvelle impulsion aux travaux de l'Escaut, qui, du reste, sont déjà aujourd'hui en pleine activité sur un grand nombre de points.

La section centrale fait remarquer que les crédits alloués pour travaux à

l'Escaut ne mentionnent aucune dépense en vue de prévenir les inondations qui semblent menacer une partie de l'arrondissement d'Ecloo ; l'anse du Braekman, qui sert d'écoulement aux eaux provenant d'une vaste zone de terres basses et marécageuses, tend à s'envaser de plus en plus.

De là, péril d'inondation.

Le canal de Selzaete voté en 1846, resté inachevé, n'a pu remédier à cette fâcheuse situation que les autorités compétentes de la Flandre orientale ont signalée, comme nous le faisons, à l'attention du Gouvernement en vue d'y apporter un prompt remède.

Le régime de wateringues, par les services qu'il rend à l'amélioration des terres comme à l'hygiène publique, mérite une sollicitude toute spéciale.

Les particuliers ont contribué largement aux dépenses que nécessitent les polders.

Le Gouvernement ferait chose éminemment utile en comprenant les travaux de complément des wateringues dans de prochains crédits.

Le régime de la Meuse a également occupé les délibérations de la section centrale.

Demande de la section centrale.

Quel a été l'ensemble des mesures prises et des projets élaborés par le nouveau service de la Meuse ?

Réponse du Gouvernement.

SERVICE SPÉCIAL DE LA MEUSE.

Les relevés suivants indiquent successivement, pour la Meuse, la Sambre, le canal de Liège à Maestricht et l'Ourthe, les principaux travaux exécutés, les travaux adjugés, ceux dont les projets sont élaborés et les travaux pour lesquels on est occupé à dresser les avant-projets.

I. MEUSE.

Travaux exécutés.

Ports. — Un grand nombre de ports, parmi lesquels ceux de Statte, Seraing, Visé, Rieudotte, Ahin, Huy, Ampsin, Amay, Engis.

Dragages. — Des dragages importants pour accroître et régulariser les sections de la rivière et faciliter la navigation ; la plus importante des entreprises de dragages est celle de la « dérivation », à Liège.

Balisage. — Entre la frontière et Liège.

Lignes télégraphiques. Établissement

d'une ligne semi-directe de la frontière française jusque Visé.

Service udométrique. — Organisation du service de l'annonce des crues dans toutes les communes riveraines de la Meuse. Création de septante-trois postes udométriques.

Travaux adjugés.

Installation de passages à rideaux pour faciliter la remonte des saumons aux barrages de la province de Liège.

Transformation des barrages de la Plante, de Tailfer, de Rivière; remplacement des hausses du système Chanoine par des fermettes et des aiguilles du système Poirée.

Reconstruction des portes des écluses des Grands-Malades et de Sclayn.

Projets élaborés.

Projet de reconstruction du pont de Huy sur un débouché plus large et mieux en rapport avec le débit de la Meuse.

Avant-projets.

L'avant-projet des travaux à exécuter pour soustraire Namur aux inondations est arrêté par le Département. Communication de cet avant-projet a été donnée au gouverneur de la province et au comité de la « dérivation de la Meuse, » à Namur.

II. SAMBRE.

Travaux adjugés.

Entreprise de l'allongement des écluses 5, 6, 7, 8 et 9, pour permettre la circulation sur la Sambre de bateaux de 40^m.80 de longueur utile.

Augmentation du débouché du barrage

Demande de la section centrale.**Réponse du Gouvernement.**

de Thuin par la construction d'un déversoir accolé à l'écluse.

Quai de transbordement à Charleroi.

Reconstruction du pont tournant et de la passerelle devant la gare de Charleroi.

Reconstruction du pont-levis établi sur l'écluse n° XII à Montigny-sur-Sambre.

III. CANAL DE LIÈGE A MAESTRICHT.*Travaux exécutés.*

Dragages entre le pont n° 1 et Herstal.

Construction de portes en fer à l'écluse d'Haccourt ; à l'écluse de garde, à Liège ; à l'écluse d'Herstal et à celle de Visé.

Reconstruction des ponts de Tongerlo, de Bocholt et de Loozen.

Établissement de gares d'évitement à Neerharen, Opitter et Beck.

Établissement de la ligne télégraphique de Liège vers Maestricht.

OURTHE.*Travaux exécutés*

Agrandissement du port de Chênée.

Projet élaboré.

Mise à grande section du canal latéral à l'Ourthe de Liège à Chênée.

CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION.

Les crédits spéciaux sollicités pour les chemins de fer s'élèvent à 44,749,000 fr sur 65,286,000 francs.

Le paragraphe 24, *Voies et travaux*, comporte une somme de treize millions pour consolidation des voies, signaux et appareils de sécurité, travaux divers.

Des renseignements ont été demandés par la section centrale.

Demande de la section centrale.**Réponse du Gouvernement.**

Sur quelles parties de lignes a-t-on

Le premier alinéa de la cinquième ques-

Demande de la section centrale.

employé des rails en acier, des billes en chêne et du ballast?

Quelle méthode suit-on pour distinguer les travaux d'entretien des travaux de consolidation?

Réponse du Gouvernement.

tion posée par la section centrale chargée de l'examen du projet de loi de crédits spéciaux déposé à la Chambre des Représentants le 18 avril dernier, demande sur quelles parties de lignes on a employé des rails en acier, des billes en chêne et du ballast.

Le tableau ci-après renseignant l'état exact des voies du réseau à la date du 31 décembre 1881 a été dressé par l'administration en vue de satisfaire à cette demande.

Le cadre de ce tableau correspond aux divisions du réseau en groupes et en sections de service publié annuellement comme annexe au compte-rendu des opérations du chemin de fer. (Voir annexe n° XXI du compte-rendu de 1880.)

Il donne en regard de chacune des subdivisions qui y sont indiquées dans la première colonne et pour les voies principales seulement, c'est-à-dire pour les voies parcourues par les trains :

a) Le nombre de mètres courants de voies posées en rails de fer et en rails d'acier à la date précitée;

b) Le nombre de mètres courants de voies posées sur supports en traverses en chênes, en sapin ou en métal à la même date;

c) La longueur des voies ballastées en cendrées ou en pierrailles.

DÉSIGNATION DES PARCOURS.	LONGUEUR des voies principales doubles et simples.	Mètres courants de voies					
		en rail		posées sur traverses		ballastées	
		d'acier.	de fer.	en chêne	en sapin ou sur traverses métalliques (1)	en pierroilles	en cendrées
1 ^{er} groupe, à Bruxelles-Nord. Bruxelles-Nord à Malines et à Neckerspoel. Laeken à Dender- leeuw. Schaerbeek à la bifurcation de Kessel-Loo. Termonde à Jette. Alost à Londerzeel. Malines à Ter- monde. Malines à Tirlemont. Tir- lemont à Moll. Neerlinter à Saint- Trond et Tongres. Tirlemont à Ramillies	475,612	316,577	157,033	404,009	57,205 12,400*	223,845	247,767
2 ^e groupe, à Liège. Tirlemont à Ans. Landen à Ciney. Ans à Pepinster. Ghénée à Battice et à Verviers. Battice à Aubel. Angleur à Marloie. Pepinster à la Prusse. Welkenraedt à Gemmenich et embranchements de la Vieille- Montagne. Pepinster à Gouvy . . .	484,150	406,472	17,887	403,987	4,204 13,068*	322,332	161,627
3 ^e groupe, à Gand. Gand à Schellebelle, à Grammont et à Courtrai, chemin de fer de cein- ture de Gand, etc. Courtrai à Alost et à Denderleeuw. La Pinte à la bifurcation de Leuze. Denderleeuw à Lokeren. Alost à Termonde, par Schellebelle. Lokeren à Moerbeke. Eecloo à Saint-Gilles-Waes.	482,307	223,813	238,494	263,000	206,207 11,100*	132,800	349,507
4 ^e groupe, à Tournai. Bifurcation de Renaix à la frontière française et de Ramegnies-Chin à Mouscron. Renaix à Courtrai. Ath à Tournai et à la frontière fran- çaise, par Blandain. Leuze à Saint- Ghislain. Tournai à Péruwelz et à Basècles. Hal à Ath et à Jurbise. Denderleeuw à Ath. Braine à Grammont. Bassilly à Lessines . .	528,682	316,327	212,355	337,337	145,845 27,500*	165,942	362,740
5 ^e groupe, à Mons. Braine à Quiévrain. Mons à Bonne- Espérance. Saint-Ghislain à Erbi- soul. Saint-Ghislain à Maffles. Lignes du Flénu et de Saint- Ghislain.	266,294	165,348	100,946	204,823	59,233 2,236*	78,528	187,166
6 ^e groupe, à Bruxelles-Midi. Bruxelles à Braine. Tubize à Rebecq. Bruxelles ceinture. Bruxelles à Braine-P'Alleud. Lembecq à Ecaus- sines par Ronquières. Tubize à Braine-P'Alleud. Manage à Wavre. Braine-P'Alleud à Luttre. Braine- le-Comte à Manage. Manage à Lut- tre. Luttre à Couillet. Luttre à Jumet. Châtelain à Gilly. Lam- busart à Fleurus-Gilly. Sart-Allet à Gilly-Haies. Jumet à Ransart. Jumet à Noirdieu. Massès-Diarbois à Vieux-Campinaire. Jumet à Mar- cinelle. Courbes vers Jumet. Bru- lotte au triangle de Gosselies. . . .	371,101	275,904	95,197	334,028	5,500 31,503*	109,098	262,005

(1) Les chiffres marqués d'un astérisque représentent les longueurs des voies posées sur traverses métalliques.

DÉSIGNATION DES PARCOURS.	LONGUEUR des voies principales doubles et simples.	Mètres courants de voies					
		en rail		posées sur traverses		ballastées	
		d'acier.	de fer.	en chêne	en sapin ou sur traverses métalliques.	en pierroilles	en cendrées.
7 ^e groupe, à Binche. Manage à Mons et à Mariemont. Manage à Piéton. Bascoup-Chapelle à Trazegnies. La Louvière à Saint-Vaast. Ecaussinnes à Baume. Houdeng à Soignies. Baume à Marchiennes. Piéton à Buvrines-Mont. Embranchement de Fontaine-l'Évêque, du Martinet n° 3, de Bagemont, etc. Piéton à Roux. Courcelles à Gosselies. Trazegnies à Courcelles-Fosses. Embranchement de Courcelles-nord; raccordement du puits Perrier. Embranchement du rivage de Sart-lez-Moulin; gare de Monceau; embranchements du Martinet n° 4, de Monceau (usines et rivage) à Monceau. Monceau - Fontaine à Forchies. Trazegnies à Luttre. Courcelles-Centre à Jumet-Brûlotte et à Gosselies. Ville-Piéton à Leval. Raccordements des charbonnages d'Anderlues, Leval à la fosse S ^e -Barbe, des charbonnages de Péronnes. Berzée à Thuillies et à Beaumont. Baume à Erquelinnes. Buvrines-Mont à Lobbes	258,695	167,068	91,627	247,250	5,554 7,911	14,942	243,733
8 ^e groupe, à Namur. Bruxelles, Quartier-Léopold à Namur. Gembloux à Ramillies. Namur à Ciney et à Jemeppe-sur-Sambre. Namur à Landen. Jemeppe-sur-Sambre à Montigny. Couillet et Tamines à Gembloux. Fleurus à Nivelles. Tamines à Methet.	378,858	295,548	85,508	337,106	18,700 25,050	153,500	245,056
9 ^e groupe, à Bruges. Gand à Ostende. Bruges à Blankenberghe et à Heyst. Thielt à Lichtervelde. Lichtervelde à Furnes et à la frontière. Dixmude à Nieuport. Ansegem à Ingelmunster. Ostende à Ypres	321,898	107,063	213,935	292,629	20,679 8,390	155,808	166,090
10 ^e groupe, à Arlon. Cincy à Libramont et à Bastogne. Libramont à Arlon et à la frontière. Arlon à Athus et Athus à Florenville. Viuton à Florenville et Florenville à Gedinne.	413,107	278,876	134,321	383,197	50,000	574,120	39,077
11 ^e groupe, à Anvers. Vieux-Dieu à Anvers-Est. Anvers-Dam à Anvers, quai du Rhin. Anvers-Dam à la frontière. Neckerspoel à Vieux-Dieu. Contich à Lierre. Vieux-Dieu à Boom. Contich-Est à Contich-Ouest. Vieux-Dieu à Anvers-Sud. Hoboken à Boom. Puers à Termonde	206,708	106,635	100,073	166,539	40,169	95,612	111,096
TOTAUX	4,185,509	2,720,331	1,465,178	3,437,935	727,334	1,809,027	2,376,482

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

Le deuxième alinéa de la cinquième question demande quelle méthode suit l'administration des chemins de fer de l'État pour distinguer les travaux d'entretien des travaux de consolidation.

Les travaux d'entretien comprennent le remplacement par un objet neuf d'un objet détérioré par l'usage, c'est-à-dire que les dépenses d'entretien et de renouvellement pourvoient au maintien en bon état des installations premières dont le prix a été payé par le capital.

Ce remplacement des objets détériorés et le maintien en bon état des installations premières se sont effectués en améliorant dans une large mesure, c'est-à-dire en augmentant la valeur des installations premières au moyen des ressources budgétaires.

Ainsi, jamais l'administration des chemins de fer de l'État n'a porté sur fonds spéciaux de premier établissement les dépenses résultées de la substitution dans les voies de son réseau de billes en chêne aux billes d'essence plus tendre et d'un prix moins élevé mises en œuvre lors du premier établissement des lignes.

Ce remplacement a toujours été effectué au moyen des crédits d'entretien portés au budget des dépenses.

Pendant fort longtemps et actuellement encore sur les lignes reprises à des Compagnies, l'administration a substitué et substitue des billes créosotées à des billes non créosotées et ce exclusivement au moyen des ressources du budget des dépenses d'exploitation.

Il en a été de même des frais que représente la mise en œuvre dans les travaux d'entretien et de renouvellement de voies de rails de fer du poids de 34 et de 37 kilogrammes le mètre courant, aux rails de faible calibre placés à l'origine, ne pesant que 22, 24 et 27 kilogrammes par mètre courant.

Il y a plus, jusqu'en 1871, l'adminis-

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

tration a augmenté le nombre de supports placés sous les rails (billes) et en a réduit successivement la distance, toujours exclusivement aux frais du budget des dépenses.

Les substitutions et l'augmentation du nombre de supports rappelées d'autre part ont donné à l'ensemble du réseau de l'État, une plus value considérable sans aucun accroissement du capital dépensé.

Cette marche a été expliquée à la Chambre notamment dans la dépêche adressée par M. le Ministre des Travaux publics Sainctelette, le 17 décembre 1881, à M. le Rapporteur de la section centrale sur le projet de crédits supplémentaires se rapportant à l'exercice 1881 et aux exercices antérieurs.

Cette dépêche se trouve insérée *in extenso* dans le rapport présenté à la Chambre, le 21 décembre 1881, par l'honorable M. Scailquin. (Document parlementaire, n° 70 de la session de 1881-1882, pages 6 et 7.)

Si, comme le rappelle la dépêche précitée, à partir de 1871, le nombre de billes placées en plus dans les voies que celles retirées de celles-ci, sur une même longueur, a été porté en compte aux crédits de premier établissement, c'est uniquement à cause de l'importance devenue subitement considérable de cette partie de consolidations de voies, par suite de la reprise du réseau exploité antérieurement par la Compagnie des Bassins-houillers.

C'est également à raison d'une situation nouvelle à créer et à cause de la dépense à faire immédiatement que l'administration a proposé d'imputer sur fonds capital le matériel nécessaire à ajouter au matériel existant pour *consolider les voies à parcourir par des trains rapides*.

Il s'agit ici d'une dépense d'environ 2,000 francs par kilomètre et qu'il est très correct de porter au fonds capital, parce qu'il est indéniable qu'un chemin de fer établi sur 1,166 billes par kilomètre

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

(7 billes sous chaque couple de rails de 6 mètres de longueur) a une autre valeur qu'un chemin de fer établi sur 1,333 billes par kilomètre (12 billes sous chaque couple de rails de 9 mètres de longueur).

Cette addition de 167 billes de chêne créosoté par kilomètre de voie simple, armées de leurs accessoires (crampons et plaques en fer) ne constitue ni un travail d'entretien ni un travail de renouvellement.

Si l'administration portait les dépenses de cette catégorie au budget des frais d'exploitation, elle exagérerait ces frais au profit du compte capital.

Les explications qui font l'objet des quatre derniers paragraphes ci-dessus, se rapportent à la partie des dépenses comprises dans le paragraphe 24 du crédit de 65 millions, relatif à la consolidation des voies nécessitée afin d'imprimer une marche plus rapide aux trains express transportant les voyageurs et les dépêches postales sur nos lignes internationales.

Indépendamment de cette consolidation spéciale, le chiffre de 3,200,000 francs, pétitionné pour consolidation de voies, comprend les dépenses à faire, en 1882, pour substituer aux rails de fer, à retirer des voies, des rails d'acier, et pour remplacer le ballast de mauvaise qualité et qui doit être enlevé, par du ballast en pierrailles.

La substitution de rails d'acier aux rails de fer a commencé sur le réseau de l'État, il y a une dizaine d'années déjà et la substitution de pierrailles aux cendrées a pris un développement important et régulier à partir du milieu de l'exercice 1877.

Lorsque le Département a décidé de substituer des rails d'acier aux rails de fer à mesure des renouvellements annuels des voies, il a continué à imputer sur les ressources budgétaires la valeur des rails mis en œuvre, mais à concurrence du prix des rails de fer. La différence entre une

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

tonne de rails de fer et une tonne de rails d'acier achetées à la même époque a été seule imputée à charge des fonds de premier établissement.

La substitution n'aurait pu se réaliser entièrement à charge des frais d'exploitation sans grever ces derniers au profit du fonds capital dans une mesure si exorbitante que le Département aurait hésité longtemps à adopter la substitution.

La plus value donnée au réseau par la substitution qui nous occupe, ou la différence de valeur entre une tonne de rails de fer et une tonne de rails d'acier mise en œuvre dans les renouvellements, a été supportée jusqu'ici par le fonds capital pour tous les rails d'acier ayant remplacé des rails de fer dans les voies.

S'il n'a pas été tenu compte de ce que ces opérations faisaient parfois sortir des voies des rails d'acier également, c'est que ces derniers ne sont sortis des voies qu'en quantités très réduites jusques et y compris 1881.

Mais l'administration a demandé au service des voies des renseignements en vue d'être fixée sur le nombre exact de rails d'acier qui sortiront de la voie courante en 1882, pour être mis hors d'usage, afin d'établir éventuellement le nombre de rails d'acier devant remplacer des rails de ce métal et dont le prix d'achat devrait conséquemment être supporté entièrement par les ressources budgétaires ou les frais d'exploitation.

Cette dernière observation a pour but d'indiquer que l'administration prévoit pour l'exercice courant une diminution dans l'importance des quantités de rails d'acier mis en renouvellement et dont la plus value doit être supportée par les fonds spéciaux de premier établissement.

La substitution continuant d'ailleurs à être faite régulièrement chaque année, le moment où cette substitution sera complète et où il n'y aura plus de dépenses de

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

cette espèce à porter au compte capital, se rapproche de plus en plus.

La longueur totale renouvelée chaque année en acier est d'ailleurs indiquée aux comptes rendus des opérations du chemin de fer, ce qui permet à la Législature d'apprécier l'importance qu'acquiert cette substitution.

En ce qui concerne les conditions dans lesquelles s'est effectuée et s'effectue encore la substitution des pierrailles et du gravier aux cendrées d'usines dans le ballastage des voies, cette substitution a lieu dans les conditions approuvées en 1877.

D'après cette décision, l'administration consacre annuellement au ballastage en pierrailles des voies de son réseau ferré :

1° Environ 300,000 tonnes prélevées sur les fonds spéciaux votés pour le parachèvement du railway ;

2° Environ 425,000 francs prélevés sur les ressources budgétaires affectées aux travaux d'amélioration.

Cette somme de 425,000 francs se rapporte uniquement à l'achat de pierrailles. Les frais de mise en œuvre de celles-ci sont entièrement supportés par les ressources budgétaires, bien que cette main-d'œuvre coûte plus cher que ne coûterait le simple renouvellement du ballast existant par du ballast semblable.

La somme de 425,000 francs permet de ballaster en pierrailles environ 110 kilomètres de voie simple.

Toutefois, il arrive que les sommes consacrées annuellement à l'achat de pierrailles restent au-dessous ou vont au delà de la moyenne de 300,000 francs prélevés sur les fonds de parachèvement et de 425,000 francs prélevés sur les ressources budgétaires.

Cela résulte des détails consignés à la page 8 du document parlementaire précité, n° 70, de la session 1881-1882.

Il n'est cependant pas superflu de rappeler ici que les frais de consolidation des

Demande de la section centrale.**Réponse du Gouvernement.**

voies, résultant de l'emploi de rails d'acier au lieu de rails de fer et de l'emploi de pierrailles au lieu de cendrées dans les renouvellements annuels des voies ferrées, ont régulièrement été mentionnés dans les exposés des motifs présentés à la Législature par le Gouvernement à l'appui des projets de loi comprenant des crédits spéciaux pour travaux de parachèvement ou d'extension du réseau de l'État.

Certes, la plupart des considérations qui précèdent expliquent le procédé suivi pour distinguer la nature des dépenses.

Des travaux destinés à donner au chemin de fer une véritable plus value ont été imputés sur les ressources de l'exploitation; il n'est pas aisé de tracer la ligne de démarcation absolue qui sépare les dépenses d'entretien des frais de consolidation; en toute hypothèse, on tourne dans une sorte de cercle vicieux.

Si les dépenses signalées sont prélevées sur les ressources ordinaires, il devient, d'autre part, nécessaire de majorer certains postes du budget ou de recourir à des crédits spéciaux pour satisfaire à des besoins de l'exploitation laissés en souffrance.

Les causes multiples de cette situation indécise et compliquée à l'excès ont été mises en lumière dans les récents débats provoqués par le budget.

Toute période de transformation a ses crises, ses écueils, mais aussi ses perspectives d'avenir : les investigations, les études qui en seront la conséquence, le contrôle qui s'imposera plus actif que jamais, les réformes utiles que doit faire naître et appliquer la lutte contre les obstacles, permettront peut-être de réduire la proportion désavantageuse qui s'est établie entre les dépenses et les recettes.

Demande de la section centrale.**Réponse du Gouvernement.**

Les projets relatifs à la construction d'ateliers à Salzines-lez-Namur sont-ils élaborés ?

Les avants-projets présentés par M. l'architecte Gilles pour la construction des ateliers de Salzines ont été renvoyés à leur auteur en janvier dernier pour être modifiés.

M. Gilles a fait connaître, sous la date du 2 mai courant, que « tous les plans et » devis de ces travaux seront terminés » complètement dans un mois. »

L'administration poursuit actuellement l'acquisition des terrains nécessaires.

Demande de la section centrale.

Quel est le degré d'avancement des travaux du chemin de fer d'Anvers-Tilbourg, par Hoogstraeten, et de la ligne de Visé à Micheroux et de Londerzeel à Bruxelles?

Réponse du Gouvernement.

A. Pour le chemin d'Anvers à Tilbourg, les arrêtés approuvant les plans d'emprises, après enquêtes, sont approuvés pour les communes de Mortsel, Borsbeek, Wommelghem, Deurne et Wyneghem. Les enquêtes vont commencer à Schooten et à Brasschaet. On achète les terrains. On compte pouvoir adjudger prochainement les travaux de la section d'Anvers à Brasschaet, sur 17 kilomètres environ de longueur. On dresse les projets pour toute la ligne. On adjudgera les travaux des diverses sections, à mesure que les projets en seront terminés et que l'on se sera mis en possession des terrains.

Il reste, en outre, à négocier avec le Gouvernement des Pays-Bas une convention pour l'établissement de la petite section à construire entre la frontière belge et la station de Bar-le-Nassau.

B. Pour le chemin de fer de Visé à Micheroux, la section centrale, en demandant quel est le degré d'avancement des travaux, entend sans doute demander si le Gouvernement compte solliciter, de la Législature, les crédits nécessaires pour exécuter ces travaux. Le Gouvernement n'a pas cette intention, du moins pour le moment. Il se réfère, à cet égard, aux explications données à la Chambre, le 27 avril écoulé, par M. le Ministre de l'Intérieur.

C. Pour le chemin de fer de Bruxelles (ouest) à Londerzeel, dont la construction incombe à la Banque de Belgique, les travaux n'en sont pas commencés, parce que la question de savoir s'il convient de modifier, à cet égard, les prévisions de la convention du 1^{er} juin 1877 approuvée par la loi du 26 juin suivant, n'est pas résolue.

Cette convention prescrit une ligne passant par Zellick, avec inclinaisons de seize millimètres par mètre.

Il semble peu raisonnable de choisir une direction impliquant un semblable

Demande de la section centrale.**Réponse du Gouvernement.**

profil, pour faire une seconde ligne entre Bruxelles et Anvers. On a étudié une autre direction, par Laeken, avec tunnel,

La ligne, dans cette direction, coûterait plusieurs millions de plus que la ligne par Zellick. Mais le profil serait beaucoup meilleur; et l'administration estime que l'économie à réaliser, de ce chef, dans l'exploitation, couvrirait et au delà l'intérêt du capital supplémentaire à dépenser en travaux de premier établissement. Le Gouvernement n'a pas encore pris de décision sur cette question.

Il se réserve de faire examiner s'il ne serait pas préférable de doubler les voies sur la ligne existante. En attendant, il est disposé à distraire la ligne de Bruxelles à Londerzeel, par Zellick, du réseau des lignes que doit construire la Banque de Belgique, en la remplaçant par une autre ligne, d'un coût de construction et d'une autre longueur autant que possible équivalents. Le Gouvernement compte solliciter prochainement, de la Législature, les pouvoirs nécessaires à cet effet.

Ce dernier point ne peut être mis actuellement en discussion.

Nous nous bornerons à rappeler qu'il soulève de délicates questions de droit et de fait; elles ont fait l'objet de débats parlementaires, notamment dans la séance du 29 juillet 1879.

Le Département soutenait alors que la ligne projetée était une conception toute spontanée du comité spécial des chemins de fer; il en faisait ressortir les avantages et combattait certaines critiques dirigées contre le projet.

Aujourd'hui, il semble qu'une sorte de revirement s'opère; les populations qui ont des droits en quelque sorte acquis, résultant et de la convention du 1^{er} juin et de la loi du 26 juin 1877, seraient exposées à être privées du bénéfice d'une voie ferrée. Des engagements formellement stipulés ne seraient point tenus et on aurait recours à un système de compensation ou d'équivalent vis-à-vis de ceux qui ont à les remplir, ce qui présente plus d'un côté scabreux, étant donné l'état de la question.

Des pouvoirs réclamés en vue d'autoriser des dérogations à ce qui avait été expressément convenu dans un intérêt général, doivent amplement se justifier et n'être accordés qu'avec une extrême réserve et après due explication.

D'autres lignes projetées ou en voie d'exécution, divers travaux ont donné lieu à des observations.

Il a été question de lignes à achever dans le Luxembourg, du chemin de fer de Bruxelles à Lessines, d'Anvers à Mayence, par Wavre, de l'agrandissement de la station d'Alost, du côté gauche, vers la chaussée d'Alost à Termonde, en prévision duquel des expropriations ont été faites par l'autorité locale, à l'effet de rendre les abords plus faciles, etc., etc.

Force a été à la section centrale de se restreindre dans l'examen des crédits sollicités, toutes ces questions se rattachant davantage à la discussion générale du budget.

Les sommes sollicitées, pour la traction et le matériel, montent à 26,749,000 francs et, pour la réfection des voies et approvisionnement de matériaux, à 2,300,000 francs.

La dette du chemin de fer, vis-à-vis du Trésor, va donc s'accroître dans de notables proportions et l'on annonce déjà, pour la prochaine session, de nouvelles demandes de crédit.

Si l'on considère que, d'après le compte rendu de 1880, les trains de voyageurs ne comptent en moyenne que 23 p. % de places occupées et les transports de marchandises 43 p. %, il n'y a plus de temps à perdre pour rétablir un équilibre plus favorable entre les dépenses et les recettes d'exploitation.

Les autres articles du projet n'ont point soulevé d'observations.

Un membre fait toute réserve quant au paragraphe 8 relatif à la construction d'écoles normales primaires.

Le projet est adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

SCAILQUIN.

Le Président,

J. DESCAMPS.

