

(1)

(N° 189.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 JUILLET 1879.

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

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Dans la discussion de l'adresse, le Gouvernement a indiqué les dépenses extraordinaires qu'il faudra faire, pendant plusieurs années, pour continuer ou achever les travaux d'utilité publique décrétés par des lois antérieures. Obligé d'en poursuivre l'exécution, il a déjà saisi la Législature de diverses demandes de crédits spéciaux destinés à compléter l'outillage et les installations du chemin de fer, à continuer les travaux du nouveau Palais de Justice à Bruxelles, à améliorer le casernement des troupes, etc.

Le projet de loi que nous avons l'honneur de soumettre à la Législature est inspiré par la même pensée. Les crédits qu'il propose serviront à continuer, pendant deux ans, des travaux commencés, à développer notre réseau de routes, à achever et à améliorer le réseau de nos voies hydrauliques, à pourvoir notre chemin de fer des aménagements, des voies nouvelles, du matériel fixe ou roulant que réclame une bonne exploitation, à exécuter enfin quelques travaux nouveaux d'une incontestable utilité.

Les détails qui vont suivre permettront à la Législature d'apprécier la destination, l'importance et l'opportunité de chacun de ces crédits.

A. MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

1° ROUTES ET PONTS.

§ 1^{er}.

Crédit demandé : 4,875,000 francs.

Litt. A. — *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. — Redressement et amélioration de routes. — Construction et reconstruction de ponts ; subsides.*

Crédit demandé : 3,500,000 francs.

Il est peu d'ouvrages qui, plus que les travaux destinés à faciliter l'accès aux grandes artères de communication, présentent un caractère prononcé d'utilité. La Législature l'a reconnu, et, depuis plusieurs années déjà, elle a, dans chaque session, alloué un crédit spécial de 2,000,000 de francs, pour aider à l'exécution de raccordements aux chemins de fer ou aux canaux, soit par les soins de l'État, soit par les soins des communes, mais avec l'intervention financière du Gouvernement.

Le railway s'accroissant sans cesse, le nombre des voies d'accès utiles augmente avec lui. Les communes donnent une très-vive impulsion à ces travaux ; pendant l'année 1878, il n'a pas été liquidé, en subsides à cette fin, moins de 500,000 francs environ. Au 31 décembre dernier, les promesses de subventions s'élevaient au chiffre considérable de 1,415,000 francs.

D'un autre côté, il est désirable que les abords de nos voies de transport par eau soient, eux aussi, rendus plus nombreux et plus aisés.

Pour faire face à ces besoins, le Département des Travaux Publics doit pouvoir disposer d'un nouveau crédit spécial, tant pour les subsides à allouer, que pour les raccordements à exécuter aux frais de l'État. La somme de 3,500,000 francs le mettra en position de satisfaire à toutes les demandes en instruction, ainsi qu'à un certain nombre de celles qui se produiront dans le courant de 1879 et de 1880.

Plusieurs projets de ponts, dont quelques uns à exécuter par l'État, notamment à Sclayn, Bas-Oha, Flémalle, Herstal-Wandre, Maeseyck sur la Meuse, Eyne sur l'Escaut et Gand sur le canal de Gand à Bruges sont actuellement à l'étude ; des subsides ont été promis à quelques communes ; enfin, il reste diverses dépenses à solder du chef de ponts en cours de construction.

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

Crédit demandé : 4,000,000 francs.

Un arrêté royal du 30 août 1864, pris sur la proposition du Ministre de l'Intérieur, a décrété l'ouverture, sur le territoire de la commune de Molenbeek-Saint-Jean, d'une voie de 40 mètres de largeur, destinée à relier le boulevard d'Anvers au nouveau quartier de Koekelberg. Au mois de novembre 1869, M. le Ministre de l'Intérieur, en signalant à son collègue des Travaux Publics l'insuffisance de cette largeur de 40 mètres, eu égard aux dimensions du boulevard d'Anvers, lui a demandé d'examiner s'il n'y aurait pas lieu de la porter à 45 mètres et de faire établir la voie aux frais de l'État, en la décrétant de grande voirie.

La réponse a été affirmative. Un arrêté royal du 30 novembre 1871 a décrété de grande voirie la partie de la voie nouvelle dénommée boulevard Léopold II, et qui est comprise entre la route provinciale de Bruxelles à Merchtem et le canal de Charleroi. Il a décidé que ce boulevard, de 45 mètres de largeur, serait exécuté aux frais de l'État. Quant au prolongement de cette voie, du canal de Charleroi au boulevard d'Anvers, toute décision était réservée (art. 2).

Cette affaire a fait, de la part du Département des Travaux Publics, l'objet de longues études. Elles ont, après divers tâtonnements, eu pour résultat la rédaction d'un avant-projet dont le devis est de 2,440,000 francs environ. Cet avant-projet comporte, entre autres travaux importants : le détournement du canal de Charleroi, qui serait prolongé en ligne droite jusqu'au bassin dit de la voirie ; la construction de deux ponts sur le canal de Charleroi, et de deux autres sur le canal de Willebroeck, en remplacement du pont Léopold.

La réalisation de ce projet mettrait un terme à l'état d'infériorité dans lequel est restée, relativement aux autres parties de l'agglomération bruxelloise, la vaste zone située sur la rive gauche du canal de Willebroeck, entre le pont Léopold et le pont de Laeken. Des communications faciles avec la capitale étant assurées, on ne tardera pas à tirer parti des terrains, dont la mise en valeur a été entravée jusqu'aujourd'hui, par le défaut d'accès convenables ; de là, de nombreuses transactions immobilières, et, par suite, le payement au Trésor de droits importants d'enregistrement, etc. ; l'État rentrerait ainsi dans une partie notable des dépenses faites en travaux. Il ne serait pas seul, d'ailleurs, à en supporter les frais : la province de Brabant, la commune de Molenbeek-Saint-Jean, les propriétaires de terrains ont déjà voté ou promis des subsides s'élevant respectivement à 50,000 francs, à 225,000 francs et à 100,000 francs. Des négociations sont entamées avec la ville de Bruxelles, pour laquelle cette affaire est d'un si haut intérêt.

Les travaux ne pourront évidemment être exécutés qu'en plusieurs années.

Avant tout, il importe de rendre possible la vente, à bref délai, des terrains dans lesquels sont engagés de nombreux capitaux en souffrance depuis longtemps. A cet effet, il faut construire immédiatement un des deux ponts sur le canal de Charleroi, et acquérir les immeubles nécessaires au prolongement

du canal jusqu'au bassin de la voirie. On se borne, pour le moment, à demander un premier crédit de 1,000,000 francs, suffisant pour faire face aux dépenses de l'année courante et de l'année prochaine.

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

Crédit demandé : 375,000 francs.

Une loi du 26 avril 1875 a approuvé la convention passée entre l'Etat et la ville de Bruxelles, quant au déplacement du champ des manœuvres.

L'article 4 a trait au tracé du prolongement de l'avenue d'Auderghem jusqu'aux nouveaux établissements militaires, et au tracé d'un boulevard destiné à relier, à proximité du Bois de la Cambre, ces établissements à l'avenue Louise.

Il a, de plus, autorisé l'emploi de l'expropriation par zones pour l'ouverture de ces voies.

Le Gouvernement avait supposé que, dans ces conditions, la ville de Bruxelles, ou peut-être, à son défaut, la commune d'Etterbeek, se serait chargée de faire le prolongement de l'avenue d'Auderghem. Ni Bruxelles ni Etterbeek n'y ont consenti.

L'intervention de ces communes faisant défaut, le Ministère précédent a pensé que l'État pouvait exécuter ou faire exécuter l'accès aux nouvelles casernes de cavalerie. Il a donc fait dresser un projet complet de la nouvelle avenue et en a mis la construction en adjudication, avec le droit, pour l'entrepreneur, d'exproprier, par zones, les terrains compris dans le périmètre de la voie et de ses abords.

Cette tentative n'a pas réussi. Le soumissionnaire, dont les offres étaient le moins défavorables, réclamait un subside de 400,000 francs. Or, l'exécution de l'avenue, en restreignant l'expropriation aux seuls terrains nécessaires à la voie proprement dite, ne coûterait, d'après les évaluations d'un expert autorisé, qu'une somme d'à peu près 375,000 francs, soit environ 25,000 francs de moins que le subside réclamé. Encore, de cette somme de 375,000 francs, y a-t-il lieu de déduire celle d'environ 40,000 francs que coûtera l'égoût à construire sous le prolongement de l'avenue d'Auderghem. C'est à Etterbeek qu'incombe la charge de cet ouvrage; mais cette commune n'ayant pas actuellement les ressources nécessaires et l'établissement de l'égoût ne pouvant, d'ailleurs, pas être différé, on peut considérer la dépense de 40,000 francs comme une avance faite à Etterbeek. Celle-ci la récupérera au profit de l'État, à charge des riverains, par application de la taxe communale sur l'usage des égouts publics.

En cet état des choses, le Gouvernement a résolu d'exécuter le prolongement de l'avenue d'Auderghem, sans user du droit d'expropriation par zones, conféré par l'article 4 de la loi du 26 avril 1875.

Cette décision devant être sanctionnée par la Législature, le projet de loi contient une disposition destinée à la consacrer.

2° BATIMENTS CIVILS.

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

Crédit demandé : 2,000,000.de francs.

Le total des sommes allouées, jusqu'à présent, par la Législature s'élève à 5,800,000 francs. Les bâtiments nouveaux du Palais de la Nation sont terminés. Les bâtiments en construction, rue de Louvain, pour les Ministères de la Guerre et de l'Intérieur, sont sous toit; ils pourront être complètement achevés à la fin de l'année. Les bureaux de ces Départements, actuellement disséminés de différents côtés, seront définitivement installés, en 1880, dans les nouveaux locaux.

Plusieurs immeubles de la rue de Louvain, de la rue Ducale et de la rue de l'Orangerie sont acquis déjà par l'État, en vue du transfert du Ministère des Travaux Publics.

Le crédit demandé est destiné, jusqu'à concurrence de près de 1,200,000 francs, à payer tous les travaux en cours d'exécution, ainsi que le solde de diverses entreprises des travaux d'agrandissement des locaux du Sénat et de la Chambre des Représentants.

Le surplus du crédit demandé sera appliqué :

1° A l'acquisition de terrains à l'angle de la rue de Louvain et de la rue du Parlement, sur l'emplacement desquels on devra construire immédiatement un bâtiment destiné à la direction générale des ponts et chaussées et des mines, provisoirement installée rue Bodenbroeck et rue de la Régence; aux termes du bail de location, les hôtels de la rue Bodenbroeck doivent, en effet, être remis aux propriétaires, le 15 août 1881.

Le style du bâtiment du *Moniteur* est en harmonie avec celui des constructions nouvelles du Palais de la Nation et des Ministères; la construction que l'on va élever, sera semblable aux bâtiments du *Moniteur*, afin de donner à l'ensemble de la place un aspect symétrique. D'après les études faites, il sera possible d'installer toute la direction générale des ponts et chaussées et des mines dans ce bâtiment. A l'exception d'une petite maison, qui devra être expropriée, on pourra obtenir à l'amiable, de la Société du quartier Notre-Dame-aux-Neiges, le terrain à occuper.

2° A l'acquisition d'un certain nombre d'immeubles situés rue de Louvain et rue de l'Orangerie et nécessaires au transfert du ministère des Travaux Publics; ces immeubles étant sous le coup de l'expropriation depuis plusieurs années, le Gouvernement ne peut pas se refuser à les acheter, lorsque les propriétaires offrent de les céder à l'État à des conditions avantageuses.

§ 5. — *Pavillon de Tervueren. Travaux de conservation.*

Crédit demandé : 100,000 francs.

Le 3 mars dernier, un incendie violent a éclaté, vers cinq heures du matin, au château de Tervueren. L'intensité du feu a été telle que, vers huit heures, il ne restait plus de l'édifice, que les murs et les caves voûtées.

Le service des bâtiments civils s'est empressé de faire élançonner quelques parties du bâtiment, comme les péristyles, de démolir des pans de maçonnerie qui menaçaient ruine, enfin de recouvrir d'enveloppes en bois, les bas-reliefs en stuc, chefs-d'œuvre de Rude, qui décoraient les murs de la salle de bal.

Rien de plus n'a été fait jusqu'à présent.

Les caves voûtées et certains murs sont encore en bon état; mais il est indispensable d'exécuter, avant l'hiver, différents travaux propres à préserver d'une destruction complète, quelques-unes des murailles importantes.

Dès le XIII^e siècle, Tervueren était la résidence d'été des souverains. Il le fut longtemps. Charles de Lorraine y séjourna presque constamment.

Vers la fin de sa vie, il avait fait construire un nouveau château dans la plaine située à la sortie de la forêt, au lieu dit : Hooghvorst.

C'est alors que furent élevées les vastes écuries et les autres dépendances qui forment un fer à cheval dont l'ouverture fait face à l'emplacement de l'ancien château.

On sait que le haras de l'État a longtemps été installé dans ces écuries.

Sous la révolution française, le pavillon fut complètement détruit par un incendie, que les habitants de Tervueren attribuèrent généralement à la malveillance de ceux qui administraient le pays.

Le pavillon qui vient d'être incendié avait été construit en 1817 et aurait, d'après certaine publication, coûté environ 800,000 florins des Pays-Bas.

Le Parc, dans lequel se trouvent plusieurs grandes pièces d'eau, contient plus de 250 hectares emmurillés.

Avant qu'un parti puisse être proposé et pris, il faut évidemment qu'une étude soit faite avec plans, mètrés, devis. Mais, en attendant, des mesures conservatrices peuvent être utilement prises.

§ 4. — *Palais des Beaux-Arts.*

Crédit demandé : 1,133,000 francs.

Les dépenses de la grosse construction ne dépasseront pas le chiffre du détail estimatif (3,404,000 francs). L'édifice sera complètement achevé pour la célébration des fêtes anniversaires de 1880.

Il ne reste plus à adjuger que la menuiserie et la marbrerie.

Il importe maintenant de pourvoir :

1^o A la confection du mobilier nécessaire aux expositions des Beaux-Arts,

notamment de banquettes doubles, de cloisons mobiles, de portières en velours, de stores; la dépense est évaluée à fr.	60,000
2° A l'appropriation et au placement du grand orgue qui se trouvait au Palais des Académies, à la construction du jubé sur colonnes en marbre et du buffet en chêne, estimés à	60,000
5° A l'achat de mobilier et de glaces, tapis, draperies, etc., au placement d'appareils d'éclairage pour les concerts et fêtes publiques; dépense de	200,000
Ensemble. fr.	<u>320,000</u>

Il est indispensable aussi que la décoration sculpturale de l'édifice soit terminée en 1880. La dépense est évaluée à 315,000 francs.

Cette décoration doit comprendre : deux grands groupes, quatre figures, trois bustes, deux bas-reliefs, trois médaillons, plusieurs guirlandes, palmes, etc.

M. l'architecte Balat a été prié de dresser le projet des façades à construire, le long de la rue du Musée. L'estimation de la dépense s'élève à 500,000 francs. Les constructions doivent servir, en grande partie, à l'agrandissement de la bibliothèque royale.

On espère que ces travaux pourront également être terminés pour l'époque des fêtes nationales de 1880.

§ 5. — *École normale de Bruges.*

Crédit demandé : 950,000 francs.

Les travaux de fondation ont été adjugés, l'année dernière; ils seront terminés dans le courant de 1879. On se propose d'adjuger, dans un bref délai, les travaux de grosse construction, afin qu'une partie en puisse encore être effectuée pendant cette campagne.

La dépense totale étant évaluée à 1,200,000 francs, un nouveau crédit de 950,000 francs est demandé.

§ 6. — *École normale de Gand.*

Crédit demandé : 950,000 francs.

La loi du 30 décembre 1878 a autorisé le Gouvernement à disposer, pour la construction d'une école normale d'institutrices à Gand, d'une somme de 250,000 francs, à prélever sur les crédits, montant ensemble à 500,000 francs, alloués par les lois du 9 juillet 1875 et 5 juin 1878, pour l'établissement d'une école normale à Bruges.

On sollicite aujourd'hui, pour cette école, un nouveau crédit de 950,000 francs, afin de pouvoir adjuger, cette année, les travaux de grosse construction. Les fondations seront terminées d'ici à peu de temps.

La dépense totale s'élèvera à 1,200,000 francs.

§ 7. — *Conservatoire de Bruxelles ; — Habitations du directeur et du secrétaire.*

Crédit demandé : 80,000 francs.

Un premier crédit de 100,000 francs a été accordé par la loi du 5 juin 1878. La dépense a été évaluée à 180,000 francs ; le crédit demandé permettra de la solder complètement.

§ 8. — *Conservatoire de Liège.*

Crédit demandé : 200,000 francs.

Les locaux actuels du Conservatoire de musique de Liège sont complètement insuffisants et il importe que l'établissement soit pourvu, le plus tôt possible, de nouveaux locaux en rapport avec les besoins actuels.

L'ensemble du projet comporte une dépense totale de 1,400,000 francs, y compris la valeur du terrain (300,000 francs).

Le Gouvernement interviendra dans la dépense de construction (fr. 800,000), jusqu'à concurrence de 500,000 francs ; la province et la ville, accordent chacune 150,000 francs.

Le crédit sollicité constitue une première annuité de la part contributive de l'État.

La Législature, en votant ce crédit, permettra au Conservatoire de Liège de garder le rang honorable qu'il occupe.

§ 9. — *Transfert du Musée d'histoire naturelle dans les bâtiments du Jardin zoologique.*

Crédit demandé : 250,000 francs.

La loi spéciale du 17 juillet 1877 a mis à la disposition du Gouvernement, entre autres crédits, une somme de 1,000,000 de francs pour achat d'un local affecté aux archives nationales. Cette loi a approuvé, en même temps et dans cet ordre d'idées, l'acquisition, par l'État, du grand bâtiment et d'une partie du Jardin zoologique.

La Chambre des Représentants, sans s'opposer formellement à cette acquisition, a fait de sérieuses objections à ce choix. Le Gouvernement lui-même semblait n'avoir pas de vues définitives, car il terminait comme ceci l'exposé des motifs : « En supposant même qu'on pût trouver immédiatement d'autres » locaux pour caser et classer convenablement nos précieuses archives, » l'immeuble qu'il s'agit d'acquérir ne deviendrait pas inutile, d'autres collections » y pourraient être placées. »

Les études faites ont démontré qu'il faut renoncer à la destination primitive ; l'emplacement est trop éloigné du centre de la capitale, surtout de la Bibliothèque royale ; les constructions du Jardin zoologique sont insuffisantes ; elles ne sont ni assez solides ni assez incombustibles. Mais on a constaté qu'elles se prêteraient parfaitement à l'installation du Musée d'histoire naturelle.

Ce musée est appelé à recevoir successivement de grandes extensions. Il sera facile d'y pourvoir, puisque l'État dispose d'une grande partie du Jardin zoologique. Le Gouvernement, de l'avis du directeur du Musée d'histoire naturelle, propose donc d'en installer là les collections.

La dépense des travaux est estimée à 250,000 francs.

Le bâtiment actuel pourrait recevoir les objets d'art et d'archéologie qui font partie du musée de la porte de Hal. Celui-ci ne serait plus affecté qu'à l'exposition des armures et de l'artillerie. Il deviendrait un musée militaire.

Les archives générales du royaume seraient réunies dans des bâtiments nouveaux, à construire sur une partie des terrains que laissera disponibles, dans deux ou trois ans, la démolition du Palais de justice. Le Gouvernement va entrer en négociations avec la ville pour le tracé de la rue qui devra traverser ce vaste emplacement. Il veillera à ce que le bâtiment destiné aux archives soit complètement isolé.

Il est probable qu'un commencement d'exécution pourra être donné aux travaux en 1882 ou 1883.

Par cette combinaison, nos collections artistiques seraient réunies dans de spacieux locaux et, pour en compléter l'ensemble, il ne resterait plus qu'à adjoindre à ces bâtiments la chapelle de l'ancienne cour, aujourd'hui occupée par le culte protestant, mais qui est indispensable pour le Musée de sculpture.

§ 10. — *Hôtel des Monnaies.*

Dernier crédit demandé : 385,000 francs.

Les sommes votées s'élèvent à 2,882,031 francs; l'allocation du nouveau crédit portera à 3,267,031 francs le coût de l'hôtel des Monnaies. Tous les travaux seront terminés à la fin de cette année.

Des ouvrages imprévus, dont la nécessité ne s'est révélée que pendant la grosse construction, ont dû être exécutés; de ce chef, il y a eu une dépense supplémentaire considérable.

Une somme de 50,000 francs a été payée à la commune de Saint-Gilles, pour prix de la cession d'un terrain incorporé à la propriété de l'État, et pour travaux d'amélioration effectués par elle aux abords de l'établissement.

Par suite d'une convention conclue, l'an dernier, entre le Département des Finances et le directeur de la Monnaie, l'État doit placer un revêtement en plomb dans une partie des ateliers d'affinage; ce travail est estimé à 100,000 francs.

Enfin, il reste à effectuer divers travaux extraordinaires, notamment les suivants :

Exhaussement du bâtiment de la gravure.	fr. 12,000
Distribution supplémentaire d'eau, moteurs à gaz pour la gravure, sonneries, porte-voie, etc.	42,000
Remblaiement du grand trésor, voûtage et aménagement des autres trésors, menuiseries supplémentaires, etc.	13,000

§ 11. — *Liège. Restauration du palais des Princes-Évêques.*

Crédit demandé : 400,000 francs.

Le crédit de 200,000 francs alloué par la loi du 25 mai 1876 a permis de restaurer la façade du bâtiment affecté à la cour d'assises et de faire divers autres travaux d'appropriation.

Le nouveau crédit est destiné, notamment, à la restauration des deux façades de la cour d'honneur du palais, auxquelles il n'a pas encore été travaillé. L'une d'elles a besoin de réparations urgentes. Ce fonds servira, de plus, à payer la restauration de la façade, du côté de la place Saint-Lambert, etc., etc.

§ 12. — *Bruges. Hôtel du gouvernement provincial. — Reconstruction des bâtiments incendiés.*

Crédit demandé : 210,000 francs.

Une partie de l'hôtel du gouvernement provincial, à Bruges, a été, l'an dernier, détraite par un incendie. La députation permanente a annoncé le projet de faire reconstruire ces bâtiments, en leur donnant des proportions plus vastes et un caractère architectural grandiose. L'édifice s'élèverait sur la Grand'Place, l'une des plus pittoresques du pays, à proximité de la tour des Halles, de l'hôtel de ville, du palais du Franc de Bruges, de la chapelle du Saint-Sang, etc.

La dépense, y compris 100,000 francs pour le mobilier, est évaluée à 450,000 francs; la députation permanente a proposé de prendre à la charge de la province une somme de 300,000 francs; elle a demandé que l'État intervint pour 150,000 francs, à raison des locaux dont il pourrait disposer.

D'autre part, il reste encore, pour compléter les travaux entamés il y a plusieurs années, à exécuter divers ouvrages à l'hôtel et aux bâtiments des bureaux du Gouvernement provincial. D'après une visite qui a été faite par M. l'ingénieur en chef-directeur des ponts et chaussées de la province et par l'un des architectes du service des bâtiments civils, une somme de 60,000 francs serait nécessaire, laquelle jointe au subsidé de 150,000 francs forme l'import du crédit demandé de 210,000 francs.

§ 13. — *Saint-Gilles-lez-Bruxelles. Construction d'une prison cellulaire,*

Crédit demandé : 1,500,000 francs.

Un arrêté royal du 24 avril 1879 a placé dans les attributions du Département des Travaux Publics la direction des travaux de construction de la prison cellulaire de Saint-Gilles-lez-Bruxelles.

Cette construction doit donner lieu à une dépense approximative de 3,500,000 francs; une première partie de la dépense pourra être imputée sur l'article qui figure au budget du Ministère de la Justice pour construction de prisons, etc.; mais cette allocation devant être épuisée d'ici au commencement

de l'année prochaine, on demande un crédit de 1,500,000 francs qui permettra de payer les travaux jusque dans les premiers mois de 1881.

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

1^{er} crédit demandé : 1,200,000 francs.

En 1871, la Législature a décidé le transfert de l'hôtel des monnaies à Saint-Gilles, et la construction, à Bruxelles, place de la Monnaie, d'un bureau principal des postes et des télégraphes.

Les nouveaux locaux de l'hôtel des monnaies seront, à la fin de cette année, livrés à leur destination.

On peut donc commencer la construction du bureau principal des postes et des télégraphes.

Un avant-projet a été dressé en 1875. Mais, en raison du développement considérable qu'ont pris, à Bruxelles, les services des postes et des télégraphes, le programme de 1875 devra être remanié et étendu.

L'État est en possession de presque tous les terrains. Il sera donc possible d'adjuger prochainement des travaux destinés à préparer l'installation d'une partie des bureaux à l'intérieur des bâtiments actuels, du côté de la rue de l'Évêque.

Pendant l'exécution de ces travaux, l'architecte aura à revoir et à compléter le plan de la façade principale à ériger du côté de la place de la Monnaie; ce plan sera soumis à l'examen de la commission royale des monuments et ensuite communiqué à la Législature.

D'après une estimation approximative, la dépense s'élèvera à 3,500,000 francs.

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

Crédit demandé : 1,000,000 de francs.

En 1876, lors de la nouvelle organisation de l'Observatoire royal de Bruxelles, la question du déplacement de cet institut a été sérieusement agitée.

M. le directeur Houzeau, consulté à ce sujet, a déclaré, qu'à son avis, toutes les combinaisons que l'on adopterait pour remédier aux inconvénients que présente l'emplacement actuel, ne suffiraient pas pour donner à certaines observations scientifiques la précision qu'elles doivent avoir. De plus, il faisait remarquer que, tout en conservant l'établissement actuel, on serait obligé d'élever une construction assez coûteuse, en dehors de l'agglomération bruxelloise, pour les études météorologiques.

M. Houzeau concluait donc au déplacement de l'Observatoire.

Le Département de l'Intérieur a prié le Ministre des Travaux Publics de charger le service des Bâtiments civils de dresser, d'accord avec M. Houzeau, un avant-projet.

D'après les études faites, la nouvelle installation serait placée à Laeken, au hameau de Hossegem, un des points les plus élevés des environs de Bruxelles.

La surface de terrain à acquérir serait de 12 à 15 hectares ; la dépense d'exécution, y compris l'achat des terrains, est estimée à environ 1,600,000 fr. On se borne à demander maintenant un premier crédit de 1.000,000 de francs.

5° TRAVAUX HYDRAULIQUES.

§ 16. — *Barrage de la Gileppe.*

Crédit demandé : 600,000 francs.

Une convention, conclue les 17 juillet-17 août 1874, entre l'État et la ville de Verviers, avait pour objet l'exécution de travaux et le placement d'appareils dans les galeries des deux rives de la Gileppe, afin d'assurer le service de la prise d'eau concédée à la ville de Verviers et de permettre de déverser dans la Gileppe, en aval du barrage, les trois millions de mètres cubes d'eau qui doivent annuellement servir à augmenter le débit de la Vesdre, à certaines époques de l'année.

Conformément à cette convention, un subside de 200,000 francs a été alloué à la ville de Verviers et prélevé sur le crédit de 1,700,000 francs ouvert par l'article 1^{er} § 3 de la loi du 1^{er} juin 1874.

L'établissement des appareils ayant occasionné une dépense qui a dépassé les prévisions et que Verviers évalue à la somme de fr. 1,469,704-64, l'administration communale réclame une augmentation notable du subside accordé par l'État. On ne saurait contester la légitimité de cette demande.

Pour être équitable, il faut ici tenir compte, non pas exclusivement des seuls avantages relatifs que l'État retire de ces travaux, mais en outre des diverses circonstances qui, habituellement, déterminent le Département des Travaux Publics à intervenir dans les dépenses résultant d'ouvrages exécutés par des villes ou des communes.

Si la ville de Verviers avait, pour un motif quelconque, différé l'achèvement de sa prise d'eau, si elle s'était contentée, provisoirement et à titre d'expérience, des eaux de la Borchène, l'État eût dû faire face à toutes les dépenses nécessaires pour assurer l'alimentation de la Vesdre et la vidange du bassin. Il eût eu, de ce chef, à exécuter des travaux d'une importance de 470,000 francs environ.

D'autre part, il faut remarquer que la distribution d'eau dont Verviers a doté l'industrie lainière, n'est pas seulement destinée à desservir le territoire de cette ville, mais qu'elle doit être rapidement étendue à toutes les communes suburbaines, fort riches et fort industrielles.

Dans ces conditions, il semble juste de ne pas escompter l'empressement qu'a mis Verviers à exécuter ces travaux de prise d'eau, et l'État doit prendre à sa charge la part du coût des travaux dont il a été dispensé par le fait de la ville précitée ; en outre, il convient que l'État intervienne, pour une certaine part, dans le restant de la dépense, comme il le fait dans bien des cas semblables, et comme doit l'engager à le faire, dans l'occurrence, cette considération que le travail présente plus qu'un intérêt local.

Le Gouvernement estime donc qu'il conviendrait d'accorder à la ville de Verviers un subside total de 720,000 francs. Comme, déjà, il lui a été alloué une somme de 200,000 francs, il resterait à lui bonifier 520,000 francs.

Une somme de 80,000 francs étant nécessaire pour pourvoir au paiement des dernières dépenses d'achèvement du barrage de la Gileppe, elle porte le crédit sollicité pour ce chapitre à 600,000 francs.

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

Crédit demandé : 850,000 francs.

Des usiniers ont intenté à l'État un procès en réparation du préjudice qu'ils prétendent avoir essuyé par suite de travaux exécutés à la Meuse, à Liège. Un arrêt de la cour d'appel de Liège du 20 avril 1878 a condamné l'État au paiement de diverses indemnités. Il faut, pour liquider ces indemnités et quelques frais accessoires, environ 550,000 francs.

Le surplus du crédit demandé, soit 300,000 francs, a pour objet l'amélioration de certains ports (Flémalle-Haute, Seraing, Statte, Jupille) et la création de quelques ouvrages nouveaux de ce genre.

L'utilité de ces quais de chargement et de déchargement est trop évidente pour qu'il soit nécessaire d'y insister.

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

Crédit demandé : 20,000 francs.

La commune de Chênée compte parmi les plus industrielles de la province de Liège. Elle est desservie par le canal de l'Ourthe, dont les écluses, entre la Meuse et Chênée, sont à grande section. Les bateaux remontent jusque-là sans obstacle, avec un tirant d'eau d'un mètre.

Il n'existe, le long de l'Ourthe, à proximité de la station de Chênée, qu'un embarcadère public, insignifiant, de huit mètres de longueur, dont l'accès est d'ailleurs des plus difficiles.

L'utilité d'y établir un port public plus spacieux avec chemin d'accès n'est point contestable.

Un port public de cent mètres de longueur pourrait être installé sans donner lieu à une dépense de plus de 20,000 francs. Les terrains seraient fournis par la commune de Chênée. On en estime la valeur à environ 15,000 francs.

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

Crédit demandé : 435,000 francs.

Ce crédit est destiné à faire face aux dépenses suivantes :

1^o Construction de la troisième section du canal de Jonction de la Meuse à l'Escaut, solde du prix ; paiement de frais judiciaires.

Une somme de 100,000 francs est nécessaire pour liquider, en principal, intérêts et frais, le solde alloué à l'entrepreneur par un jugement définitif ;

2^o Travaux de consolidation et d'exhaussement du mur sud du chenal d'accès

à l'Escaut de l'écluse maritime du Kattendyck, à Anvers, et exhaussement du mur nord du même chenal.

Ces travaux donneront lieu à une dépense de 90,000 francs;

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

Ce pont établira une communication nouvelle, vivement réclamée par la ville d'Anvers. Le Département des Travaux Publics a reconnu, en 1875, qu'elle sera aussi utile au point de vue général qu'au point de vue particulier de la ville et qu'il y a lieu, dès lors, pour l'État, d'intervenir pour moitié dans la dépense, évaluée à 300,000 francs ;

4° Transformation, en chaussée pavée, de la digue gauche du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, entre l'écluse n° 6 et le bassin de batelage du Looibroek, à Anvers.

Il est nécessaire d'assigner une gare d'eau spéciale aux chargements de pétrole, qui, actuellement, se font au bassin du sud, quai nord.

L'emplacement, à tous égards, le plus convenable, est le bassin du Looibroek récemment installé pour les bateaux de l'intérieur, par la ville d'Anvers.

Mais les chariots, chargés de barils de pétrole, venant des établissements maritimes, ne peuvent avoir accès au bassin du Looibroek.

Il est possible de modifier cet état de choses en transformant en chaussée pavée la digue gauche du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, entre l'écluse n° 6 et ce bassin.

Ce travail, d'ailleurs, consolidera la digue et permettra d'effectuer le halage dans de meilleures conditions. Il exigera un crédit de 60,000 francs ;

5° Creusement d'un nouveau bassin, 35,000 francs.

Ce crédit est nécessaire pour construire, le long de la rive gauche du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut (3^e section), immédiatement en dehors des fortifications d'Anvers, un bassin de 300 mètres de longueur sur 35 mètres de largeur moyenne. D'ici à fort peu de temps, le bassin de batelage du Looibroek sera insuffisant, et un grand nombre de bateaux devront s'arrêter et stationner dans le canal, où ils seront, pour la navigation, une cause fort grande de gêne. Le bassin à creuser servirait, à la fois, de gare d'évitement et de large pour le stationnement. Il pourrait également être à l'usage des bateaux qui transbordent.

§ 20. — *Canaux houillers du Hainaut.*

Crédit demandé : 3,000,000 de francs.

Il serait difficile de trouver, dans d'autres pays, sur un espace aussi restreint, le nombre considérable de charbonnages en exploitation que l'on rencontre dans les bassins de Charleroi, du Centre et de Mons.

Ces houillères ne sont pas seulement remarquables par la puissance de leur production, elles présentent, en outre, un caractère spécial de richesse par la variété de leurs produits.

Il ne faut donc pas se borner à assurer, à chaque bassin, une voie qui porte au loin ses produits, mais, tenant compte des exigences de l'industrie qui sait aujourd'hui choisir l'espèce de combustible propre à chaque fabrication, il convient de

permettre l'échange des produits entre les divers groupes industriels, et de favoriser l'envoi, dans toutes les directions, de chacun de ces produits par la voie la plus courte, la plus facile et la plus économique.

Il faut, dès lors, qu'une contrée, telle que celle-ci, soit traversée, dans toute sa longueur, par une voie navigable qui lui crée de très-favorables conditions de transport. C'est ce sentiment si juste des intérêts du Hainaut qui, depuis de longues années, a fait naître l'idée de construire un canal de jonction entre Mons et Charleroi.

Cette voie a fait l'objet de nombreux projets plus ou moins étudiés. Le dernier et le meilleur consiste à utiliser le canal de Charleroi à Bruxelles, élargi depuis la Sambre jusqu'à Senefte, et à en détacher un embranchement qui passe par la Louvière, la vallée du Thiriaux et celle de la Haine, pour aboutir, à Mons, au canal de Condé.

Une semblable voie de navigation permettra, comme il a été dit plus haut, d'utiliser, au mieux des intérêts des diverses fabrications industrielles, les produits variés de nos bassins houillers : Mons pourra envoyer économiquement à Charleroi et au delà, au grand avantage des nombreuses industries de cette partie du pays, des charbons que Charleroi ne produit plus ; Charleroi expédiera directement à Tournai, dans les Flandres, les charbons maigres que demandent les chaudières et les briquetiers. La voie nouvelle donnera la possibilité : aux charbons de Mons, d'arriver plus facilement, d'une part, dans le nord de la Belgique ; d'autre part, en Hollande, dans l'est de la Belgique et de la France, — et aux charbons de Charleroi de pénétrer directement dans les départements du nord au lieu d'avoir à passer par la Fère, comme ils faisaient jusqu'à présent. Elle fera faire l'économie d'une partie des péages fort élevés auxquels la batellerie est astreinte sur certains canaux concédés étrangers, tels que la Sambre canalisée et le canal de la Sambre à l'Oise, et nos mines de Charleroi et du Centre pourront ainsi continuer à porter leurs produits vers Paris, vers la Basse-Seine, etc., en soutenant, dans de bonnes conditions, sur ces marchés, la concurrence avec leurs rivaux.

Sans doute, le travail proposé donnera lieu à une dépense considérable. On ne l'évalue pas à moins de 28 millions de francs, dont 16 pour le canal de Mons au réseau dit des embranchements du canal de Charleroi, et environ 12 millions, pour la transformation de ce réseau, l'élargissement de la ligne principale et l'installation de nouveaux moyens d'alimentation.

Mais, au surplus, l'intérêt à 4 p. % d'un capital même de 28 millions ne dépasse pas 1,120,000 francs. A supposer le péage d'un centime par tonne et par kilomètre, il ne faudrait donc qu'un mouvement de 1,120,000 tonnes transportées à 100 kilomètres, pour couvrir la dépense. De Mons à Charleroi, le parcours sera, par la voie nouvelle, de 55 kilomètres. Est-ce se faire illusion que d'évaluer au taux moyen de 45 kilomètres le parcours qu'au delà de Mons ou de Charleroi feront, dans d'autres eaux belges, les produits en provenance ou en destination de l'une ou de l'autre des mines du Hainaut ? Est-ce exagérer le trafic probable que de compter, pour un canal reliant les trois bassins houillers du Hainaut, sur un mouvement de 1,200,000 à 1,500,000 tonnes, alors que,

sur le canal de Mons à Condé, dans les plus mauvaises années, l'expédition n'a jamais été moindre de 800,000 tonneaux.

De ce point de vue financier, ce qu'il y a plutôt lieu de craindre, c'est que la concurrence du canal affecte la recette du chemin de fer. L'Etat transporte actuellement, sur wagon, de Mons vers Charleroi et inversement, de grandes quantités de matières brutes. Ce trafic ne donnera-t-il pas la préférence au bateau? Il faut s'y attendre, au moins de la part de tous ceux des consommateurs que quelque considération spéciale de situation ou de fabrication n'attachera pas quand même au chemin de fer. Mais l'intérêt de l'Etat, comme exploitant de chemin de fer, ne saurait être, pour les pouvoirs publics, un motif plausible de refuser aux industries du pays les voies de communication nécessaires à leur développement.

Certaines parties du projet exigeront des études difficiles et laborieuses : ainsi, l'élargissement du canal de Charleroi, entre Senefte et la Sambre, comprend nécessairement la construction d'un nouveau tunnel à grande section en remplacement du souterrain actuel. Comme on a rencontré dans l'exécution de ce dernier travail les plus grandes difficultés, et que le nouveau tunnel devra être établi dans le même terrain de sable bouillant que traverse le souterrain actuel, il y aura lieu de rechercher les moyens d'éviter les éboulements fréquents et considérables qui ont rendu si pénible la construction de cet ouvrage. L'administration des ponts et chaussées s'occupe activement des études préliminaires (sondages, création de galeries de drainage, etc.) relatives à l'établissement du tunnel à grande section.

Une autre difficulté résultera de la nécessité de racheter, sur un parcours restreint (21 kilomètres environ), la différence de niveau de 88 mètres, qui pour l'embranchement de Senefte à Mons existe entre le bassin de Mons et le bief de partage. Des ingénieurs des ponts et chaussées ont été chargés d'étudier les ouvrages les plus nouveaux employés à racheter de grandes chûtes, et, par exemple, l'ascenseur hydraulique établi à Anderton (Angleterre). Ils ont mission de porter également leurs recherches sur les diverses combinaisons proposées dans le but d'économiser, dans la plus grande mesure possible, le cube d'eau nécessaire aux sassemens.

Ces diverses études techniques une fois terminées, — et on les pressera, — le Gouvernement pourra arrêter le projet définitif et il sera en mesure d'entamer, dans de bonnes conditions, le travail si utile pour lequel il réclame actuellement un premier crédit de trois millions.

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

Crédit demandé : 2,900,000 francs.

Cette somme sera affectée à l'exécution des travaux dont l'indication suit :

1° Ouvrages destinés à rétablir l'écoulement des eaux des prairies riveraines de l'Escaut (Hainaut). Ils sont évalués à fr. 400,000

Trois des écluses à sas destinées à régulariser la navigation de l'Escaut sont construites. Lorsqu'elles seront mises en service, que la navigation deviendra continue et que le niveau de flottaison restera

uniforme, les prairies riveraines cesseront d'être asséchées, comme elles le sont aujourd'hui, par le seul effet de l'écoulement, durant l'intervalle d'un jour de navigation à un autre, des eaux vers le lit du fleuve. Il faut donc que les eaux soient alors ramenées à l'aval des écluses. C'est le but que l'on se propose d'atteindre en creusant des rigoles et en redressant des méandres par trop sinueux ;

2° Dérivation avec barrage à établir à Audenarde, sur une partie des anciens terrains militaires, afin de faciliter l'écoulement des crues.

Ce travail permettra d'établir une écluse à sas, sans interrompre la navigation. 400,000

3° Redressement d'un coude de l'Escaut en amont d'Antoing. 215,000

Le chemin de fer d'Antoing à Saint-Amand doit traverser l'Escaut, en amont d'Antoing, dans un coude qui doit être rectifié. Il est donc indispensable de faire tout de suite ce travail, afin que la société concessionnaire puisse ensuite établir, à son emplacement définitif, le pont sur lequel doivent passer les trains ;

4° Construction d'un pont, à Tournai, en remplacement du pont dit : « *des Moulins* » 160,000

L'État a fait démolir un pont ancien dit : « *des Moulins* » qui entravait la navigation et l'écoulement des eaux.

La ville de Tournai, pour construire un pont nouveau de dimensions plus grandes, réclame, à titre de subside, une somme égale à la dépense que l'État devrait faire pour remplacer le pont *des Moulins*.

L'instruction de cette demande a fait reconnaître que le subside à allouer par le Département des Travaux Publics à la ville de Tournai pourrait être fixé à la somme de 160,000 francs. Le Département des Finances interviendra également dans la dépense de construction de ce pont, qui mettra en valeur des terrains domaniaux. L'allocation de ce subside serait subordonnée à la suppression des dernières taxes locales qui frappent la navigation dans la traversée de Tournai ;

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

La commission, chargée d'étudier les questions qui se rattachent au libre écoulement des eaux et à la bonne navigabilité de l'Escaut, de la frontière de France à la frontière des Pays-Bas, a proposé « d'élargir et de redresser le lit de l'Escaut, tant pour augmenter le » volume d'eau qu'il peut débiter que pour faciliter la navigation, et » d'ouvrir une dérivation destinée à rendre à l'Escaut maritime les » eaux dirigées aujourd'hui vers la mer par les canaux de Schip- » donck, d'Ostende et de Terneuzen. »

La somme de 1,012,000 francs est destinée à faire face à la dépense de l'élargissement de l'Escaut, près de Gand, dans le faubourg de Ledberg, et à la reconstruction de ponts dont les débouchés sont notoirement insuffisants.

6° Redressement à Appels d'un coude brusque dans lequel s'est formé un banc qui entrave la navigation et contrarie l'écoulement des crues. 450,000

La dépense totale de ces divers travaux à l'Escaut est évaluée à 2.637.000 francs, soit 2.900.000 francs, y compris les travaux imprévus.

§ 22. — *Anvers. Installations maritimes.*

Crédit demandé : 16,000,000 de francs.

Deux crédits ont été alloués pour ces travaux au Département des Travaux Publics, savoir :

Par la loi du 17 juillet 1877	fr.	1,000,000
Par la loi du 5 juin 1878		6,000,000
		7,000,000
Soit ensemble.	fr.	7,000,000

On sait que ces importants travaux ont été adjugés, le 4 mai 1877, au prix de 38,273,223 francs. Depuis un peu plus d'une année que les travaux sont commencés, il a été payé des acomptes s'élevant à 6,800,000 francs.

L'activité imprimée aux travaux fait présumer qu'il est nécessaire qu'un nouveau crédit de 8,000,000 de francs soit mis à la disposition du Gouvernement pour faire le service de l'année courante et des premiers mois de l'année prochaine.

D'autre part, il y a à se préoccuper, dès à présent, des expropriations qu'exigera la formation du terre-plein des quais: le moment est venu de fixer définitivement l'intervalle à ménager entre la tablette du mur de quai et l'alignement des constructions particulières faisant face à l'Escaut.

D'après les prévisions, cet intervalle devait être de 60 mètres. Déduction faite des 20 mètres à attribuer à la voirie, le long des maisons, on aurait eu ainsi une largeur de 40 mètres pour le quai proprement dit.

Mais au quai du Rhin, à Anvers, cette largeur varie de 64 mètres à 72 mètres, et l'expérience acquise, depuis que ce quai est livré au commerce maritime, ne démontre pas, semble-t-il, que cette largeur soit exagérée.

Pourra-t-on donner aux quais nouveaux une largeur notablement moindre que celle admise pour le quai du Rhin?

D'autre part, une rue de vingt mètres de largeur sera-t-elle suffisante sur toute l'étendue des quais? Pour éviter l'encombrement des camions, dont le mouvement sera considérable, ne faudra-t-il pas donner à cette rue une largeur plus grande, au moins en de certains points?

Ne donner aux quais et à la voie publique que des largeurs insuffisantes, serait commettre une faute irréparable. Le Gouvernement ne l'oubliera pas en s'occupant de ces questions qu'il résoudra prochainement, d'accord avec l'administration communale.

En attendant, il sollicite un crédit de 8 millions de francs qui lui permette, le moment venu, de réaliser les acquisitions nécessaires

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

Crédit demandé : 505,000 francs.

Pour compléter les ouvrages destinés à augmenter le débouché de la Lys, à Courtrai, il reste à reconstruire le pont dit « de Courtrai » et à achever les quais aux abords de ce pont. Les terrains sont acquis; la dépense des travaux est évaluée à 100,000 francs.

Le surplus du crédit est destiné à améliorer le chemin de halage sur tout le cours de la Lys. Il est praticable pour les chevaux et, depuis plusieurs années, la traction se fait dans des conditions, en général, assez satisfaisantes. Toutefois, en de nombreux endroits, la circulation est encore difficile, quelquefois même dangereuse: sur certains points, en raison de constructions qui rétrécissent le passage, sur d'autres, par suite du mauvais état des ouvrages d'art établis sur les affluents, et enfin, en beaucoup de places, à cause de la nature marécageuse du sol.

Durant ces dernières années, d'importantes améliorations ont été effectuées en vue de mieux approprier le chemin à la traction animale. Mais il reste encore beaucoup à faire, non-seulement dans l'intérêt de la navigation, mais encore pour l'agriculture et surtout pour l'industrie du rouissage des lins.

L'étude des travaux à faire pour donner satisfaction à ces divers ordres d'intérêts a démontré la nécessité d'y consacrer une somme de 405,000 francs.

§ 24. — *Canal de Gand à Terneuzen.*

Crédit demandé : 3,000,000 de francs.

Les divers crédits alloués pour améliorer le canal de Gand à Terneuzen s'élèvent à 11,200,000 francs, savoir :

1° Par la loi du 3 juin 1870.	fr.	3,000,000
2° Par la loi du 16 août 1873.		3,000,000
3° Par la loi du 27 mai 1876.		1,000,000
4° Par la loi du 5 juin 1878.		2,200,000
		11,200,000
Ensemble.	fr.	11,200,000

Ces fonds sont absorbés par les travaux exécutés et par ceux qui sont en cours d'exécution, entre Meulestede, près de Gand, et la frontière des Pays-Bas.

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

§ 25. — *Brug-s. — Ecoulement des eaux du sud.*

Crédit demandé : 10,000 francs.

Ce crédit est destiné à mettre le fossé extérieur des anciens remparts de la ville de Bruges en état de servir de voie d'écoulement, vers le canal d'Ostende, aux

eaux du Sud de Bruges, c'est-à-dire des communes de Zedelghem, Oostcamp, Lophem et Saint-Michel.

C'est en 1849 qu'a été supprimé l'écoulement de ces eaux par le canal d'Ostende et qu'elles ont été dirigées vers le canal de Selzaete, en établissant des siphons sous les canaux d'Ostende et de Schipdonck. Mais ce mode d'écoulement n'a pas tardé à révéler de nombreux inconvénients.

Des inondations se sont produites à diverses reprises ; et il n'y a d'autre moyen de mettre fin à cette situation fâcheuse que de rendre leur ancien cours aux eaux du Sud de Bruges.

§ 26. — *Dendre*

Crédit demandé : 160,000 francs.

Il existe le long de la Dendre, à Termonde, un mur militaire dont la reconstruction est devenue indispensable. La dépense que comporte cet ouvrage incombe au Département des Travaux Publics.

Certaines améliorations devront, en outre, être apportées au chemin de halage.

L'étude des causes auxquelles il faut attribuer les inondations qui désolent fréquemment certaines parties de la vallée de la Dendre, a fait reconnaître que l'écoulement des crues pourrait être facilité, en démolissant le pont qui sert au passage des trains de l'État près d'Audegem et en appropriant à cette destination spéciale un pont voisin d'un plus grand débouché.

Enfin, il reste à pourvoir au paiement de dépenses qui se rattachent au barrage de Termonde et à divers travaux de canalisation de la Dendre.

Le crédit de 160,000 francs, calculé aussi approximativement que possible, est destiné à solder les divers travaux dont il vient d'être question.

§ 27. — *Grande Nèthe*.

Crédit demandé : 100,000 francs.

Une convention conclue entre l'État et la commune de Lierre stipule que l'État fera construire une tête d'écluse et améliorera les pertuis du Grand et du Petit Spuy ; l'ensemble de ces travaux est estimé à la somme de 100,000 francs.

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

Crédit demandé : 300,000 francs.

Pour assurer l'amélioration du régime de l'Yser, il reste, notamment, à élargir et à approfondir le canal de Furnes à Nieuport.

Les travaux à effectuer à ce canal 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. Les projets sont dressés.

Le crédit demandé de 300,000 francs représente la part incombant à l'État.

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

Crédit demandé : 500,000 francs.

Ce crédit est sollicité, en partie, pour solder le prix de certains travaux d'achèvement du canal et, en partie, pour exécuter à Roulers et à Iseghem les ports et quais qui doivent permettre à cette nouvelle voie navigable de produire l'effet utile que l'on s'en est promis dans l'intérêt de la navigation et du commerce.

§ 30. — *Canal de la Lys à l'Yperlée.*

Crédit demandé : 2,000,000 de francs.

Une loi de 2 juin 1861 a autorisé la concession d'un canal de la Lys au canal d'Ypres.

Une autre loi du 14 août 1862 a autorisé le Gouvernement à intervenir, dans les dépenses de construction, pour une somme de 2,800,000 francs, jusqu'à concurrence de laquelle il devait lui être délivré des actions de jouissance.

Les concessionnaires ont formé un capital de 3,200,000 francs par l'émission d'actions de priorité.

L'État a versé une somme de 2,600,000 francs sur le montant du subside promis de 2,800,000 francs.

De grands éboulements, survenus dans les tranchées à ouvrir pour établir le bief de partage, ont occasionné des dépenses imprévues, et la Société, à bout de ressources, s'est trouvée dans la nécessité de suspendre ses travaux.

Le Gouvernement a fait dresser une évaluation des travaux restant à faire pour terminer le canal de la Lys à l'Yperlée. Cette dépense varierait, selon le système à employer pour franchir la crête de partage.

Si l'on établissait un tunnel, afin de prévenir tout éboulement ultérieur, la dépense s'élèverait à 1,977,000 francs ; si, au contraire, on pratiquait une grande tranchée, la dépense serait réduite à 1,677,000 francs. Enfin, l'on pourrait relever le niveau de flottaison du bief de partage, en construisant quatre écluses, ce qui réduirait encore la dépense de 545,000 francs.

Les ingénieurs considèrent le tunnel comme devant obtenir la préférence, malgré le surcroît de dépenses qu'il nécessiterait, parce qu'il garantirait mieux le canal contre les avaries probables. D'autre part, on maintiendrait ainsi le niveau assigné primitivement à la flottaison du bief de partage, ce qui est un point important, attendu qu'on ne pourrait relever ce bief sans nuire à la navigation et qu'on accroîtrait les dépenses d'alimentation en exhaussant le niveau auquel il faudrait élever les eaux.

Dans la situation où elle se trouve, la Société ne pourrait se procurer les fonds nécessaires pour terminer ce canal que pour autant que le Gouvernement consentit à supporter une partie de la dépense. Dès lors, pour terminer les ouvrages commencés, et qui, dans leur état actuel, rendent improductif un

capital considérable avancé par des particuliers et par l'État, le meilleur parti à prendre, paraît être le suivant :

L'État ferait exécuter par adjudications publiques, les travaux nécessaires pour terminer le canal.

Ce résultat obtenu, le Gouvernement ferait usage du droit que lui confère l'article 9 de la convention, en date du 23 juin 1862, de reprendre le canal de la Lys à l'Yperlée moyennant la somme de 3,200,000 francs.

Retranchant de cette somme le prix des travaux qu'il aura exécutés, pour achever tous les ouvrages, le Gouvernement remettrait à la Société la différence et l'État deviendrait propriétaire du canal.

§ 31. — *Ostende et Bruges. — Port d'Ostende. — Canal de Bruges.*

Somme demandée : 3,000,000 de francs.

Il s'agit des travaux relatifs à l'amélioration de l'avant-port d'Ostende et à la navigation vers Bruges. pour lesquels un premier crédit de 500,000 francs a été alloué par la loi du 17 juillet 1877. Ces fonds seront, en grande partie, absorbés par l'acquisition des terrains à entreprendre pour l'exécution des travaux.

Le nouveau crédit de trois millions, permettra d'exécuter la première série des ouvrages à construire pour réaliser les améliorations projetées tant pour le canal de Bruges (dérivation) que pour l'avant-port d'Ostende.

Il sera ainsi donné une légitime satisfaction aux réclamations de Bruges et d'Ostende. Les améliorations projetées sont, du reste, amplement justifiées par le progrès du mouvement commercial, et elles constituent même une nécessité, en présence des efforts considérables que font nos voisins pour développer et perfectionner leurs ports.

Le projet complet comprend l'amélioration du système des chasses : le Gouvernement n'entend cependant pas se borner exclusivement à l'emploi de ce système pour créer et maintenir les profondeurs : sur divers points du port l'on procédera à des dragages partout où ceux-ci seront reconnus nécessaires. Afin de les rendre faciles et réguliers, des ouvrages spéciaux, compris dans le projet, seront construits pour permettre aux dragueurs de pénétrer dans toutes les parties du port, même dans les bassins de retenue des écluses de chasses. Au besoin, le Gouvernement fera l'acquisition d'un bateau dragueur plus puissant que celui dont il dispose actuellement.

Pour faire cesser l'inconvénient de devoir embarquer en rade, lorsque le départ des malles coïncide avec le temps des chasses, il faut construire un abri. Cet ouvrage est compris dans le projet des améliorations à faire au port d'Ostende et sera exécuté aussitôt que la marche des travaux le permettra.

§ 32. — *Ostende. Installations maritimes.*

Crédit demandé : 350,000 francs.

Les lois des 26 mai 1872, 9 juillet 1875 et 27 mai 1876 ont alloué au Gouvernement des crédits qui s'élèvent à 650,000, 347,600 et 400,000 francs.

Lors de la demande du crédit de 400,000 francs, il a été annoncé qu'un crédit complémentaire serait pétitionné pour achever les travaux décrétés par la loi du 26 mai 1872. Ce crédit permettra de construire une cale sèche et de terminer le bassin de refuge.

§ 33. — *Nieuport — Bassin à flot.*

Crédit demandé : 1,000,000 de francs.

Les lois des 2 juin 1861, 14 août 1862 et 8 juillet 1865 ont alloué au Département des Travaux Publics des crédits, s'élevant ensemble à la somme de 1,500,000 francs, pour l'amélioration du port de Nieuport.

Divers ouvrages ont été construits pour faciliter aux navires l'entrée du chenal qui aboutit au port. Cependant les navires qui y entrent doivent encore, pendant la marée basse, s'échouer le long des quais, sur la vase, ce qui les expose parfois à de sérieuses avaries.

Il en résulte que les négociants de Nieuport éprouvent de grandes difficultés à se procurer les navires dont ils ont besoin et que les armateurs exigent pour cette destination des frets très-élevés.

C'est là un obstacle sérieux au développement du commerce de Nieuport. Pour le faire disparaître, il faut construire un bassin dans lequel l'eau sera introduite, à marée haute, et retenue à un niveau assez élevé pour maintenir les navires constamment à flot.

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

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

Crédit demandé : 300,000 francs.

La commission chargée d'étudier les travaux à faire pour garantir la côte contre l'action envahissante de la mer, a exprimé l'opinion qu'il y avait lieu, notamment, de prolonger toutes les jetées et d'en relier les parties supérieures à la dune.

Une première partie de ces travaux a été adjugée et sera exécutée au moyen de la partie disponible du crédit de 400,000 francs alloué par la loi du 17 juillet 1877.

Le crédit de 300,000 francs que demande le Gouvernement est destiné à continuer ces travaux de défense.

§ 35. — *Établissement de télégraphes le long des voies navigables.*

Crédit demandé : 150,000 francs.

L'installation de télégraphes sur les rives des voies navigables a donné de très-bons résultats. Les renseignements transmis de cette façon mettent l'administration en position de faire baisser les eaux avant l'arrivée des crues. C'est le meilleur moyen de les rendre moins désastreuses.

Le crédit demandé de 150,000 francs permettra au Gouvernement d'étendre cet emploi spécial des télégraphes.

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

80,000 francs.

La convention conclue entre la Belgique et les Pays-Bas, le 11 janvier 1873, modifie l'article 6 du traité du 12 mai 1863, sur les prises d'eau à la Meuse. La Belgique est tenue de contribuer pour une somme de 250,000 francs ou 118,125 florins des Pays-Bas aux travaux d'amélioration de la rivière le Dommel et des autres cours d'eau qui, situés sur le territoire néerlandais, reçoivent les eaux des irrigations belges.

La Belgique a liquidé, au profit des Pays-Bas, des acomptes de cette participation pour	fl.	80,000
Il reste donc encore à payer		38,125
		<hr/>
	fl.	118,125

C'est pour pourvoir à ce paiement de 38,125 florins ou fr. 80,687-83 que le Gouvernement demande qu'un crédit de 80,000 francs soit mis à sa disposition. Le solde sera fait par le reliquat disponible du crédit de 400,000 francs alloué par la loi du 16 août 1873.

4° CHEMINS DE FER A CONSTRUIRE.

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

Il est éminemment désirable, dans l'intérêt du commerce belge, de relier, plus directement qu'il ne l'est aujourd'hui, le port d'Anvers au chemin de fer qui, de Hambourg, va à Flessingue, de façon à raccourcir le trajet entre Anvers et les villes commerçantes de Brème et de Hambourg, en empruntant, à cet effet, la ligne de Boxtel à Wesel. Le nouveau chemin de fer à créer, dans ce but, et qui doit, dès lors, être, avant tout, considéré comme faisant partie d'une ligne internationale importante, serait également d'une grande utilité au point de vue des intérêts locaux de la Campine. La partie de ce chemin de fer à établir sur le territoire belge, et qui mesurerait de 45 à 50 kilomètres, devrait être construite et exploitée par l'État. Le coût de premier établissement n'atteindrait vraisemblablement pas 5,000,000 de francs. Le Gouvernement demande à pouvoir disposer d'un premier crédit de 3,000,000 de francs.

§ 38. — *De Libramont à Bertrix.*

Il est nécessaire, principalement dans l'intérêt de l'industrie houillère de notre pays, de créer une jonction nouvelle entre le réseau des chemins de fer

belges et le chemin de fer de l'Est français, en prolongeant, soit vers Sedan, soit vers Carignan, la ligne de Gouvy à Libramont, dont une moitié, de Libramont à Bastogne, est en exploitation, et dont l'autre moitié, de Bastogne à Gouvy, doit être incessamment commencée. Que la nouvelle ligne soit dirigée vers Sedan ou qu'elle le soit vers Carignan, la section de Libramont à Bertrix, de 12 kilomètres environ de longueur, devra se faire, et il y a urgence, parce que le chemin de fer d'Athus à la Meuse, déjà exploité d'Athus à Florenville, sera bientôt exploité jusqu'à Bertrix, et qu'il importe de n'exploiter cette ligne en impasse que le moins de temps possible. Le coût de premier établissement de la section nouvelle sera vraisemblablement d'un peu plus de 2,000,000 de francs. On tient compte dans ce chiffre des travaux d'agrandissement des stations de Libramont et de Bertrix, dont les premiers donneront lieu à une assez forte dépense, la station de Libramont étant déjà insuffisante aujourd'hui. Le Gouvernement demande à pouvoir disposer d'un premier crédit de 2,000,000 de francs, en vue de la création du chemin de fer de Libramont à Bertrix et des études afférentes au prolongement de ce chemin de fer, soit dans la direction de Sedan, soit dans la direction de Carignan.

§ 59. — *De l'Amblève.*

Le chemin de fer de la vallée de l'Amblève est destiné à faciliter les relations du bassin de Liège avec le grand-duché de Luxembourg et l'Alsace-Lorraine. Ces relations sont, aujourd'hui, desservies par la ligne de Liège-Pepinster-Spa-Gouvy et par la ligne de Gouvy à Luxembourg, qui est affermée à la Direction des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine.

Mais l'exploitation, dans cette direction, est des plus onéreuses, en raison de l'existence de rampes exceptionnelles (25 millimètres par mètre), à l'endroit dit *le Hockai*.

Le chemin de fer de l'Amblève, qui mesurerait environ 55 kilomètres, permettrait d'éviter le passage par le *Hockai*. Il diminuerait, d'ailleurs, de plusieurs kilomètres, la plus courte distance actuelle entre Liège et Luxembourg.

La nouvelle ligne recevrait donc immédiatement d'importants transports en transit. Elle serait, de plus, assurée d'un trafic local qui pourra devenir considérable. On trouve, en effet, dans la partie aval de la vallée de l'Amblève, de nombreuses carrières de pierres à bâtir ou à paver, et dans la partie amont, outre des bois, d'importants gisements de minerais manganésifères, qui, malgré leur valeur, restent inexploités, faute de moyens convenables de transports.

La ligne de l'Amblève est destinée à acquérir une plus grande importance encore si, comme cela est probable, elle est prolongée soit vers Coblenze, soit vers Mayence. Des études en ce sens ont été faites déjà en Belgique et en Prusse.

Les frais de premier établissement de ce chemin de fer seront vraisemblable-

blement élevés, en raison des conditions locales. Cette considération est une de celles qui ont contribué à retarder la création d'une ligne, réclamée avec insistance depuis plusieurs années et dont l'utilité était généralement reconnue. Le coût kilométrique pourra atteindre de 300,000 à 350,000 francs. Le Gouvernement ne sera fixé, sur ce point, que lorsqu'il sera en possession des études qu'il vient de faire commencer par le corps des ponts et chaussées. Il cherchera à réduire la dépense de premier établissement, sans perdre de vue toutefois que, pour des trafics importants, il convient, avant tout, d'assurer l'exploitation dans des conditions faciles et économiques.

Le Gouvernement demande à pouvoir disposer d'un premier crédit de 6,000,000 de francs pour la création de ce chemin de fer.

§ 40. — *De Gastuche à Jodoigne.*

Une loi du 23 mai 1876 a autorisé le Gouvernement à construire ou à concéder, en en réservant l'exploitation à l'Etat, un chemin de fer de Tubize à Jodoigne. La construction d'une première section de ce chemin de fer, de Tubize à Braine-l'Alleud, a été confiée, par la convention-loi des 1^{er}/26 juin 1877, à la Société anonyme de construction de chemins de fer. Il est désirable de construire, sans retard également, l'autre section extrême, de Gastuche à Jodoigne, longue de 17 kilomètres environ et dont le coût ne semble pas devoir dépasser 3,500,000 francs. Le Gouvernement sollicite un premier crédit de 2,000,000 de francs.

§ 41. — *D'Audenarde à Orroir.*

Cette même loi du 23 mai 1876 a autorisé le Gouvernement à construire ou à concéder, en en réservant l'exploitation à l'Etat, un chemin de fer d'Audenarde vers la frontière française, dans la direction de Roubaix ou de Lille. La convention-loi des 1^{er}/26 juin 1877 a chargé la Société anonyme de construction de chemins de fer de l'entreprise de la section comprise entre Avelghem et la frontière française. Le Gouvernement pense qu'il est désirable de ne pas retarder l'établissement du restant de la ligne. La nouvelle section aboutirait à Orroir, avec courbe de raccordement vers Avelghem; elle constituerait ainsi, en même temps que le complément de la ligne d'Audenarde à Roubaix, le prolongement, vers Gand, de la nouvelle ligne de Tournai à Orroir. De la sorte, on aurait une ligne complète de Tournai à Gand par la vallée de l'Escaut, ligne qui est, depuis longtemps, dans les projets de l'administration.

Il ne semble pas que la dépense doive dépasser 2,500,000 francs. Le Gouvernement demande à pouvoir disposer d'un premier crédit de 2,000,000 de francs.

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

Il doit y avoir, à proximité de Virton, une importante station d'échange,

commune au chemin de fer concédé de Marbehan à la frontière française, dans la direction de Montmédy, et au chemin de fer d'Athus à la Meuse.

Le premier de ces chemins de fer, concédé par arrêté royal du 5 novembre 1868, est exploité entre Marbehan et Virton, où la Compagnie concessionnaire a établi une station provisoire. Les travaux du restant de la ligne, entre Virton et la frontière française, sont en cours d'exécution, et il en est de même des travaux du prolongement de la ligne, sur le territoire français, prolongement concédé à la Compagnie du chemin de fer de l'Est.

La ligne d'Athus à la Meuse est exploitée par l'administration des chemins de fer de l'État, entre Athus et Florenville. C'est sur cette section que doit se trouver la station d'échange. Pour le moment, la Société chargée de la construction de cette ligne s'est bornée à faire, à l'emplacement de la station d'échange, quelques installations provisoires.

Il existe donc actuellement, à et près de Virton, deux stations provisoires, à peu de distance l'une de l'autre : la plus ancienne, faite par la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Marbehan à la frontière ; l'autre, établie récemment par la Société qui construit le chemin de fer d'Athus à la Meuse, à l'emplacement de la station d'échange définitive, qu'il reste à créer.

Le Gouvernement pense qu'il incombe aux deux Sociétés, celle qui a la concession du chemin de fer de Marbehan à la frontière, et celle qui est chargée de la construction du chemin de fer d'Athus à la Meuse, de s'entendre pour la création de la station d'échange et des parties de voies communes aux deux lignes et, à défaut d'entente à l'amiable, de faire fixer, par le pouvoir judiciaire, la part d'intervention de chacune d'elles. Mais aucune des deux Sociétés n'est d'accord, à cet égard, avec le Gouvernement. La Société concessionnaire du chemin de fer de Marbehan à la frontière pense ne pas être tenue de contribuer aux frais de construction d'une station d'échange qui n'était pas prévue lors de l'octroi de sa concession. La Société qui construit le chemin de fer d'Athus à la Meuse et qui, aux termes de la convention du 31 janvier 1873 approuvée par la loi du 15 mars suivant, doit fournir à l'État la communauté de la station d'échange, interprète ses obligations en ce sens qu'elle ne serait tenue que de fournir la communauté d'une station préalablement faite par l'autre Société, mais non de faire cette station, ni de contribuer à la faire. Cette Société vient de déférer cette question aux tribunaux.

En attendant, la station d'échange ne se fait pas et il reste, dans la ligne de Marbehan à Montmédy, à Virton, une solution de continuité. Cet état de choses ne pourrait se prolonger sans causer un préjudice considérable aux intérêts que cette ligne, trait d'union entre le réseau de l'État belge et le réseau de l'Est français, est appelée à desservir. Il y a urgence, car la Compagnie de l'Est aura terminé, d'ici à quelques mois, les travaux qui lui incombent. L'intérêt public exige que la continuité de la ligne de Marbehan à Montmédy soit très-prochainement assurée, et que les échanges des transports puissent se faire à Virton. Le Gouvernement pense que, si la situation actuelle devait se prolonger, il y aurait lieu, pour l'État, d'exécuter d'office, pour compte de qui de droit, les travaux de la station d'échange, en se réservant de se faire rembourser par les deux

Sociétés les dépenses ainsi faites. Le Gouvernement demande à pouvoir disposer, dans ce but, d'un crédit de 1,000,000 de francs, qu'il considère comme constituant une avance à récupérer.

5° CHEMIN DE FER CONCÉDÉ A RACHETER.

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

Une loi du 21 mai 1872 a autorisé le Gouvernement à concéder un chemin de fer de Saint-Ghislain à Erbisœul et cette concession a été accordée à MM. Dorzée et Dineq-Jordan par arrêté royal du 30 mars 1873.

Le chemin a été ouvert au public le 1^{er} mars 1876 et, depuis lors, il a fait l'objet d'une exploitation indépendante.

Il n'est pas rationnel que cette ligne de 9,464 mètres de longueur seulement, construite dans le but de raccourcir la distance entre Saint-Ghislain et Jurbise, ne fasse point partie du réseau de l'État. Il n'est pas rationnel que l'administration des chemins de fer de l'État se dessaisisse à Saint-Ghislain de transports qu'elle doit reprendre à Jurbise et inversement.

Aussi le rachat en quelque sorte immédiat par l'État est-il entré, dès l'origine, dans les prévisions de tout le monde.

L'article 10 de la convention du 1^{er} mars 1873, relative à cette concession, réserve, en effet, au Gouvernement la faculté de racheter la ligne à toute époque, même avant la mise en exploitation.

Pour fixer le prix du rachat, cet article considère le cas où la ligne aurait été établie à simple voie et celui où elle serait à double voie.

Elle est à double voie et l'État peut la racheter moyennant le paiement aux concessionnaires d'un capital de 2,385,000 francs ou d'une annuité de 112,500 francs, pendant les années restant à courir jusqu'au terme de la concession.

La concession expire le 31 décembre 1864 et le capital correspondant aux annuités que l'État aurait à servir dans le cas où le rachat aurait lieu le 1^{er} juillet 1879, l'intérêt étant calculé à 4 p. % est de 2,715,000 francs environ.

Il vaut donc mieux payer le capital.

Aux termes de l'article 11 de la convention, le Gouvernement doit, en cas de rachat, rembourser les sommes payées par les concessionnaires pour l'agrandissement des stations de Saint-Ghislain et de Jurbise, l'établissement des bifurcations, la fourniture et le placement des signaux et des appareils, etc. La dépense qui a été faite de ce chef est de 65,000 francs environ.

De plus, le Gouvernement aura à rembourser le prix du matériel d'exploitation dont la ligne est pourvue ou dont la commande serait faite, la valeur de ce matériel étant fixée à l'amiable ou à dire d'experts.

Il est probable que cette dépense supplémentaire, y compris le rachat du mobilier, de l'outillage, etc., n'atteindra pas la somme de 400,000 francs.

Si, au prix de la ligne fr.	2,585,000
on ajoute :	
Celui des travaux dont la dépense a été remboursée par les concessionnaires à l'État, soit	65,000
et la valeur du matériel d'exploitation, du mobilier, de l'outillage, etc., établie provisoirement à	400,000
	2,850,000
on arrive à fr.	2,850,000

somme que le trésor aurait à payer aux concessionnaires.

En 1879, les recettes du chemin de fer de Saint-Ghislain à Erbisœul s'éleveront probablement à environ 560,000 francs, et, quoique l'ouverture de la ligne directe de Saint-Ghislain à Ath doive avoir pour effet de les diminuer, le Gouvernement ne doute pas que le produit net de la ligne ne fournisse les ressources nécessaires pour couvrir les charges du rachat.

Le Gouvernement croit qu'il y a lieu d'opérer immédiatement ce rachat, et c'est dans ce but qu'il sollicite un crédit de 2,850,000 francs.

Il sera tenu compte des obligations restant à remplir par les concessionnaires.

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

Ainsi que le Gouvernement l'a fait connaître à la Chambre, les chemins de fer de l'État exigeront, pendant longtemps encore, d'importantes dépenses de premier établissement. On a évalué à 75 millions de francs les besoins auxquels il faudra pourvoir en cinq années pour le service des lignes actuellement en exploitation, l'armement des lignes à livrer à l'État, pendant cette période, les installations hydrauliques sur quelques-unes de ces lignes, l'agrandissement de certaines stations communes, etc.

La loi du 17 février 1879 a ouvert un crédit de 2 millions de francs en vue de l'acquisition d'une partie de matériel métallique pour la voie et un crédit de 4 millions de francs destiné à des acquisitions de matériel roulant.

Le Gouvernement sollicite maintenant des crédits à concurrence de 16,500,000 francs et de 7,500,000 francs, afin d'être en mesure d'assurer l'exécution des travaux à entreprendre et des commandes de matériel à faire dans le courant de la présente année et, en partie, l'année prochaine.

Les explications qui suivent permettront à la Chambre de se rendre compte de l'emploi qui sera fait de l'un et de l'autre de ces crédits.

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

Crédit demandé : 16,500,000 francs.

Doubles voies, déplacements de voies, raccordements, etc... Pour que la double voie soit complète entre Bruxelles et Athus, sur la ligne du Luxembourg, il ne reste plus à l'établir que d'Haversin à Marloie, c'est-à-dire sur une longueur de 12,200 mètres environ. Il importe que cette lacune soit comblée.

— L'utilité d'une seconde voie sur la ligne de l'Ourthe est signalée depuis longtemps. Le trafic s'y développe et s'y développera de plus en plus, tant à raison des ressources que la vallée offre par elle-même, que par suite de l'extension du réseau des chemins de fer dans le Luxembourg, dans l'Est de la France, dans l'Alsace-Lorraine. Il est désirable que la construction de la seconde voie, qui s'étendra d'Angleur à Marloie sur une longueur de 58,800 mètres, soit entamée. Le Gouvernement se propose de la faire construire immédiatement entre les stations d'Angleur et d'Esneux distantes l'une de l'autre de 12,863 mètres.

— A diverses reprises, la chambre de commerce de Verviers a fait valoir des considérations en faveur du doublement de la voie de Pepinster à la frontière du grand-duché de Luxembourg. Cette seconde voie serait dès à présent utile, en été surtout, entre Pepinster et Spa ; elle sera indispensable entre Trois-Ponts et la frontière du grand-duché de Luxembourg, dès que la ligne de l'Ambève sera livrée à l'exploitation, et il est possible que l'augmentation de trafic, qui sera la conséquence de la construction des lignes de Gouvy à Bastogne, de Libramont à Bertrix et de Bertrix vers Messempré ou Sedan, en rende le complément nécessaire.

Le Gouvernement propose de ne la construire immédiatement que sur la section de Pepinster à Spa dont l'étendue est de 11,707 mètres.

— Pour pouvoir entamer les travaux de la station de Schaerbeek, dont il sera parlé plus loin, il est nécessaire de déplacer les voies principales de la ligne de Bruxelles à Malines, entre Schaerbeek et Haeren, sur une longueur de deux kilomètres environ. Il importe que ce déplacement soit effectué dans le courant de cette année.

— La station de Haine-Saint-Pierre communique actuellement avec la gare de formation de Haine-Saint-Paul par un embranchement qui traverse la station de Baume. Le service se fait là dans des conditions peu satisfaisantes, et il serait utile de remplacer cet embranchement par un raccordement nouveau, se rattachant directement à la gare de formation.

La dépense à laquelle ces divers travaux donneront lieu est évaluée à 2,000,000 de francs.

Ballast. La plupart des lignes de l'Etat ont été construites avec du ballast de mauvaise qualité.

On a reconnu la nécessité de le remplacer. Il faudrait un crédit de plus de 5 millions pour réaliser cette amélioration sur les lignes les plus importantes, celles qui sont parcourues par des trains express. Comme les années précédentes, il y sera consacré, cette année, une somme de 500,000 francs.

Signaux, etc. Dès 1866, le Département des Travaux Publics a fait une première application des signaux et des appareils d'enclenchement de MM. Saxby et Farmer, et, depuis lors, il en a successivement étendu l'emploi.

La plupart des bifurcations en sont armées, et, dans un certain nombre de stations, la circulation des trains et des machines s'opère sous la protection de ces signaux et appareils perfectionnés.

C'est là ce qui a lieu dans les stations du Nord et du Midi, à Bruxelles,

de Gand, de Braine-le-Comte, de Luttre, de Baulers. La station de Louvain vient d'en être pourvue. Il en est de même à l'une des extrémités des stations de Bruges, de Denderleuw, de Schaerbeek, de Welkenraedt, de Saint-Ghislain, de Gembloux et de Malines.

Mais rien de semblable n'a été fait jusqu'ici aux stations si importantes de Liège, de Namur, de Châtelineau, de Charleroi, de Marchiennes, de Manage, de La Louvière, de Haine-Saint-Paul, de Braquegnies, de Mons, de Tournai, d'Ath, de Courtrai, etc.

Il reste donc beaucoup à faire pour que le service se trouve, sous ce rapport, dans des conditions satisfaisantes, et il faudrait pouvoir dépenser, dans ce but, des sommes bien plus considérables qu'on ne l'a fait jusqu'à présent.

Le block-system, au moyen d'appareils de MM. Siemens et Halske, a été introduit sur les chemins de l'État entre Melle et Ostende, entre Bruxelles et Hal, entre Bruxelles et La Hulpe, entre Poix et Libramont et sur le chemin de ceinture de Liège.

Il faudrait pouvoir en étendre plus rapidement l'application.

La nécessité de pourvoir à d'autres travaux également urgents ne permettra pas de consacrer actuellement, à l'extension des signaux Saxby et Farmer et aux appareils de Siemens et Halske, plus de 500,000 francs. C'est à ce chiffre que s'élevait la prévision pour le même objet en 1877 et en 1878.

Stations nouvelles. Il reste à établir un certain nombre de stations nouvelles.

Admise en principe, la création de ces stations n'a pas été réalisée jusqu'ici parce que le Département des Travaux Publics ne disposait pas des ressources nécessaires.

Il convient de ne pas retarder davantage l'ouverture de celles de ces stations qui présentent le plus d'utilité, et il est désirable que l'on puisse y consacrer immédiatement une somme de 400,000 francs.

Bâtiments avec logement dans les stations secondaires. Lorsque le chef d'une grande station est absent, il est remplacé par un sous-chef de station ou par un commis expérimenté; mais, il ne peut pas en être de même, lorsqu'il s'agit de stations d'un ordre inférieur. Il importe donc que les chefs de ces stations puissent y être en permanence, et, qu'à cet effet, on leur fournisse une habitation, au lieu de leur accorder une indemnité pour aller se loger au loin.

C'est ce que l'exposé des motifs du projet de loi, présenté à la Chambre le 20 juin 1877, constatait en disant que l'absence de locaux convenables pour loger, dans le périmètre de la station, les chefs de certaines gares d'ordre secondaire, donnait lieu à des inconvénients, que la surveillance de l'ensemble du service en souffrait.

Or, il y a actuellement, dans cette condition, plus de 80 stations de cet ordre. Il en résulte que le service y est abandonné aux soins des ouvriers, chaque fois que les chefs de gare doivent se rendre chez eux pour prendre leurs repas, et il en est ainsi pendant une notable partie de la journée, lorsqu'ils sont logés au loin, ce qui est souvent le cas.

Il serait inutile d'insister sur la nécessité de pourvoir, le plus tôt possible,

toutes ces stations d'un bâtiment avec logement. Le Gouvernement propose de consacrer actuellement 400,000 francs à cette amélioration importante.

Abris pour les voyageurs. Il n'est pas nécessaire d'insister sur l'utilité de la construction d'abris pour voyageurs, du côté opposé aux bâtiments de recettes. Il faudrait un crédit de 2 millions au moins pour pouvoir appliquer cette excellente mesure d'une manière générale : on ne pourra y consacrer cette fois encore qu'une somme de 100.000 francs.

Stations de Bruxelles. Il reste beaucoup à faire pour mettre les stations qui desservent Bruxelles et sa banlieue dans de bonnes conditions d'exploitation.

La station du chemin de ceinture désignée sous le nom de Bruxelles (Ouest) est vaste, mais elle est dépourvue de la plus grande partie des installations qui lui sont nécessaires.

Cette station va cependant acquérir plus d'importance par la construction du chemin de Bruxelles à Boom qui, combiné avec le chemin de Boom à Anvers, formera une seconde ligne entre la capitale et notre métropole commerciale.

D'autre part, les voies de communication que l'administration communale de Molenbeek-Saint-Jean est en train de créer pour faciliter l'accès de cette station ne peuvent manquer d'y faire affluer le trafic. Ce sera un bien, car les autres lieux d'embarquement et de débarquement pour les marchandises sont, dans l'agglomération bruxelloise, à peu près à la limite des services qu'ils peuvent rendre.

Il n'est donc pas possible de tarder plus longtemps à compléter la station de Bruxelles (Ouest).

La station de Bruxelles (Nord) était installée, à l'origine, de façon que l'embarquement et le débarquement des voyageurs et des bagages s'y fit toujours à couvert.

Il n'en est plus ainsi depuis longtemps. Par suite de l'accroissement du mouvement, il a fallu installer des voies d'arrivée et de départ, des trottoirs d'embarquement et de débarquement en dehors de la gare, donc à découvert, et l'on peut dire que, sous ce rapport, les voyageurs sont traités, moins bien qu'il y a trente ans.

La station du Nord est traversée par des passages à niveau gênants et dangereux ; on a, en partie, remédié aux graves inconvénients qu'ils présentent, à l'aide de passerelles pour les piétons. Cela ne suffit pas, il faut supprimer complètement ces passages à niveau.

La station de l'Allée-Verte où se concentre, de plus en plus, le service des marchandises de grande vitesse (tarif n° 2), ne dispose pas d'un hangar assez vaste pour les expéditions. L'agrandissement du local où s'effectue actuellement le chargement des colis rendra nécessaires des expropriations coûteuses. Il faudra néanmoins se résoudre à les faire.

A la station du Midi, le voyageur va, dans la gare couverte même, du train par lequel il arrive, à la voiture qui l'emmène en ville. Une disposition analogue est projetée pour le départ. La construction d'une galerie qui longera extérieurement le bâtiment des recettes, et sous laquelle viendront s'arrêter les voitures

amenant les voyageurs à la gare, sera une incontestable amélioration. Il convient de n'en pas retarder plus longtemps la réalisation.

La station du Quartier-Léopold doit être entièrement transformée et, l'emplacement sur lequel elle est construite étant insuffisant, il la faudra compléter par une station extérieure à établir entre le viaduc de la rue Gray et le viaduc sur lequel l'avenue allant de la nouvelle plaine des manœuvres à l'avenue Louise franchira le chemin de fer.

A ces projets se rattache celui de la transformation de l'embranchement du Quartier-Léopold avec suppression des passages à niveau de la rue Montoyer, de la rue Belliard, etc., et l'agrandissement de la station de la rue Rogier.

Ces divers travaux donneront lieu à une dépense qui ne sera probablement pas inférieure à 12 millions.

Le Gouvernement propose d'y consacrer actuellement une somme de 3 millions de francs.

Station de Schaerbeek. Placée à la jonction de toutes les lignes qui desservent la capitale, la station de Schaerbeek prend de plus en plus d'importance

Il est urgent de la développer afin qu'elle puisse répondre aux nécessités du trafic des voyageurs et du trafic des marchandises.

De plus, on doit la mettre en état de recevoir les remises à voitures qu'on ne saurait établir dans les stations de Bruxelles même, et les remises à locomotives dont la construction est nécessitée par le service toujours croissant des stations de Bruxelles et de la banlieue. Les travaux qu'il s'agit d'exécuter immédiatement pour l'agrandissement de cette station de Schaerbeek sont évalués à la somme de 150,000 francs.

Laeken. Dans l'exposé fait à la Chambre le 30 avril 1878, le Gouvernement signalait les installations de la station de Laeken comme tout à fait insuffisantes et il ajoutait qu'une somme de 100,000 francs serait affectée à l'acquisition des terrains et aux premiers travaux à faire en vue d'un meilleur aménagement. Cette station se trouve, en effet, dans un état déplorable. Il importe qu'elle soit transformée et que cette transformation soit terminée en 1880. Un crédit de 190,000 francs au moins devra être réservé dans ce but.

Vilvorde. De même, il est nécessaire de pourvoir aux moyens de continuer les travaux de la station de Vilvorde et d'ajouter, à cet effet, une somme de 70,000 francs à celle de 80,000 francs, prévue en 1878, pour l'acquisition des terrains et l'exécution des premiers ouvrages.

Malines. Le remaniement complet de la station de Malines est en voie d'exécution. Il ne peut être interrompu. Un nouveau crédit de 480,000 francs est indispensable pour qu'on le puisse poursuivre avec l'activité qu'il est nécessaire d'y mettre, si l'on veut atténuer autant que possible les inconvénients qu'il présente pour le public. Ces inconvénients sont inhérents à des transformations qu'il faut exécuter tout en assurant la marche des trains.

Anvers. L'accroissement si remarquable du trafic maritime d'Anvers exige

sans cesse de nouveaux travaux dans les stations de cette ville. Une somme de 200,000 francs permettra d'assurer l'exécution de ceux dont l'urgence est dès à présent reconnue.

Des crédits très-importants devront être alloués, lorsque le moment sera venu d'établir les voies sur les quais de l'Escaut, actuellement en construction, et de mettre la station du Sud en rapport avec ce service nouveau.

Tirlemont. Comme la station de Malines, celle de Tirlemont est en voie de transformation. Il est indispensable de pouvoir y continuer les travaux. Un nouveau crédit de 150,000 francs est prévu dans ce but.

Liège. La station de Vivegnis à laquelle aboutit actuellement le chemin de ceinture de Liège doit être considérablement agrandie; la station du Palais doit recevoir des constructions définitives et la station de Jonfosse doit être établie. Il reste, en outre, quelques travaux à effectuer à la ligne même.

Le bâtiment principal et la gare couverte de la station des Guillemins n'ont pas été complétés jusqu'ici. Il est désirable que les constructions soient terminées.

Une somme de 300,000 francs a été réservée antérieurement pour l'acquisition des terrains et l'exécution des premiers travaux de la gare de Kinkempois qui est destinée à jouer un rôle si important dans le service des chemins de fer du bassin de Liège.

Les terrains ne tarderont pas à être acquis et, alors, il faudra entamer les travaux et les poursuivre avec activité.

Un crédit de 1,200,000 francs est demandé pour ces divers travaux.

Statte. Huy-le-Tilleul. Marchin. Régissa. Les moyens d'embarquement et de débarquement des marchandises du chemin de fer qui dessert la vallée du Hoyoux ne sont pas en rapport avec l'importance industrielle de celle-ci. La station de Statte réclame des travaux. Celle de Huy-le-Tilleul doit être agrandie; et des stations nouvelles sont nécessaires entre Huy et Barse. Une somme de 200,000 francs donnera les ressources nécessaires à l'exécution des travaux les plus indispensables.

Termonde. La continuation des travaux d'agrandissement de cette station nécessite une nouvelle allocation de 350,000 francs.

Meirelbeke. La station de Meirelbeke, placée à la jonction des lignes qui desservent la ville de Gand, augmente toujours d'importance. Elle doit être agrandie et il est nécessaire d'y construire un hangar pour le transbordement des marchandises. Une somme de 300,000 francs sera consacrée à ces travaux.

Bruges. Une somme de 300,000 francs sera affectée comme crédit nouveau à l'établissement, dans cette station, d'un bâtiment de recettes avec gare couverte.

Ostende. Il est indispensable de relier au chemin de fer le quai des bateaux à vapeur, le quai d'échouage des pêcheurs et la minque.

Pour l'exécution de ce raccordement et de quelques autres travaux, une somme de 150,000 francs est prévue.

On ne peut pas tarder plus longtemps à doter cette station d'un bâtiment de recettes et d'une gare couverte pour voyageurs, qui soient en rapport avec son importance. Une première allocation de 500,000 francs est prévue pour ces constructions.

Tournai. L'ouverture de la station nouvelle aura lieu au mois d'août prochain. Il reste à y faire des travaux d'une certaine importance, pour lesquels une somme de 500,000 francs est demandée.

Mouscron. Les locaux affectés au service de la douane laissent beaucoup à désirer. Des bâtiments nouveaux devront être élevés. Une somme de 100,000 francs est prévue pour cet objet.

Soignies. Renaix. Ath. Lessines. Une somme de 250,000 francs est prévue au crédit alloué par la loi du 5 juin 1878 pour les travaux de ces stations; il est nécessaire d'y ajouter une somme de 500,000 francs.

Avec cette nouvelle allocation, on sera loin encore de pouvoir exécuter tous les ouvrages que comporte la réalisation des plans approuvés.

Les lignes nouvelles qui sont venues aboutir ou qui aboutiront prochainement à ces stations en augmenteront beaucoup l'importance.

Blaton. L'exposé des motifs présenté à la Chambre le 30 avril 1878 s'exprimait comme il suit, à l'égard de la station de Blaton : « Cette station doit être » déplacée et aménagée pour assurer, d'une manière convenable, le service des » lignes qui y aboutissent, service qui se fait dans les conditions les plus difficiles » depuis que les lignes de Blaton à Ath et de Blaton à Bernissart ont été livrées » à l'exploitation.

» Un premier crédit de 50,000 francs permettra d'entamer les acquisitions de » terrains. »

Pour qu'il soit possible d'entamer les travaux dont il s'agit, un crédit de 180,000 francs est nécessaire.

Tamines. Les travaux d'aménagement de la station de Tamines sont en cours d'exécution. Le crédit pétitionné prévoit une somme de 200,000 francs pour en permettre la continuation.

Baume et Haine-Saint-Paul. Les installations actuelles de la gare de formation de Haine-Saint-Paul sont insuffisantes pour permettre d'y effectuer, avec la rapidité désirable, la composition des trains qu'il faut y former dans différentes directions; et le service important de voyageurs qui se fait dans la station de Baume ne dispose que d'installations tout à fait défectueuses. Un crédit de 500,000 francs est prévu pour remédier à cette situation.

Havré et Bracquegnies. Le service des établissements raccordés aux stations

d'Havré et de Bracquegnies exige l'agrandissement de ces gares ; un crédit de 100,000 francs est prévu dans ce but.

Verviers (Est). L'ouverture de la station de Verviers (Est) au service des voyageurs nécessitera l'exécution de travaux pour lesquels une nouvelle somme de 70,000 francs est demandée.

Fleurus. Le crédit pétitionné comporte une nouvelle somme de 50,000 francs pour les travaux d'agrandissement de la station de Fleurus.

Landen. Le trafic, devenu plus important, à la station de Landen, depuis l'ouverture de la ligne de Hesbaye-Condroz, exige l'agrandissement de cette gare. Une allocation nouvelle de 60,000 francs devra y être consacrée.

Hal. Le service des voyageurs et des marchandises est très à l'étroit dans la station actuelle. Une somme de 150,000 francs permettra de commencer les acquisitions de terrains très-importantes à faire en vue de l'agrandissement de cette station.

Tubize, Braine-l'Alleud. La construction du chemin de fer de Tubize à Braine-l'Alleud exigera l'agrandissement et, à certains égards, la transformation des stations qui formeront les points extrêmes de cette section du chemin de fer de Tubize à Jodoigne. Il y sera pourvu au moyen d'une allocation de 400,000 francs.

Diest, Saint-Trond, Moll, Tongres. Une première somme de 350,000 francs a été allouée précédemment pour l'agrandissement des stations de Diest et de Saint-Trond et pour l'aménagement de la station de Moll au service commun. Une somme nouvelle de 700,000 francs est prévue pour la continuation de ces travaux ainsi que pour ceux à effectuer dans la station de Tongres en vue de l'ouverture prochaine de la section de Saint-Trond à Tongres.

Travaux divers sur l'ensemble du réseau. Indépendamment des travaux énumérés ci-dessus, il est indispensable d'en exécuter d'autres sur un grand nombre de points du réseau ; mais ceux-ci ont moins d'importance et il serait superflu de les passer ici en revue.

Il y a, d'autre part, à acquérir du mobilier, du matériel fixe pour la voie, etc. Une somme de 950,000 francs est réservée à cet effet.

Remises à voitures et à locomotives, ateliers, etc. L'administration est loin de disposer de ce qu'il lui faudrait pour pouvoir mettre à couvert les voitures à voyageurs qui sont disponibles pendant l'hiver. La plus grande partie de ce matériel reste exposée en plein air à toutes les intempéries et il va sans dire qu'il se détériore considérablement.

De même, il faudrait pouvoir, la nuit, mettre les voitures à l'abri dans les stations.

Il importe d'avoir des hangars affectés à cet usage et il faudrait pouvoir en

construire immédiatement pour 2,000 voitures au moins ; ce serait une dépense de trois millions de francs environ.

Les remises à locomotives sont également insuffisantes. Il en faudrait construire pour 150 locomotives, ce qui donnerait lieu à une dépense de 1,250,000 francs environ.

De nouveaux ateliers de levage et de réparation devront aussi être établis pour le matériel de transport. De plus, il faut songer à agrandir les ateliers de réparation pour locomotives et à en créer de nouveaux, notamment à Angleur, à Namur, à Mons, à Gand ou à Bruges ; on prévoit qu'il y faudra consacrer 4 millions au moins.

L'ensemble de ces travaux comporterait une dépense de 8,250,000 francs environ.

Le crédit pétitionné comprend une première allocation de 1,900,000 francs.

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

Crédit demandé : 7,500,000 francs.

Lorsque toutes les commandes faites ou à faire, au moyen des crédits dont l'administration dispose actuellement, seront exécutées, le matériel de traction et de transport des chemins de fer de l'État comprendra :

- 1,193 locomotives ;
- 817 tenders ;
- 3,031 voitures pour trains de voyageurs ;
- 30,674 wagons pour trains de marchandises ;
- 1,231 véhicules pour services divers.

Ce matériel devra être augmenté en vue des besoins nouveaux résultant de l'accroissement du trafic et de l'armement des lignes nouvelles dont les travaux de construction vont être poussés très-activement.

D'après les prévisions, le développement des lignes nouvelles, qui seront livrées à l'administration des chemins de fer de l'État avant la fin de l'année courante et dans les premiers mois de l'année prochaine, sera de 243 kilomètres, et l'on estime à 4,445,000 francs le crédit nécessaire à l'acquisition du matériel, du mobilier, de l'outillage, etc., dont ces lignes devront être pourvues.

Ce crédit sera utilisé approximativement comme il suit :

Outillage de la voie	fr.	95,000
Mobilier des stations.		180,000
Voitures pour trains de voyageurs		920,000
Wagons pour trains de marchandises.		1,120,000
Locomotives et tenders pour trains de voyageurs		700,000
Locomotives et tenders pour trains de marchandises		600,000
Pièces de rechange et approvisionnements		830,000

Ensemble. . . fr. 4,445,000

D'autre part, on évalue à 1,855,000 francs le matériel qu'il faudra commander actuellement, en vue de l'extension du trafic.

Enfin, il faudra un crédit de 500,000 francs pour l'achat de l'outillage nécessaire aux divers ateliers de locomotives et de voitures à construire, et un autre crédit de même importance pour l'extension et l'amélioration du chauffage des voitures à voyageurs.

C'est à ces diverses dépenses que le crédit pétitionné de 7,500,000 francs sera affecté.

7° POSTES.

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

Crédit demandé : 12,000 francs.

Des crédits de 100,000 francs et de 77,000 francs ont été alloués par les lois du 17 juillet 1877 et du 5 juin 1878, pour l'appropriation, au service de la poste, de l'ancien Palais de Justice d'Anvers. Si le dernier crédit n'a point suffi pour achever les travaux, c'est que, contrairement aux prévisions, l'entrepreneur n'a pu, à cause de leur vétusté, tirer aucun parti des matériaux provenus de la démolition de l'ancien corps de bâtiment principal du Palais de Justice. C'est ainsi que les frais d'étañonnement et de consolidation des propriétés contigües ont été plus considérables qu'on ne l'avait prévu.

Cet hôtel a été construit sous la surveillance et par les soins de l'administration des postes exclusivement. Mais, désormais, toutes les constructions à faire pour ce service rentreront dans la compétence de la direction des bâtiments civils.

8° TÉLÉGRAPHES.

§ 47. — *Extension du réseau.*

Crédit demandé : 200,000 francs.

Ce crédit comprend une somme de 70,000 francs, pour l'établissement d'une ligne souterraine de 49 fils, allant du bâtiment de la station du Nord, à Bruxelles, à la bifurcation des voies ferrées de la rue des Palais, et une somme de 19,000 francs, pour l'établissement d'une autre ligne souterraine de 14 fils, entre le bureau télégraphique de Bruxelles (Ministère) et celui de Bruxelles (Luxembourg).

Le placement de ces lignes permettra de diminuer notablement le nombre des fils télégraphiques aériens dans la station du Nord. L'état actuel des choses présente de sérieux inconvénients.

En effet, la ligne de droite comprend des poteaux de 12, de 14 et même de 20 mètres de hauteur, et se compose de 66 fils; la ligne de gauche est formée de poteaux généralement moins élevés, mais elle compte 45 fils. — L'obligation de passer au-dessus de divers ouvrages d'art déjà construits et de tous ceux qui, avant quelques années, seront accumulés dans la gare du Nord,

a exigé un rapprochement anormal des fils. Or, pour éviter des contacts, cela exige une tension extrême. Cet inconvénient s'aggrave encore par l'usure rapide des fils, par la fumée des locomotives, par la difficulté des travaux de réparation, très-pénibles, très-dangereux et très-longs. Par suite du peu d'espace disponible le long des voies, les lignes surchargées ont dû être construites dans des conditions de stabilité qui ne sont point assez satisfaisantes. Or un renversement des lignes aurait des résultats très-graves, au point de vue du service télégraphique, et surtout à celui de la sécurité des trains en circulation.

Le surplus du crédit est destiné à l'extension du réseau télégraphique.

9° MARINE.

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

Crédit demandé : 130,000 francs.

Il est nécessaire d'avoir deux bateaux-pilotes de plus pour satisfaire aux besoins croissants de la navigation maritime. Ce sera, du même coup, sauvegarder les intérêts du Trésor ; car il ne faut pas perdre de vue que l'administration néerlandaise a renforcé le nombre de ses bateaux-pilotes aux bouches de l'Escaut, et que, sans une extension de matériel, la concurrence nous serait difficile à soutenir.

Ceci, d'ailleurs, permettra à l'administration de recourir à l'adjudication publique pour tous les travaux d'entretien et de réparation, de quelque importance, à effectuer à nos bateaux-pilotes. Dans ce service, la règle imposée par la loi de comptabilité n'a pu guère être observée jusqu'à présent : chaque fois que l'un des bateaux réclamait quelques travaux, il a fallu, pour ne pas entraver le service et pour prévenir une trop grande réduction de recettes, procéder d'urgence, c'est-à-dire par marché direct.

En 1878, les recettes du pilotage ont été de 42.000 francs supérieures aux dépenses d'exploitation, quoique celles-ci aient cependant compris le remplacement d'un bateau-pilote perdu à la suite d'un abordage. D'un exercice à l'autre, le progrès a dépassé 129,000 francs. Et déjà, pour les quatre premiers mois de 1879, les recettes accusent une augmentation de 35,000 francs environ sur celles de la période correspondante de 1878.

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

Crédit demandé : 160,000 francs.

Depuis 1867, l'État a dépensé environ 40,000 francs, par an, pour l'école des mousses à Ostende et la surveillance de la grande pêche dans la mer du Nord.

Dans cette somme figurent, pour la location d'un navire, 15,000 francs par an, soit, pour toute la période, 195,000 francs.

Le Gouvernement estime que les sacrifices imposés au Trésor ne sont pas en rapport avec le but poursuivi.

Il serait moins onéreux pour l'État et plus avantageux pour le commerce maritime de faire construire ou d'acquérir un bateau spécial, à voiles, pouvant recevoir de 50 à 60 mousses, au lieu de 25, nombre auquel, jusqu'à présent, on a été contraint de se restreindre. Le séjour à l'école, au lieu d'être limité à 2 ans, serait de 4 ans. L'institution aurait alors une utilité plus réelle pour la marine nationale, qui recrute difficilement ses équipages.

Enfin, ce navire pourrait, plus convenablement, protéger et surveiller nos 1.200 pêcheurs sur les lieux où s'exerce leur industrie; il ferait meilleure impression dans les ports étrangers.

Une goëlette trois-mâts répondant à ce programme reviendrait à 160,000 fr.

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

Crédit demandé : 700,000 francs.

Il faut que, dans la mesure du possible, l'État cherche à conserver la situation qui lui est acquise pour le transport des correspondances, des petits colis et des voyageurs d'Ostende à Douvres.

Par suite des chômages de plus en plus fréquents, pour cause d'entretien de bâtiments construits depuis dix à douze ans, l'administration est parfois obligée d'utiliser le steamer *Belgique* (ancien type). Ce steamer laisse à désirer sous plus d'un rapport et il convient de le retirer du service.

Ces considérations justifient la dépense d'une malle nouvelle. Pour avoir des installations plus spacieuses et pouvoir donner ainsi plus de confort aux passagers, tout en conservant un tirant d'eau qui permette des départs d'Ostende à heures fixes, le bâtiment à construire serait en acier (coque, machines et chaudières). On gagnerait ainsi en légèreté une vingtaine de tonnes et l'on pourrait avoir une plus grande largeur de pont.

Un tel paquebot reviendrait à 700,000 francs.

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

Chemin de fer de Bruxelles (Ouest) à Boom.

Parmi les chemins de fer que la Société des Bassins-Houillers du Hainaut avait à construire, en exécution de la convention du 25 avril 1870, se trouvait celui de Bruxelles (Ouest) à Boom.

Ce chemin et celui de Bruxelles à Ternonde résultent de la combinaison de plusieurs des lignes qui composaient le réseau des chemins de fer vicinaux du Brabant, concédés par arrêté royal du 2 août 1866.

Ces lignes sont les suivantes :

1° Un chemin de ceinture partant de Molenbeek-Saint-Jean, passant dans les environs de Dilbeek, Grand-Bigard, Zellick, Wemmel et Meysse, se raccordant avec la station de l'État à Vilvorde, se dirigeant de là, par la vallée de la

Woluwe, vers Boitsfort, et allant rejoindre son point de départ en passant par Droogenbosc et Ruysbroeck :

2° Une ligne partant de la précédente et aboutissant à Termonde ;

3° Une ligne partant de la première, passant par Londerzeel et aboutissant au chemin d'Anvers à Tournai (vers Douai) et à celui de Malines à Terneuzen.

De tout cela, on a conservé les chemins de Jette à Termonde, par Assehe, et de Bruxelles (Ouest) à Boom, par Wemmel et Londerzeel, ayant un point de contact à Zellick.

La combinaison de ces deux chemins, se rencontrant dans une station commune, à Zellick, est indiquée aux §§ 23 et 24 de l'article 36 de la convention du 1^{er} juin 1877 approuvée par la loi du 26 du même mois.

Cette convention divise le chemin de fer de Bruxelles à Boom en trois sections : la première prend son origine sur le chemin de fer de ceinture de Bruxelles et se termine dans la station de Zellick ; la seconde va de Zellick à une station nouvelle à créer, à Londerzeel, sur le chemin de fer de Malines à Gand ; la troisième s'étend de Londerzeel à Boom, en se soudant, à Willebroeck, au chemin de fer de Malines à Terneuzen et, à Boom, au chemin de fer d'Anvers à Termonde, substitué aux sections d'Anvers à Malderen du chemin de fer d'Anvers à Douai.

Aux termes du cahier de charges, les rayons des courbes pouvaient être réduits à 580 mètres en pleine voie et les déclivités du profil en long pouvaient atteindre 0,020.

Ces conditions ont été améliorées par la convention du 25 avril 1870, qui a réduit à 0,016 le maximum des inclinaisons.

L'allure du terrain autoriserait cette inclinaison sur une partie du chemin de Bruxelles à Boom, entre Bruxelles et Wolverthem.

Mais ces conditions de construction ne conviennent pas au chemin de Bruxelles à Boom, si, en le combinant avec le chemin de Boom à Anvers, on en veut former une ligne nouvelle entre la capitale et Anvers.

Le moment arrivera où, dans l'intérêt de la sécurité et de la régularité des transports, il faudra songer à débarrasser la ligne de Bruxelles à Anvers, par Malines, d'une partie de son mouvement toujours croissant.

En Angleterre, on a dû tripler et quadrupler la voie de certaines lignes, et peut-être, dans quelques années, faudrait-il, entre Bruxelles et Anvers, recourir également à ce moyen, si ne venait s'offrir la ressource de reporter le trafic exubérant sur une ligne nouvelle.

Mais, pour que cette ligne nouvelle puisse suppléer convenablement la ligne actuelle, il faut qu'elle se trouve à peu près dans les conditions de tracé et de profil en long, admises pour celle-ci.

Il est d'autant plus désirable qu'il en soit ainsi que, dès l'origine de la mise en exploitation, on devra pouvoir utiliser la ligne de Bruxelles à Anvers (Sud), par Londerzeel et Boom, pour les transports auxquels elle offrira la plus courte distance.

Or c'est ce qui se présentera quant à un trafic considérable.

Si, pour la section comprise entre Bruxelles et Londerzeel, l'on adopte le tracé

le plus direct, la distance de Bruxelles (Ouest) aux établissements maritimes d'Anvers, par Londerzeel, Boom et Anvers (Sud), est de sept à huit kilomètres plus courte que le parcours par Schaerbeek, Malines et Anvers-Bassins. Tout le trafic des lignes du Midi avec les établissements maritimes d'Anvers, destination et provenance, profitera de cette réduction dans la distance à tarifer.

De même, le parcours sera diminué, mais dans une proportion moindre, pour le trafic allant des lignes du Luxembourg à Anvers et inversement.

De Bruxelles (Quartier-Léopold) aux établissements maritimes d'Anvers, par Laeken, Londerzeel, Boom et Anvers (Sud), la distance serait moindre de quatre à cinq kilomètres qu'elle n'est par Schaerbeek, Malines et Anvers (Bassins).

Les Chambres comprendront combien il importe, à tous les points de vue, de faire, de la ligne nouvelle à créer entre Bruxelles et Anvers, une ligne de premier ordre.

Des études, faites très-récemment, ont permis de constater que la direction par Laeken rend le tracé plus court, et aussi que, moyennant la construction d'un ou de deux tunnels, il est possible de ne pas dépasser 0,006 pour les inclinaisons du profil en long entre Bruxelles (Ouest) et Wolverthem.

Entre Wolverthem et Londerzeel, il est aisé de se renfermer dans cette limite et, de Londerzeel à Boom comme de Boom à Anvers (Sud), les plans approuvés ne comportent pas de déclivités plus grandes.

Pour avoir le tracé le plus court entre Bruxelles et Boom, le chemin de fer devrait croiser directement les lignes de Malines à Gand et de Malines à Terneuzen sur des viaducs, ce qui n'excluerait pas le raccordement à ces lignes : il serait fait au moyen de branches spéciales dirigées vers les stations de Londerzeel et de Willebroeck. Ce changement est à l'étude.

La ligne nouvelle de Bruxelles à Boom aurait donc son origine vers l'extrémité Est du chemin de ceinture de Bruxelles ; elle franchirait sur un viaduc le chemin de Dendre-Waes, entre la station de Laeken et celle de Jette et passerait entre Wemmel et Meysse, pour se diriger par Wolverthem, Londerzeel et Boom.

En faisant passer le chemin de Bruxelles (Ouest) à Boom, par Zellick, on avait l'avantage de le rattacher à la ligne de Dendre-Waes au moyen de la partie du chemin de Jette à Termonde, comprise entre Jette et Zellick.

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

Celle-ci passerait près du parc public en construction à Laeken.

Pour faciliter aux Bruxellois l'usage de cette promenade, il faudrait un embranchement qui, se détachant du chemin de Bruxelles à Boom, se terminât par une station située au nord du parc.

Cet embranchement n'aurait que 1,300 mètres environ de développement. Le Gouvernement pense qu'il conviendrait de le construire en même temps que la ligne dont il formerait une dépendance.

En même temps qu'on améliorerait les conditions du tracé et du profil en long du chemin de fer de Bruxelles à Boom, il conviendrait d'en améliorer la voie en portant à sept le nombre des billes qui, aux termes de la convention du 23 avril 1870,

ne doit être que de six par rail de six mètres, et en substituant l'acier au fer pour les rails.

De plus, à raison même de l'importance du chemin de fer, il faudrait le pourvoir immédiatement de deux voies.

La transformation du chemin de fer vicinal en chemin de fer de grande communication serait ainsi complète.

Si les dispositions prévues par les conventions pour le tracé, le profil en long et la voie du chemin de fer de Bruxelles à Boom doivent être modifiées, ces changements devront faire l'objet d'un nouvel arrangement.

De plus, ce n'est que moyennant une augmentation du prix stipulé par la convention du 1^{er} juin 1877, que la section de Bruxelles (Ouest) à Londerzeel pourra être construite dans les conditions ci-dessus indiquées, et cette augmentation devrait aussi être fixée par la convention nouvelle. Celle-ci aurait aussi à régler la construction du raccordement et de l'embranchement.

Le Gouvernement aurait voulu la pouvoir soumettre à l'approbation de la Chambre, mais les études ne sont pas assez avancées pour qu'on ait pu déterminer déjà la dépense supplémentaire à laquelle elle donnerait lieu.

Le Gouvernement n'est pas certain que cette dépense supplémentaire ne sera pas hors de proportion avec le but à atteindre, si important qu'il soit ; il n'est pas sûr de pouvoir s'entendre à ce sujet avec les intéressés, aucune négociation n'ayant encore été entamée. Le nouvel arrangement ne pourrait plus être conclu assez à temps pour qu'il pût être soumis à la Chambre avant la clôture de la session législative actuelle.

D'un autre côté, de graves intérêts s'opposent à ce que l'incertitude, quant à la solution qui interviendra, se prolonge jusqu'au moment où la Chambre pourrait s'occuper de cet objet, dans le courant de la session prochaine, et, à raison de cette circonstance, le Gouvernement croit devoir solliciter les pouvoirs nécessaires pour régler ces questions avec qui de droit.

Il rendra compte aux Chambres, dans le courant de la prochaine session, de l'usage qu'il en aura fait.

B. MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR. — UNIVERSITÉS DE L'ÉTAT.

§ 51. — *Amélioration et constructions de locaux. — Installations matérielles.*

Crédit demandé : 4,500,000 francs.

L'insuffisance des locaux affectés à l'enseignement, dans les universités de l'État, a été constatée bien avant l'introduction de la loi du 20 mai 1876.

L'accroissement du nombre des élèves, doublé depuis 1833, le développement donné aux études par le dédoublement d'anciens cours ou par la création de cours nouveaux, et surtout la transformation qu'ont subie les méthodes, à l'exemple de l'Allemagne, dans le domaine des sciences d'observation, transformation qui rendait indispensable la construction de laboratoires, d'amphithéâtres, de salles de collection, de musées, etc., imposaient au Gouvernement, ainsi qu'aux administrations communales de Gand et de Liège, le devoir d'introduire, dans les installations académiques, d'importantes améliorations.

Ce devoir a été rendu plus impérieux encore depuis la mise en vigueur de la loi de 1876.

« Il est un point d'une importance extrême, » disait M. le recteur de l'université de Liège dans un discours prononcé, en 1876, devant le conseil académique, « car il forme une des conditions essentielles pour que nous puissions » accomplir, dans toute son étendue, la mission qui nous est confiée ; je veux » parler des locaux affectés à nos différents services.

» Nos besoins, déjà très-vifs antérieurement, sont devenus plus impérieux » par les exigences de la nouvelle législation, imposant des travaux de laboratoire à de nombreux élèves qui en avaient été exemptés jusqu'ici.

» Il y a là pour l'université une question vitale. Il importe que, dans la lutte » qui s'ouvre entre les établissements d'enseignement supérieur, le nôtre ne » reste pas en arrière, et, pour qu'il puisse la soutenir avec honneur, il faut » qu'il soit pourvu des conditions matérielles sans lesquelles les travaux sérieux » et féconds sont impossibles aujourd'hui. Nous comptons, pour nous le » procurer, sur le concours bienveillant et énergique des diverses autorités » auxquelles incombe cette mission. »

Et l'honorable recteur, dans son discours de l'année suivante, ajoutait :

« L'université étouffe dans son étroite enceinte ; elle ne peut plus contenir ses » trop nombreux élèves ; cette prospérité, dont je parlais tout à l'heure avec » quelque fierté, je suis presque tenté de la déplorer, lorsque j'envisage les diffi- » cultés qu'elle nous crée pour abriter cette population toujours grandissante, » et pour lui fournir les moyens d'instruction qu'elle vient nous demander.

» Je prie de nouveau les autorités auxquelles la loi confie la mission de » fournir à l'enseignement supérieur les locaux qu'il réclame, je les adjure de » hâter la solution de cette question qui s'impose avec le caractère d'une impé- » rieuse nécessité et d'une extrême urgence. Il y a péril en la demeure ; et c'est » parce que j'ai le sentiment de ce péril qu'en terminant je jette le cri d'alarme : » *Caveant consules ne quid detrimenti respublica capiat.* »

Les rapports de l'administrateur-inspecteur et ceux de la faculté des sciences de l'université de Gand constatent que la même situation existe dans cet établissement.

Le Gouvernement, autorisé par la loi à allouer des subsides aux universités pour les besoins de l'instruction, a demandé aux conseils académiques et aux facultés des deux universités de l'État, quelles seraient les améliorations à introduire dans l'état des laboratoires, des collections et du matériel en général, pour

mettre les deux institutions à même de donner l'enseignement selon les exigences de la loi du 20 mai 1876.

Les résultats de cette enquête ont été consignés aux annexes du budget du Département de l'Instruction Publique pour l'exercice 1879.

Les facultés obtiendront la totalité des subsides réclamés par elles; mais à Gand comme à Liège, une réserve a été faite au sujet de ces installations, réserve ainsi formulée dans un rapport de M. l'administrateur-inspecteur de cette dernière université : « Je me vois obligé, dans la triste nécessité où je suis de ne » pas voir construire avant quelque temps les nouveaux locaux qui nous sont » absolument indispensables, de me borner à vous exposer, en fait de matériel » scientifique, les besoins actuels, c'est-à-dire ceux auxquels il pourra être » donné satisfaction dans les locaux exigus dont nous disposons. »

Les villes de Liège et de Gand, auxquelles incombe, d'après la loi, la dépense relative à l'agrandissement et à l'amélioration des bâtiments affectés aux universités, ont, à diverses reprises, fait exécuter des constructions reconnues indispensables. Le Gouvernement lui-même a demandé à la Législature et a obtenu d'elle, cette année, un crédit de 59,000 francs environ, destiné à faciliter certains travaux qui, à la rigueur, eussent dû être à la charge exclusive de la commune.

Mais ce n'est point en se bornant ainsi au strict nécessaire, en recourant à des palliatifs propres à diminuer momentanément le mal, mais insuffisants pour y mettre un terme, que l'on peut songer à dégager les universités de la situation critique dans laquelle se trouve leur enseignement, à défaut de locaux.

Les villes de Liège et de Gand reconnaissent fondées les plaintes des autorités académiques; elles sont disposées à prêter tout leur concours aux transformations ou aux améliorations qu'il sera jugé nécessaire d'apporter aux locaux destinés à l'enseignement, mais les travaux à faire exigeront une dépense trop considérable pour qu'il leur soit possible d'y faire face au moyen de leurs seules ressources.

Or, non-seulement il y a là une question d'équité à prendre en considération, mais la responsabilité qui pèse sur l'État en matière d'enseignement supérieur l'oblige à leur venir en aide. Il ne faut pas que les étudiants, disposés à suivre les leçons d'une université officielle, soient amenés à la désertion, faute d'espace, pour aller chercher ailleurs des moyens d'instruction.

L'intention du ministère actuel a toujours été d'intervenir largement, par voie de subsides, dans l'exécution des mesures qui sont reconnues être une condition, non-seulement de prospérité, mais peut-être même d'existence des établissements de haut enseignement de l'État.

Il se proposait de demander, dans ce but, des crédits aux Chambres, à l'époque prochaine où il déposera un projet de revision de la loi du 15 juillet 1849.

Mais un examen sérieux de la situation des universités, ainsi que des renseignements reçus récemment lui font un devoir de solliciter dès aujourd'hui les sommes nécessaires pour mettre fin, d'urgence, à un état de choses susceptible de compromettre les plus graves intérêts.

D'après les estimations approximatives, il y a lieu de croire qu'une somme de

plus de cinq millions devra être dépensée en frais d'acquisition de terrains, de constructions nouvelles, d'agrandissements, de restaurations, etc. (*Voir le tableau ci-après.*)

Les devis, lorsqu'ils auront été définitivement dressés, seront communiqués à la Chambre.

Dans la prévision d'une dépense totale de plus de cinq millions, le Gouvernement sollicite un crédit de 4,500,000 francs à l'effet d'assurer l'exécution des travaux. Sa part d'intervention et celle de chacune des deux villes intéressées seront réglées de commun accord. Déjà certains pourparlers ont eu lieu à ce sujet.

Il doit être entendu que, dans le cas où l'importance des parts contributives des villes permettrait au Gouvernement de réaliser une économie sur l'ensemble du crédit, l'excédant pourrait être appliqué à des dépenses d'installations scientifiques, qui sont une charge légale de l'État, et qui sont présumées devoir s'élever à 900,000 francs environ.

TABLEAU DES DÉPENSES PRÉSUMÉES.

Université de Liège.

Construction d'un institut zoologique fr.	500,000
— — botanique	200,000
Amélioration de l'institut de physique expérimentale	50,000
Construction d'instituts pour l'anatomie et la physiologie	600,000
Construction de laboratoires de chimie pour les facultés des sciences et de médecine et pour les écoles spéciales	500,000
Construction de locaux pour l'enseignement et les collections de la mécanique appliquée, de l'exploitation des mines et de la métallurgie, ainsi que pour les exercices graphiques dans les différentes sections	500,000
Agrandissement de la bibliothèque, de la salle de lecture, des salles de réunion des facultés et du conseil académique	200,000
Construction de locaux pour l'étude des sciences astronomiques, météorologiques, magnétiques, électriques, etc. :	
Achats de terrain	250,000
Bâtimens	150,000
	2,750,000

Université de Gand.

Construction de bâtiments destinés à la faculté des sciences ainsi qu'aux écoles préparatoires et spéciales du génie civil et des arts et manufactures annexés à l'université. fr.	1,978,000
Acquisition du terrain	216,000
Construction d'un institut botanique, avec musée pour les collections et laboratoire pour les élèves	25,000
Construction d'un musée d'anatomie	20,000
Amélioration des locaux de la bibliothèque	32,000
Appropriation, à l'usage des trois autres facultés, des locaux à abandonner par la faculté des sciences	50,000
	<hr/>
	2,521,000

ENSEIGNEMENT NORMAL. PRIMAIRE.

§ 52. — *Écoles et sections normales existantes. Amélioration et construction de locaux.*

Crédit demandé : 565,000 francs.

Les locaux des écoles normales de Nivelles et de Lierre, ainsi que des sections normales de Gand, de Couvin et de Virton, ne sont en rapport ni avec les besoins des écoles primaires, ni avec les exigences de l'enseignement pédagogique.

A cause de l'insuffisance des bâtiments, on refuse, chaque année, d'admettre aux cours de ces écoles des jeunes gens qui ont une vocation réelle pour la carrière d'instituteur. Une telle situation ne saurait être prolongée sans nuire au recrutement du personnel. Aussi, le Gouvernement croit-il de son devoir d'améliorer et d'agrandir les locaux actuels, afin de favoriser la formation d'un plus grand nombre de maîtres capables et dévoués.

Les modifications à introduire dans le programme des études, le développement à donner aux cours de sciences naturelles, de géographie, de dessin, de gymnastique, exigent aussi des agrandissements de locaux qui permettent d'installer les collections scientifiques, les modèles, les instruments et appareils.

Le Gouvernement ne peut songer à faire supporter par les villes les dépenses très-élevées relatives aux constructions à ajouter aux établissements normaux dont elles sont les sièges. Ces villes ont fait jusqu'ici assez de sacrifices en faveur de leurs écoles pour que le Gouvernement prenne désormais à sa charge une part importante des dépenses nouvelles.

Pour la même raison, il est juste que l'État intervienne dans les dépenses occasionnées par la reconstruction de la section normale de Huy.

L'école normale de Mons, récemment bâtie aux frais de l'État, manque d'une habitation pour le proviseur; la bonne marche du service de l'économat exige que cette annexe soit construite à bref délai.

Tableau des dépenses présumées.

<i>École normale de Nivelles.</i> Construction d'un bâtiment comprenant : un gymnase, une salle d'études, des classes, des dortoirs et autres pièces. Achat de l'emplacement	fr.	130,000
<i>École normale de Liège.</i> Construction d'un bâtiment comprenant : Une salle de dessin, une salle d'études, un dortoir, etc.		50,000
Construction ou acquisition d'une maison d'habitation pour le directeur		40,000
		90,000
<i>Section normale de Gand.</i> Amélioration et agrandissement de locaux		75,000
<i>Section normale de Couvin.</i> Amélioration et agrandissement de locaux		100,000
<i>Section normale de Virton.</i> Amélioration et agrandissement de locaux		75,000
<i>Section normale de Huy.</i> Construction de locaux		75,000
<i>École normale de Mons.</i> Construction d'une habitation pour le proviseur		22,000
		22,000
Total	fr.	565,000

C. MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

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

Crédit demandé : 2,000,000 de francs.

Il n'est pas de *travaux d'utilité publique* qui méritent, à plus juste titre, cette dénomination que ceux qui ont pour objet l'amélioration de la voirie vicinale et des petits cours d'eau, ainsi que les travaux qui intéressent l'hygiène publique.

Le développement de la voirie vicinale contribue à la prospérité de l'agriculture et de l'industrie ; le bon régime des eaux produit le même résultat ; les travaux qui s'y rapportent augmentent directement la richesse publique.

Pour encourager les efforts des communes qui comprennent cet intérêt et qui entreprennent d'améliorer ou de compléter leur réseau vicinal, le Gouvernement

dispose annuellement d'un crédit de deux millions. C'est beaucoup, mais c'est notoirement insuffisant.

Pour les travaux d'hygiène dans tout le pays, le crédit budgétaire annuel n'est que de 150,000 francs.

Cette somme est distribuée, par petits subsides, entre un certain nombre de communes rurales les plus dénuées de ressources. Elle est trop modique pour permettre au Gouvernement d'y puiser les subsides nécessaires à quelques communes importantes, qui ont d'urgents travaux d'assainissement à exécuter et qui ont demandé le concours du Gouvernement.

Quant aux cours d'eau non navigables ni flottables, le budget de l'État n'offre aucun crédit pour aider à leur amélioration, d'après les règles tracées par la loi du 7 mai 1877.

Par suite du changement proposé au libellé de l'art. 38 du projet de budget du Ministère de l'Intérieur pour l'exercice 1880, il sera désormais possible d'imputer sur les fonds de la voirie vicinale des subsides pour travaux extraordinaires d'amélioration des petits cours d'eau, mais l'on ne doit pas compter qu'il sera fait usage de cette faculté dans de sérieuses proportions et en vue de travaux importants, puisque la dotation de deux millions est déjà insuffisante pour faire face aux besoins ordinaires de la voirie vicinale.

Le Gouvernement croit donc devoir faire appel à la sollicitude des Chambres pour les intérêts de l'agriculture, qui sont si intimement liés au développement des chaussées vicinales, et au bon état des petits cours d'eau. Tel est l'objet de la proposition tendante à allouer un crédit spécial et extraordinaire de deux millions.

Les Chambres savent qu'il existe, dans plusieurs provinces, des arriérés considérables à liquider, à la charge de l'État, pour des travaux de voirie terminés.

C'est à éteindre ces arriérés, tout en réservant à l'exécution de travaux nouveaux les crédits mis annuellement à sa disposition, que le Gouvernement consacre ses efforts. Or, ce résultat ne peut être obtenu sans l'allocation de crédits exceptionnels, qui, étant donnés en une ou plusieurs fois, serviraient à liquider le passé, en laissant libres les fonds du budget annuel ordinaire.

Le Département de l'Intérieur s'occupe, en ce moment, de recueillir les renseignements nécessaires pour établir la vraie situation financière de la voirie vicinale et de l'hygiène dans chaque province, au double point de vue des engagements pris à réaliser et des besoins nouveaux à satisfaire.

Ce n'est qu'après que le Gouvernement sera bien édifié sur le véritable état des choses, qu'il sera procédé à la répartition des fonds aujourd'hui sollicités.

C'est ce qui explique, en outre, le chiffre relativement peu élevé de ce premier crédit exceptionnel demandé.

Il est inutile d'ajouter que, par le nouveau système de répartition directe des subsides de l'État, des mesures seront prises pour que, nulle part, la situation obérée et irrégulière, à laquelle nous voulons remédier, ne se renouvelle plus. Désormais, les engagements de l'État seront proportionnés aux ressources budgétaires mises à la disposition du Gouvernement sur un espace de trois ans au plus.

Sur le crédit de deux millions, une somme de 500,000 francs serait réservée

pour subsidier les travaux extraordinaires d'amélioration des cours d'eau non navigables ni flottables. Au lieu d'être prise sur les fonds de la voirie vicinale, la somme de 50.000 francs déjà promise par le Gouvernement, comme premier subside pour l'amélioration de la petite Nethe, dans la province d'Anvers, serait imputée sur cette réserve de 500,000 francs.

D'autres cours d'eau, tels que le *Witbeek*, dans le Limbourg, l'*Eede* et le *Pouquesbeke*, dans la Flandre orientale, la *Senne*, dans le Brabant, pour lesquels des projets d'amélioration ont été présentés au Gouvernement en vue de faire cesser les désastreuses inondations qu'ils occasionnent, pourront être compris également dans ce crédit, après que toutes les formalités prescrites par la loi du 7 mai 1877 auront été remplies à leur égard.

Il est entendu qu'en aucun cas l'intervention de l'État ne dépasserait le tiers de la dépense totale; les deux autres tiers seraient supportés par la province, par les communes et les riverains intéressés.

Le Ministre des Travaux Publics,
SAINCTELETTE.

Le Ministre de l'Instruction Publique,
P. VANHUMBEECK.

Le Ministre de l'Intérieur,
ROLIN-JAEQUEMYS.

PROJET DE LOI.



ROI DES BELGES,

De tous présents et à venir, saluo.

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances, des Travaux Publics, de l'Instruction Publique et de l'Intérieur,

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 101,410,000 francs, sont ouverts au Gouvernement pour pourvoir aux dépenses extraordinaires énumérées ci-après, savoir :

A. MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

1° ROUTES ET PONTS.

§ 1^{er}.

Litt. A. Raccordement de routes aux chemins de fer d'État ou de compagnies. Établissement de chemins vicinaux aboutissant à des stations ou à des gares d'eau ; subsides. Redressement et amélioration de routes. Construction et reconstruction de ponts ; — Subsides. . . fr. 3,500,000

Litt. B. Bruxelles. Raccordement, à Molenbeek-Saint-Jean, du boulevard Léopold II au boulevard d'Anvers 1,000,000

Litt. C. Bruxelles. Prolongement de l'avenue d'Auderghem jusqu'aux nouveaux établissements militaires. 578,000

2° BATIMENTS CIVILS.

§ 2. Agrandissement du Palais de la Nation et des Ministères. Transfert du Ministère des Travaux Publics.	2,000,000
§ 3. Pavillon de Tervueren. — Travaux de conservation.	100,000
§ 4. Palais des beaux-arts	1,155,000
§ 5. Bruges. École normale	950,000
§ 6. Gand. École normale	950,000
§ 7. Bruxelles. Conservatoire. Habitations du directeur et du secrétaire	80,000
§ 8. Liège. Conservatoire	200,000
§ 9. Transfert du musée d'histoire naturelle dans les bâtiments du Jardin zoologique.	250,000
§ 10. Construction de l'hôtel des monnaies	385,000
§ 11. Liège. Restauration du Palais des Princes-Évêques	400,000
§ 12. Hôtel du gouvernement provincial à Bruges : reconstruction des bâtiments incendiés.	210,000
§ 13. Saint-Gilles-lez-Bruxelles. Construction d'une prison cellulaire	1,500,000
§ 14. Bruxelles. Bureau principal des postes et des télégraphes	1,200,000
§ 15. Déplacement de l'observatoire royal de Bruxelles	1,000,000

3° TRAVAUX HYDRAULIQUES.

§ 16. Barrage de la Gileppe	600,000
§ 17. Meuse. — Indemnités à liquider; ports	850,000
§ 18. Ourthe. — Établissement d'un port à Chénée	20,000
§ 19. Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut. Solde à liquider. Travaux à Anvers	455,000
§ 20. Canaux houillers du Hainaut	3,000,000
§ 21. Escaut. — Travaux d'amélioration.	2,900,000
§ 22. Anvers. Installations maritimes	16,000,000
§ 23. Lys. — Pont à Courtray et chemin de halage.	505,000
§ 24. Canal de Gand à Terneuzen	3,000,000
§ 25. Bruges. Ecoulement des eaux du sud.	10,000
§ 26. Dendre. — Travaux d'amélioration	160,000
§ 27. Grande-Nèthe. — Travaux d'amélioration	100,000
§ 28. Yser. — Travaux d'amélioration.	300,000
§ 29. Canal de Roulers à la Lys	500,000
§ 30. Canal de la Lys à l'Yperlée	2,000,000
§ 31. Canal de Bruges à Ostende et port d'Ostende. — Travaux d'amélioration.	3,000,000
§ 32. Ostende. Installations maritimes	550,000
§ 33. Nieupoort. Bassin à flot	1,000,000

§ 34. Travaux de défense de la côte . . .	300,000
§ 35. Etablissement de télégraphes le long des voies navigables.	150,000
§ 56. Exécution des travaux stipulés dans le traité du 12 mai 1863 avec les Pays-Bas. . .	80,000

4° CHEMINS DE FER A CONSTRUIRE.

§ 37. D'Anvers à la frontière des Pays-Bas dans la direction de Tilbourg ou de Boxtel. fr.	3,000,000
§ 38. De Libramont à Bertrix et études du prolongement vers le chemin de fer de l'Est français	2,000,000
§ 39. De la vallée de l'Amblève	6,000,000
§ 40. De Gastuche à Jodoigne	2,000,000
§ 41. D'Audenarde à Orroir.	2,000,000
§ 42. Parties communes aux lignes de Virton et d'Athus à la Meuse, avec station d'échange à proximité de Virton	1,000,000

5° CHEMIN DE FER CONCÉDÉ A RACHETER.

§ 43. Rachat du chemin de fer de Saint- Ghislain à Erbisœul	2,850,000
--	-----------

6° CHEMIN DE FER EN EXPLOITATION

§ 44. Voies et travaux. — Travaux d'exten- sion et de complément.	16,500,000
§ 45. Extension du matériel de traction et de transport; outillage.	7,500,000

7° POSTES.

§ 46. Nouvel hôtel des postes à Anvers . .	12,000
--	--------

8° TÉLÉGRAPHES.

§ 47. Extension du réseau télégraphique .	200,000
---	---------

9° MARINE.

§ 48. Achat de deux bateaux pilotes . . .	150,000
§ 49. Construction d'un bateau garde-pêche.	160,000
§ 50. Paquebot en acier	700,000

B. MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR.

§ 51. Universités de l'État. — Amélioration et construction de locaux. — Installations matérielles	4,500,000
--	-----------

ENSEIGNEMENT NORMAL PRIMAIRE.

§ 52. Écoles normales primaires et sections normales de l'État déjà existantes. — Amélioration de locaux 363,000

C. MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

§ 53. Travaux de voirie vicinale, d'assainissement et d'amélioration des cours d'eau non navigables ni flottables 2,000,000

ART. 2.

Les crédits ouverts par la présente loi seront couverts par une émission de titres de la Dette publique et pourront l'être provisoirement par des Bons du Trésor dont l'échéance ne dépassera pas cinq ans.

ART. 3.

Est rapporté l'article 4 de la loi du 26 avril 1873, en tant qu'il autorise l'expropriation par zones pour le prolongement de l'avenue d'Auderghem jusqu'aux établissements militaires érigés à proximité du nouveau champ des manœuvres, de Bruxelles.

Cette voie de communication sera, comme dépendance de la grande voirie, construite aux frais de l'État.

Le Gouvernement est autorisé à poursuivre, conformément aux lois sur l'expropriation pour cause d'utilité publique générale, l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ladite avenue, suivant le tracé figuré au plan n° 3, annexé à la loi prémentionnée du 26 avril 1873.

ART. 4.

Le Gouvernement pourra, d'accord avec qui de droit :

1° Apporter aux dispositions admises par la convention du 1^{er} juin 1877 approuvée par la loi du 26 du même mois, et par les arrangements antérieurs, en ce qui concerne le chemin de fer de Bruxelles à Boom, les modifications qu'il jugera nécessaires en vue d'obtenir, pour ce chemin de fer, un tracé aussi court que possible ;

2° Réduire, en ce qui concerne ce chemin de fer, à 0,006 le maximum des inclinaisons du profil en long fixé à 0,016 par la convention du 23 avril 1870 approuvée par la loi du 3 juin suivant ;

3° Stipuler que ce chemin de fer qui, aux termes de la convention du 23 avril 1870, ne doit être pourvu que d'une seule voie, sera construit à double voie ;

4° Modifier, en ce qui concerne le même chemin de fer, les conditions stipulées par la convention du 23 avril 1870 pour l'établissement de la voie, en portant à sept le nombre des

billes par longueur de 6 mètres courant de voie et en substituant l'acier au fer pour les rails;

5° Compléter le chemin de fer de Bruxelles à Boom par un raccordement le reliant directement au chemin de fer de Dendre-Waes et par un embranchement destiné à desservir le parc public en construction à Laeken, et introduire ce raccordement et cet embranchement parmi les chemins de fer à construire aux conditions des conventions du 23 avril 1870 et du 1^{er} juin 1877 ;

6° Augmenter, pour le chemin de fer de Bruxelles (Ouest) à Boom et dans la mesure qu'il jugera nécessaire, l'annuité de 9,800 francs par kilomètre stipulée par l'article 54 de la convention du 1^{er} juin 1877 ;

7° Régler l'annuité kilométrique à payer par l'État du chef du raccordement et de l'embranchement dont il s'agit au 5° du présent article.

ART. 3.

Le Gouvernement rendra compte aux Chambres, dans le courant de la session de 1879-1880, de l'usage qu'il aura fait des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article précédent.

Donné à Bruxelles, le 1^{er} juillet 1879.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

CHARLES GRAUX.

Le Ministre des Travaux Publics,

SAINCTELETTE.

Le Ministre de l'Instruction Publique,

P. VANHUMBÉCK.

Le Ministre de l'Intérieur,

ROLIN-JAEQUEMYS.