

Chambre des Représentants.

(SESSION DE 1874-1875.)

**Crédits spéciaux à concurrence de 28,605,100 francs au Département
des Travaux publics (¹).**

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (²), PAR M. T'SERSTEVENS.

MESSIEURS,

L'examen du projet de loi allouant des crédits spéciaux au Département des Travaux publics à concurrence de 28,605,100 francs démontre que c'est principalement pour les chemins de fer exploités par l'État que ces crédits sont demandés; en effet 20,500,000 francs doivent être employés à l'extension des installations, au perfectionnement de l'outillage, à l'achat de voitures, de wagons et de locomotives, enfin à l'augmentation des approvisionnements.

Nous reconnaissons tous que le Gouvernement ne néglige rien pour le perfectionnement et le développement de nos chemins de fer, mais, tout en constatant qu'il se préoccupe aussi de l'état des voies destinées aux transports sur axe et par eau, nous devons faire remarquer que les principaux vœux, observations, ou questions des sections et de la section centrale chargée d'examiner ce projet de loi, se rapportent plus particulièrement aux voies navigables, aux routes et aux ponts.

C'est là un indice nouveau du développement et des progrès industriels et commerciaux du pays; le magnifique réseau de nos chemins de fer ne peut plus suffire seul aux nécessités du trafic, et, chose que certains économistes croyaient devoir être prochainement abandonnée, c'est aux voies navigables,

(¹) Projet de loi, n° 169.

(²) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. DE HAERNE, ROYER DE BEHR, BERTEN, T'SERSTEVENS, MONCHEUR et DE LEHAYE.

aux transports par ceux que l'on demande aujourd'hui de fournir un renfort aussi puissant qu'économique et un appoint considérable aux moyens de transport par vapeur, que l'on déclarait, il y a quelques années à peine, devoir être les seules voies de communications de l'avenir.

A. — ROUTES.

Le Gouvernement sollicite un million de francs pour répartir cette somme en subsides aux communes qui doivent construire des raccordements de routes aux stations ou créer des voies de communications aboutissant aux chemins de fer.

Il a été accordé un crédit d'un million de francs pour ces travaux par la loi du Budget des Travaux publics pour l'exercice 1875. Ce Département aura donc à sa disposition une somme totale de 2 millions de francs pour l'exécution de ces travaux d'une utilité aussi générale qu'incontestée.

Par le tableau publié dans l'Exposé des motifs il est démontré que depuis 1859 de nombreux crédits extraordinaires ont été votés pour les besoins de ce service; cependant jamais à aucune époque le Gouvernement ou les Chambres ne consacrerent des sommes aussi importantes pour des travaux de ce genre que depuis 1870.

De 1859 au 3 juin 1870, soit en douze années, les crédits extraordinaires s'élevèrent à 3,400,000 francs. Du 31 décembre 1870 jusqu'à ce jour, soit en cinq ans en y comprenant le chiffre de 1 million qui nous est demandé, les crédits extraordinaires sollicités par le Gouvernement ou alloués par les Chambres s'élevèrent à la somme de 5,900,000 francs.

Nous devons reconnaître que grâce à ces allocations le Département des Travaux publics a toujours soldé exactement les subsides qu'il avait promis aux communes sans jamais entraver par des retards fâcheux dans le paiement des subsides, le développement de nos routes.

La participation de l'État dans la construction des routes affluant aux stations est proportionnée aux sacrifices que s'imposent les communes et les provinces; elle peut aussi s'élever à un taux exceptionnellement considérable lorsqu'il s'agit de permettre à des communes pauvres d'exécuter un travail hors de proportion avec les ressources locales.

La direction de cet important service, confiée à un fonctionnaire, dont le zèle, l'intelligence et l'initiative ont déjà été signalés, a pu contribuer puissamment à l'extension des routes servant d'affluent aux stations du chemin de fer.

Le crédit d'un million qui nous est demandé est destiné à faire face aux engagements pris par le Département des Travaux publics, à l'égard des communes qui font exécuter cette année des travaux de pavage les reliant aux railways. De nouveaux crédits spéciaux devront être accordés pour l'exercice prochain; ils seront, nous en avons la certitude, proportionnés à l'importance des travaux que les communes voudraient entreprendre.

§ 2. — *Construction ou reconstruction de ponts appartenant à des routes. — Subsidés.*

Somme demandée : 1,200,000 francs.

L'établissement de ponts sur les fleuves et les rivières constitue certes un travail d'une utilité publique incontestable et peut, comme complément naturel de nos routes pavées et empierrées, donner de nouvelles facilités aux transports sur axe. L'importance du crédit qui nous est demandé démontre la sollicitude du Gouvernement pour l'extension et l'amélioration de ces moyens de communications.

Les divers crédits votés par les Chambres depuis 1866 ne s'étaient élevés qu'à la somme de 2,850,000 francs. En sollicitant un crédit de 1,200,000 francs, le Gouvernement assure le prompt achèvement des travaux en cours d'exécution et le commencement de nouveaux travaux importants.

La section centrale et la 4^e section ont demandé au Ministre des Travaux publics la liste des ponts à péages pour bien établir que la charge des péages est également répartie entre les riverains de la Meuse et de l'Escaut, et que, contrairement à l'idée émise, le Gouvernement, à aucune époque, n'avait accordé aux uns des faveurs et des exemptions de charges qu'il aurait refusées aux autres.

La réponse qui nous a été donnée par l'honorable Ministre démontre clairement la parfaite égalité dans la répartition des charges de cette nature.

Lors de l'examen du Budget des Travaux publics pour 1875, le Gouvernement s'était déjà refusé à procéder au rachat des péages existant sur les ponts. Sa réponse à la question suivante prouve qu'il persiste dans son refus.

QUESTION.

La section centrale demande que le Gouvernement lui communique la liste des ponts à péages et qu'il indique le chiffre approximatif que suppose la suppression de tous les péages.

RÉPONSE.

Le relevé indicatif des ponts à péages concédés par le Département des Travaux publics se trouve ci-joint.

Il en existe d'autres à la concession desquels le Département est resté étranger et dont il n'est pas en mesure de fournir la liste. Il ne peut pas non plus indiquer, même approximativement, la dépense qu'entraînerait la suppression des péages perçus sur les ponts concédés.

Elle ne pourrait être obtenue que par voie de rachat des concessions, et pour en établir le prix approximatif le Département des Travaux publics devrait connaître le coût de construction des ponts concédés et le produit des péages perçus. Il ne possède pas ces éléments d'appréciation.

Ponts à péages concédés par la Département des Travaux publics.

1. Pont sur la Meuse, à Visé.
2. — sur la Meuse, en regard d'Argenteau.
3. — Maghin, sur la Meuse à Liège.
4. — de la Boverie, sur la Meuse à Liège.
5. — suspendu sur le redressement de la Meuse, en amont du pont de la Boverie, à Liège.
6. — sur la Meuse, à Ougrée.
7. — suspendu, sur la Meuse à Seraing.
8. — sur la Meuse, à Ombret.
9. — sur la Meuse, à Namèche.
10. — sur l'Ourthe, à Tilff.
11. — construit sur l'Ourthe, par la Société de la Vicille-Montagne.
12. — construit sur la Sambre, à Lambusart, par la Société de Bonne-Espérance.
13. — sur la Vesdre, à Chaufontaine.
14. — sur l'Escaut, à Escanaffles.
15. — sur l'Escaut, à Hérinnes.
16. — sur l'Escaut, à Pecq.
17. — sur l'Escaut, entre les communes de Vaulx et de Chereq.
18. — sur le canal de Pommerœul à Antoing, au lieu dit « Pouchaux. »
19. — sur le Lys, entre Deurle et Leerne-St-Martin.
20. — de Terdonck, sur le canal de Gand à Terneuzen.
21. — sur le Rupel, à Boom.

La section centrale exprime le vœu que M. le Ministre des Travaux publics prenne les mesures nécessaires pour relier les deux rives de la Meuse à Namur à la hauteur du pont du chemin de fer au moyen d'une passerelle qui serait ajoutée soit au pont du chemin de fer de Luxembourg, soit à celui du Nord Belge. La dépense qu'entraînerait ce travail ne serait pas importante et les résultats auraient une grande utilité.

La cinquième section émet le désir que le Gouvernement entreprenne le plus prochainement possible la construction d'un pont sur l'Escaut à Syngem, travail dont l'utilité et l'urgence sont incontestables.

§ 4. — *Construction d'un nouvel Hôtel des Monnaies, à Saint-Gilles.*

Crédit demandé : 500,000 francs.

La première section avait émis le vœu de voir le Département des Travaux publics prendre toutes les mesures nécessaires afin que la construction du nouvel Hôtel des Monnaies n'entraînât pas, une fois de plus, le Gouvernement à des dépenses hors de toutes proportions avec le devis primitif, comme nous avons déjà eu à le constater dans bien des cas.

Cette section propose de supprimer le tantième variable alloué à l'archi-

teete et proportionné à la dépense; elle engage le Gouvernement à limiter à un maximum déterminé les honoraires de l'architecte.

La section centrale a posé au Gouvernement la question suivante :

QUESTION.	RÉPONSE.
A l'occasion de la construction de l'Hôtel des Monnaies, la section centrale, frappée des inconvénients qui résultent de l'allocation d'un tantième variable en faveur des architectes, demande si le Gouvernement ne juge pas qu'il y a lieu de limiter à un maximum déterminé les honoraires de l'architecte qui sera chargé de la direction de ce travail.	L'article 2 de la loi du 27 juillet 1871 porte que « les architectes employés par l'État ne toucheront pas d'honoraires pour les dépenses qui dépasseraient leur devis primitif. » Cette disposition a été reproduite par l'article 3 de la loi du 16 août 1873. Le Département des Travaux publics a soin d'insérer cette disposition dans les conventions qu'il passe avec des architectes, et pour ce qui concerne la construction de l'Hôtel des Monnaies, il a été stipulé que l'architecte recevra 5 p. % sur la première moitié de la dépense et 4 p. % sur l'autre moitié.

La cinquième section seule rejette, par quatre voix contre, une abstention et une voix pour, le crédit sollicité pour la construction d'un Hôtel des Monnaies.

Nous croyons qu'il importe surtout de ne mettre la main à l'œuvre qu'après une étude préalable bien complète des diverses constructions à établir. Nous devons cependant reconnaître que ce sont le plus souvent les modifications, les améliorations ou les agrandissements, consentis ou proposés par le Gouvernement, qui viennent, à ce point, bouleverser les devis et augmenter les dépenses, qu'entre la proposition première, adoptée par les Chambres, et le coût final de la construction, il n'existe plus ni proportion ni comparaison possible.

Nous devons cependant faire observer qu'il n'en est pas ainsi pour le nouvel Hôtel des Monnaies, puisque nous trouvons, dans la troisième réponse du Gouvernement se rattachant au crédit sollicité pour l'achèvement du Conservatoire de Bruxelles, qu'une réduction de 12,742 francs a été obtenue sur le devis primitif des travaux exécutés jusqu'à ce jour au nouvel Hôtel des Monnaies.

§ 5. — *Reconstruction du bâtiment du Conservatoire royal de musique, à Bruxelles. — Construction d'une salle de concert. — Ameublement.*

Crédit demandé, 450,000 francs.

La 5^e section subordonne son vote favorable à la condition que le crédit sollicité sera irrévocablement le dernier affecté à cet établissement.

Si des crédits supplémentaires ont dû être sollicités et alloués pour la construction de ce bâtiment, ce n'est certes pas au Département des Travaux publics qu'en incombe la responsabilité.

Ainsi que le dit l'Exposé des motifs, ce sont des modifications apportées dans le système de l'enseignement et l'ouverture de classes supplémentaires qui ont nécessité des constructions nouvelles et plus considérables.

D'après l'Exposé des motifs, il ne serait plus demandé de crédits supplémentaires que pour l'achèvement des travaux de la salle de concert et les frais d'ameublement et d'éclairage de cette salle.

Si, d'une part, nous comprenons que des membres de la 5^e section désirent que l'État se montre économe et veille avec sollicitude au bon emploi des deniers publics, d'autre part nous ne pouvons oublier que la Belgique s'est toujours enorgueillie d'être la terre classique de l'art dans toutes ses manifestations; nous avons le droit d'être fiers de nos musiciens, de nos compositeurs, de nos artistes, qui se sont acquis une juste et brillante renommée dans tous les pays du monde.

Il importe donc que la première école de musique du pays soit à la hauteur de sa mission, et possède toutes les ressources indispensables à la diffusion d'un enseignement complet dans toutes ses manifestations, dans tous ses éléments.

QUESTION.

Le Gouvernement peut-il donner l'assurance que le crédit supplémentaire demandé pour les travaux à exécuter au Conservatoire sera irrévocablement le dernier? La section centrale insiste d'autant plus sur ce renseignement, que la 5^e section a subordonné son vote favorable à la condition énoncée ci-dessus.

RÉPONSE.

L'Exposé des motifs fait connaître, au contraire, que le crédit sollicité ne suffira qu'à solder les travaux actuellement en cours d'exécution, et qu'il restera à demander un dernier crédit destiné à l'achèvement des travaux de la salle de concert, ainsi qu'aux frais d'ameublement et d'éclairage de cette salle.

Le devis estimatif de ces différents travaux n'a pas encore pu être arrêté à raison de certains changements demandés par M. le directeur du Conservatoire, mais il est probable qu'il s'élèvera à 160,000 francs environ.

Il a déjà été fait observer que le renchérissement du prix des matériaux et de la main d'œuvre a occasionné une dépense supplémentaire assez considérable. Aujourd'hui, au contraire, il y a une certaine réduction dans les prix, et les dernières adjudications ont amené des rabais importants. Ils se sont élevés à 28, 26 p. %,

QUESTION.

RÉPONSE.

soit 169,000 francs pour les fondations du Palais des expositions rue de la Régence, à 28 et à 20 p. %, soit 29,500 fr. et 18,050 fr. pour l'établissement du local provisoire de la Place du Sablon et pour la construction du nouveau manège, enfin à 12,742 fr. pour le nouvel Hôtel des Monnaies.

C. — TRAVAUX HYDRAULIQUES.

Toutes les sections se sont occupées des questions qui touchent au régime des eaux; nous rattacherons leurs observations aux différents articles de ce chapitre.

Comme nous l'avons signalé au commencement de ce rapport, cette unanimité révèle une situation qui doit certes attirer toute l'attention du Gouvernement; les populations demandent à la navigation intérieure de nouveaux services; elles comprennent que ce mode de transport tout particulièrement propre à la circulation économique des matières pondéreuses, qui peuvent impunément supporter les retards sans crainte de perte ou d'avaries, est destiné à un grand avenir, alors que le renchérissement de toutes choses exige une étude et une application constante des moyens les plus propres à réduire les prix de revient de tous les produits industriels.

Le développement de l'activité industrielle, et du mouvement qu'elle entraîne, fait que dans tous les pays où le progrès et la prospérité suivent une marche ascendante, l'on demande aux voies navigables de compléter l'action fécondante mais relativement coûteuse des chemins de fer.

L'Exposé des motifs nous montre l'action du Gouvernement s'appliquant à développer le réseau de nos voies navigables.

§ 9. Meuse. — Construction de barrages.

QUESTION.

RÉPONSE.

1° La section centrale désire connaître à quelle somme s'est élevée jusqu'à ce jour la dépense pour construction de barrages sur la Meuse.

1° Divers crédits ont été mis à la disposition du Gouvernement pour les travaux de canalisation de la Meuse par les lois des 20 décembre 1851, 2 juin 1861, 14 avril 1862, 14 août 1862, 1^{er} juin 1863, 14 septembre 1864, 8 juillet 1865, 27 juillet 1871 et 16 août 1873.

La dépense totale, tant pour ce qui concerne la construction des barrages que pour d'autres travaux accessoires, s'élève aujourd'hui à 14,500,000 francs.

QUESTION.

2° La section centrale se joint à la 5^{me} section pour signaler la nécessité qu'il y a d'achever les barrages de la Meuse en même temps que s'exécutent les travaux sur le territoire français.

RÉPONSE.

Dix-huit barrages sont terminés, ce sont ceux de *Visé, Hermalle-sous-Argenteau, Fonderie de canons, Avroy, Jemeppe, Chokier, Awirs, Amay, Ampsin, Huy, Ben-Ahin, Audenelle, Sclayn, Maizeret, Grands-Malades, La Plante, Taille-Fer, et Rivières.*

Deux barrages à Hun et à Houx sont en voie de construction et les travaux avancent rapidement

2° Pour compléter la canalisation de la Meuse jusqu'à la frontière française, il reste encore à construire quatre barrages, savoir à Bouvigne, à Anseremme, à Waulsort et à Hastières-par-delà.

Le crédit de 1,000,000 de francs qui est demandé, joint à la somme de 450,000 francs environ qui reste encore disponible sur le montant des divers crédits alloués au Département des Travaux publics pour être affectés à la canalisation de la Meuse, permettra de poursuivre les travaux. Ils seront conduits de manière que la canalisation soit achevée en Belgique pour l'époque à laquelle la France aura terminé les travaux sur son territoire.

§ 13. *Escaut. — Travaux destinés à améliorer l'écoulement des eaux, la navigation et le halage. — Égouts collecteurs à Tournai.*

La 3^e section désire savoir si les études concernant les travaux à faire à l'Escaut pour préserver les Flandres et le Hainaut des calamités qui résultent des inondations sont sur le point d'aboutir à un résultat pratique.

La section centrale croit donc devoir faire observer qu'il a été répondu à cette question par le Gouvernement lors de l'examen du Budget des Travaux publics pour l'exercice 1875.

La section centrale chargée de l'examen de ce Budget avait posé au Gou-

vernement une question dont nous reproduisons ci-dessous les termes ainsi que ceux de la réponse que le Gouvernement a fournie à ce sujet ⁽¹⁾ :

QUESTION.

(¹) La section centrale demande où en sont les travaux destinés à prévenir les inondations dans les Flandres et principalement à Gand?

RÉPONSE.

(¹) Dans le rapport en date du 22 novembre 1873, dont un exemplaire autographié se trouve ci-joint, la commission spéciale a formulé un programme pour l'exécution des travaux à entreprendre à l'effet d'accélérer l'écoulement des crues de l'Escaut, de garantir les villes de Tournai, Audenarde et Gand des inondations et d'améliorer la navigation sur la partie maritime du fleuve.

Les études destinées à réaliser ce programme ont été réparties entre les ingénieurs des provinces de Hainaut, de la Flandre orientale et d'Anvers. — Ces fonctionnaires y consacrent tout le temps dont ils peuvent disposer sans entraver leur service.

Les travaux à faire présentent de grandes difficultés et rencontrent notablement de grands obstacles aux environs de Gand. On sait que cette ville est entourée d'importants établissements industriels et que plusieurs lignes de chemins de fer viennent y aboutir.

C'est aussi près de Gand que les courants de marée, contenus dans un lit étroit, viennent entraver l'écoulement des crues.

En approfondissant l'examen des premières combinaisons soumises à la commission, on a reconnu des inconvénients qui ont engagé à les modifier.

L'étude de nouveaux projets étant très-avancée, la commission pourra prochainement examiner et résoudre la partie la plus difficile et la plus importante du problème.

Les études du cours de l'Escaut en amont de Gand et dans la province de Hainaut sont sur le point d'être terminées.

Dans la province d'Anvers, les ingénieurs ont dressé les plans et profils de l'Escaut maritime et du Rupel, ce qui permet d'aborder l'étude des améliorations à apporter à cette partie importante du fleuve.

La commission reconnaît elle-même qu'il est très-désirable qu'elle termine sa mission aussitôt que possible; mais elle a fait remarquer que l'importance des intérêts en jeu lui impose l'impérieux devoir de s'assurer avec tout le soin possible que les travaux projetés atteindront le résultat qu'elle en attend.

§ 14. *Lys. — Travaux d'amélioration.*

La 1^{re}, la 3^e, la 4^e, la 5^e et la 6^e section demandent au Gouvernement d'intervenir activement pour trancher les questions qui s'opposent à l'entier achèvement du canal de la Lys à l'Yperlée.

Il est évident que le Gouvernement a fait tout ce qu'il était légitimement possible d'attendre de lui, puisqu'il a déjà payé 2,600,000 francs sur le crédit de 2,800,000 francs alloué pour son intervention financière dans l'exécution de cette entreprise.

Cependant diverses circonstances viennent aujourd'hui rendre cette dépense considérable absolument stérile; les travaux sont abandonnés, des éboulements se produisent sur plusieurs points, et les terrains expropriés restent en friche.

Il serait désirable à tous les points de vue que cet état déplorable vint à cesser, sans cependant entraîner l'État à des sacrifices qui ne seraient pas en rapport avec les produits de ce canal.

D'autre part, l'on fait observer que le canal de Bossuyt à Courtrai est aujourd'hui une sorte d'impasse; le canal de la Lys à l'Yperlée lui donnerait un débouché fructueux et amènerait, disent les intéressés, la circulation de nombreux bateaux qui transporteraient dans les Flandres les charbons du Hainaut.

L'État paye aujourd'hui un minimum d'intérêt très-élevé pour le canal de Bossuyt à Courtrai; l'achèvement du canal de la Lys à l'Yperlée viendrait alléger considérablement les charges qu'il supporte de ce chef.

La section centrale, reprenant les observations présentées par cinq des sections chargées de l'examen de ce projet de loi, a posé la question suivante au Gouvernement.

QUESTION.

La section centrale croit savoir que le Gouvernement est en possession de tous les renseignements dont il a besoin pour assurer la prompt exécution du canal de jonction de la Lys à l'Yperlée. Elle demande quelles sont les mesures qu'il compte prendre pour atteindre ce but.

RÉPONSE.

Le canal de jonction de la Lys à l'Yperlée est un canal concédé et le Gouvernement a limité son intervention dans la dépense, à une prise d'actions à concurrence de 2,800,000 francs.

Bien que l'État ait liquidé sur sa part contributive une somme de 2,600,000 francs, il s'en faut de beaucoup que les travaux soient terminés, et les concessionnaires les laissent depuis longtemps en souffrance, malgré les réclamations réitérées du Gouvernement.

Ils se trouvent par suite sous le coup de la déchéance de leurs droits, mais dans l'hypothèse même où elle serait prononcée, l'achèvement du canal exigerait encore des dépenses considérables.

Le Département des Travaux publics attend à ce sujet l'avis du Département des Finances.

§ 16. — *Dendre. — Amélioration du régime de cette rivière.*

Un membre de la première section désire savoir si les barrages de la Dendre ne produiront pas un mauvais effet sur le régime général de l'Escaut. Cette même question est posée par la cinquième section.

Enfin la troisième section demande si les fonds sollicités pour l'amélioration du régime de cette rivière comprennent ceux nécessaires à la rectification de son cours dans la traverse de la ville de Termonde.

La section centrale reconnaît qu'il faut que l'on veille avec la plus grande sollicitude à ce qu'aucun travail ne puisse jamais, dans aucun cas, porter préjudice au cours de l'Escaut.

La prospérité du commerce et de l'industrie de la Belgique entière est intimement liée aux bonnes conditions et à la sécurité de la navigation sur l'Escaut.

Il importe surtout qu'en vue d'un travail qui peut présenter une utilité locale incontestable, on ne vienne pas porter un préjudice quelconque à un intérêt vital pour le pays entier. Ce sont ces raisons qui ont déterminé la section centrale à poser au Gouvernement les questions suivantes.

La teneur des réponses est de nature à rassurer tous ceux qui se préoccupent du maintien et même de l'amélioration du cours de l'Escaut.

La section centrale engage le Gouvernement à prendre dans le plus bref délai possible une décision qui permette d'entamer les travaux de rectification de la Dendre dans la traverse de Termonde.

QUESTION.

Le barrage de la Dendre à Termonde n'est-il pas de nature à nuire au régime des eaux de l'Escaut ?

Les fonds demandés pour les travaux à faire à la Dendre comprennent-ils les sommes nécessaires à la rectification de cette rivière dans la traverse de Termonde.

RÉPONSE.

Le barrage de Termonde est l'un des éléments de l'ensemble des travaux de la canalisation de la Dendre et son exécution, déjà en partie effectuée, a reçu l'approbation de la Législature.

La canalisation de la Dendre ne peut d'ailleurs avoir pour effet d'enlever à l'Escaut aucune partie des eaux de cet affluent et elle n'exercera qu'une très-minime influence sur l'expansion de la marée.

Le Gouvernement n'a pas encore pris de décision quant aux travaux de rectification de la Dendre dans la traverse de Termonde.

Il serait en mesure de les faire exécuter au moyen des crédits disponibles.

Nous devons faire remarquer qu'il est évident que le barrage en construction, au confluent de la Dendre et de l'Escaut à Termonde, ne saurait exercer aucune influence fâcheuse sur le régime des eaux de ce fleuve, puisqu'il aura seulement pour résultat de reporter de l'amont à l'aval de cette ville la retenue des eaux qui descendent de la Dendre, de préserver la ville de Termonde des inondations qui la désolent périodiquement tous les hivers, et de

permettre aux bateaux qui opèrent leur chargement ou leur déchargement à Termonde, de terminer ces opérations sans devoir quitter les quais pendant la marée basse, comme ils doivent le faire aujourd'hui, afin d'éviter de graves avaries en échouant sur le fond très-inégal de la rivière, qui est en plusieurs endroits semée de débris d'anciennes constructions et de pilotis qui se trouvent jusqu'à fleur d'eau à marée basse.

Deux autres entreprises d'utilité publique qui ne se rattachent pas directement aux crédits spéciaux sollicités par le Gouvernement, ont encore attiré l'attention de la section centrale, qui en a fait l'objet de questions posées au Ministère des Travaux publics. La première se rattache aux travaux en cours d'exécution pour l'approfondissement du canal de Gand à Terneuzen sur le territoire belge.

La réponse du Gouvernement nous montre qu'il active avec toute la sollicitude possible l'exécution des travaux de cette grande entreprise, et nous promet que sous peu de nouvelles sections de ce canal seront mises en adjudication.

QUESTION.

Le Gouvernement a-t-il à sa disposition les fonds nécessaires pour continuer sans interruption et avec activité les travaux du canal de Terneuzen sur le territoire belge?

RÉPONSE.

Le Gouvernement continuera activement et sans interruption les travaux sur le territoire belge et il dispose encore des sommes nécessaires à cet effet.

Sur le montant total des crédits alloués sur 8,000,000 de francs, il a été liquidé à ce jour fr. 4,410,921 83 cs. De nouveaux travaux seront prochainement mis en adjudication.

La seconde question a rapport aux travaux qui doivent être exécutés aux quais d'Anvers.

Il est à souhaiter que les installations maritimes d'Anvers s'achèvent le plus promptement possible. La section centrale a demandé au Gouvernement des renseignements sur l'état d'avancement des études préparatoires de cette entreprise.

La réponse du Gouvernement nous assure que l'exécution de ces travaux sera prochainement entamée sans plus de retard, et qu'incessamment de nouveaux et très-importants crédits seront demandés à la Législature pour assurer la marche de cette œuvre colossale dont la bonne et rapide exécution intéresse non-seulement notre métropole commerciale, mais toute la nation.

QUESTION.

Où en est l'affaire du redressement des quais d'Anvers? Le Gouvernement ne doit-il pas postuler dès à présent de nouveaux crédits pour donner une impulsion sérieuse à ces travaux?

RÉPONSE.

Le Gouvernement compte se trouver prochainement en mesure d'arrêter les plans et les conditions d'exécution des nouveaux quais d'Anvers, mais le crédit déjà voté par la Législature suffira, dans tous les cas, à couvrir les

dépenses à faire pendant l'exercice actuel. Le chiffre du crédit nécessaire à l'exécution de ce grand travail ne peut d'ailleurs pas encore être exactement déterminé.

Les Chambres seront ultérieurement saisies d'une loi spéciale de crédit à ce sujet.

La troisième section a appelé l'attention de la section centrale sur les travaux à exécuter au point de jonction du canal de dérivation des eaux de la Lys et du canal de Gand à Bruges. Il s'agirait 1^o d'éviter la corruption périodique des eaux de ce dernier canal par le rouissage des lins à Courtrai et les eaux corrompues venant de France par la Deule, et 2^o de prévenir les désastres occasionnés par l'inondation de 1872-1873. En effet, pendant cet hiver, le canal de Gand à Bruges fut littéralement comblé par des sables au hameau de Schiepdonck, point où le canal de dérivation traverse le canal de Gand à Bruges pour continuer son cours vers Heyst.

Il n'existe en ce moment à Schiepdonck qu'un siphon d'une section insuffisante pour l'écoulement des eaux à l'époque du rouissage.

A plus forte raison ce siphon ne saurait absorber les eaux provenant des crues extraordinaires qui charrient des quantités de sables.

L'administration s'est déjà préoccupée de cet état de choses, et après les explications récemment fournies par M. le Ministre des Travaux publics lors de la discussion de son Budget pour l'exercice 1873, la section centrale ne peut qu'exprimer le vœu que ces travaux réclamés avec de si vives instances par les intéressés ne soient pas trop retardés.

§ 19. *Port d'Ostende. — Établissement d'un bassin et de chantiers à l'usage du service de la marine; amélioration du port.*

Crédit demandé : 347,600 francs.

Un membre de la cinquième section demande que le Gouvernement fasse dresser un plan général des travaux à exécuter au port d'Ostende : cette mesure serait évidemment avantageuse si elle pouvait être réalisée sans entraîner trop de dépenses.

Le Gouvernement a déjà consacré des capitaux importants à l'amélioration du port d'Ostende et à l'installation de l'arsenal du service de la marine; il sollicite un nouveau crédit de 347,600 francs qui, ajouté au crédit voté en 1872, porte à environ un million le chiffre de la dépense effectuée ou à effectuer prochainement pour ce port de mer; comme ce crédit est seulement représentatif des dépenses de l'exercice courant et que de nouveaux crédits devront être alloués pour le parachèvement de ces travaux, il serait peut-être utile d'établir un plan d'ensemble pour tout ce qui doit encore être fait.

§ 21. — *Chemin de fer de ceinture de Gand.*

Crédit demandé : 515,000 francs.

La cinquième section demande si le crédit sollicité par le Gouvernement pour le chemin de ceinture de Gand sera le dernier.

La section centrale a transmis cette question à M. le Ministre des Travaux publics. D'après la réponse de l'honorable Ministre, nous voyons que ce crédit suffira pour l'achèvement de cette voie ferrée et qu'il ne restera plus qu'à établir, sur les crédits spéciaux ordinaires, quelques aménagements accessoires.

QUESTION.	RÉPONSE.
Le crédit spécial de 515,000 francs pour le chemin de fer de ceinture de Gand sera-t-il le dernier?	Le crédit pétitionné est destiné à acquitter les dépenses faites pour achever la ligne de ceinture de Gand. Cette ligne est aujourd'hui entièrement livrée à l'exploitation et ne fera par conséquent plus l'objet de crédits spéciaux. La dépense des travaux de parachèvement qu'il y aura lieu d'y effectuer ultérieurement devra être imputée sur les crédits d'extension mis à la disposition du Département sans affectation déterminée.

CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION.

A. — VOIES ET TRAVAUX.

§ 23. *Travaux d'extension.*

Crédit demandé : 7,800,000 francs.

Un membre de la première section demande comment il se fait qu'il n'y ait jusqu'à ce jour aucun vestige apparent des travaux projetés à la station de Courtrai, alors qu'un crédit de 250,000 francs a été alloué pour cet objet.

La troisième section voudrait connaître le détail des travaux d'extension pour lesquels 7,800,000 francs sont demandés et notamment si les travaux d'améliorations à la station de Malines y sont compris.

Plusieurs membres de la cinquième section désirent que le Gouvernement fasse construire un embranchement reliant le canal de Bruges à la gare de formation derrière les casernes, une gare à Borgerhout; ils recommandent aussi la prompte exécution des travaux à effectuer à la gare de Malines et de Neckerspoel.

Un membre de la 6^e section émet le vœu que l'on fasse enfin exécuter divers travaux à la ville de Lierre, travaux décrétés il y a de longues années, pour l'exécution desquels la commune et la province ont contribué, et qui restent inachevés.

Un autre membre de cette section exprime le désir que les fonds alloués ne soient pas dépenses uniquement pour les grandes villes, mais que le Gou-

vernement veille à ce que les petites localités reçoivent aussi une part des subsides qui leur permette de voir achever les travaux commencés, qui restent souvent en souffrance pendant de longues années.

La section centrale a posé au Gouvernement deux questions.

La première comprend les travaux sollicités pour les stations de Malines et de Neckerspoel; la seconde à rapporter aux divers travaux à exécuter sur le crédit proposé.

Il est à souhaiter que l'on puisse donner une active impulsion aux travaux d'extension des installations de Malines. Les avantages à en retirer sont considérables. L'approvisionnement de plus en plus important du marché au bétail de Malines exige des installations proportionnées au développement qu'a pris ce commerce, auquel les retards et les difficultés de chargement peuvent causer des pertes sérieuses.

La consommation de la viande ne fait qu'augmenter dans des proportions inespérées; le Gouvernement doit veiller aux conditions dans lesquelles se trouvent les quais d'embarquement du bétail qui ne répondent plus aux exigences légitimes du commerce.

QUESTION.

La section centrale désire connaître quelles sont les intentions du Gouvernement relativement aux installations de la station de Malines et de la gare de Neckerspoel.

RÉPONSE.

L'aménagement de la station de Malines a fait l'objet d'un plan d'ensemble qui comprend le détournement de la ligne de l'Est, le raccordement des lignes du Nord et de l'Est, la création d'une gare de formation le long de la ligne de l'Est détournée, l'établissement d'une petite gare au bétail le long de la ligne du Nord au hameau de Neckerspoel et enfin l'agrandissement de la station même de Malines par la démolition d'une partie des ateliers de l'arsenal.

Une partie de ces travaux est achevée et il a été dépensé de ce chef une somme de 822,000 francs.

Le surplus du plan d'ensemble est l'objet d'études nouvelles et le Département compte être à même d'en comprendre l'exécution parmi les travaux à exécuter l'année prochaine.

La section centrale comprenant que le Gouvernement ne peut faire face avec un crédit de 7,800,000 francs à toutes les exigences, même les mieux justifiées des diverses localités desservies par le chemin de fer, demande que ce crédit soit employé de préférence à l'achèvement des travaux en cours d'exécution.

La section centrale espère que le Gouvernement ne négligera pas les travaux à effectuer à d'autres stations que celles reprises dans la réponse ci-dessous; elle attire tout particulièrement l'attention de M. le Ministre des Travaux publics sur les installations absolument insuffisantes des stations de Landeghem, Aeltre, Nivelles - Nord, et en général de toutes les stations entre Renaix et Courtrai qui n'ont pas de salles d'attente.

L'état actuel de la station d'Ottignies, dont les installations sont notoirement insuffisantes, à ce point que les voyageurs doivent souvent chercher un abri dans des voitures rangées sur des voies de garages, demande aussi impérieusement de sérieuses améliorations.

Cette station ne doit pas seulement satisfaire à un intérêt local; l'on semble oublier qu'elle est le point de jonction de cinq lignes, et qu'à toutes les heures, il y arrive des voyageurs de cinq points différents du pays et qu'il s'opère à Ottignies, entre ces différentes lignes, un échange considérable de voyageurs, de bagages et de marchandises; c'est au nom du véritable intérêt général que nous recommandons à la sollicitude du Gouvernement des améliorations et des constructions de locaux en proportion avec l'importance du service de la station d'Ottignies.

La section centrale recommande aussi à M. le Ministre les travaux sollicités pour la gare de Borgerhout.

QUESTION.

La section centrale émet l'avis qu'il y a lieu, avant d'entreprendre de nouveaux travaux dans les stations du chemin de fer de l'État, d'achever les travaux commencés. Parmi ces travaux l'on signale notamment ceux qui se rattachent à la station de Courtrai et aux petites stations.

RÉPONSE.

Le Gouvernement estime avec la section centrale qu'il y a lieu, au moins en général, d'achever les travaux commencés avant d'en entreprendre de nouveaux, et c'est ainsi qu'il compte procéder.

Mais le nombre des travaux commencés et non achevés est considérable et les crédits pétitionnés ne suffiront pas pour les terminer.

Les travaux urgents d'installation des diverses stations d'Anvers représentent une dépense approximative de 800,000 francs et le viaduc de la chaussée de Breda coûtera environ 300,000 francs.

Il est urgent d'aménager les abords de la station de Schaerbeek et d'établir sur le territoire de cette commune des passerelles à la traversée des rues Allard et Rogier. La dépense à faire cette année de ces divers chefs ne sera guère inférieure à 400,000 fr.

La station de Verviers-Minoux doit être achevée. Celles de Louvain et de

QUESTION.

RÉPONSE.

Tournai doivent l'être également, et il est nécessaire d'y construire des bâtiments de recettes. La dépense de ces divers travaux excédera dès à présent 1,000,000 de francs.

A Malines, l'extension urgente de certains ateliers entraîne une dépense d'environ 100,000 francs et l'agrandissement du réseau rend d'une nécessité absolue la construction du nouvel arsenal de Luttre, travail dont la dépense immédiate excédera 600,000 francs.

La station de Courtrai a été agrandie et doit être complétée par une gare de formation dont les terrains sont déjà la propriété du Gouvernement. Il a été liquidé pour ces travaux une somme de 391,000 francs. Il est urgent d'agrandir et d'améliorer les dispositions du bâtiment des recettes. Il est également urgent de commencer la transformation de la station de Termonde, déjà très-insuffisante pour le trafic actuel et qui le deviendra absolument par suite de l'ouverture des nouvelles voies qui doivent y aboutir. Une dépense de 250,000 francs environ devra dès à présent être affectée à ces divers travaux. La station de Bruges doit recevoir une gare couverte et le bâtiment des recettes doit être rebâti. L'administration communale de cette ville demande des modifications importantes aux projets arrêtés par le Gouvernement pour ce travail.

La station de Châtelineau doit subir également une transformation coûteuse et dont la dépense atteindra dès cette année 200,000 francs. Le développement et l'amélioration des importantes stations de Charleroi, Montigny, Monceau, Piéton, Bascoup et Manage ne coûtera pas moins de 500,000 francs.

QUESTION.

RÉPONSE.

Un premier crédit devra être affecté à l'établissement, d'accord avec la Compagnie du Nord, d'une gare de formation près de Liège.

L'emménagement de la place de la Constitution à St-Gilles-lez-Bruxelles, la construction d'un bâtiment de recettes à Liège-Haut-Pré, des améliorations de détails à Ans, Landen, Welkenraedt, Ostende, Mouscron, Quiévrain, Bruxelles (Ouest) et Ruysbroeck coûteront 250,000 francs.

Il est essentiel d'établir une double voie entre Arlon et Athus et ces deux stations devraient être mises en mesure de satisfaire à l'énorme trafic qu'elles desservent. La dépense totale de ces travaux atteindra environ 700,000 francs.

Il devra aussi être établi, dès cette année, un troisième rail le long des rivages du Nord du Flénu.

Il est du devoir de l'État, la Chambre l'a reconnu, de multiplier et de perfectionner les appareils de sûreté. Une somme de 400,000 francs environ sera affectée à cet objet.

Le Département a cru d'autre part qu'il était de l'intérêt de l'État de profiter du bas prix de l'acier pour étendre, sur une large échelle, l'emploi des rails de ce métal, ce qui doit entraîner une grande réduction dans les frais de renouvellement et d'entretien. La plus value qui en résulte et qui doit être payée par le compte de premier établissement s'élève à 1,500,000 francs.

Il y aura dans le cours de cette année à établir un certain nombre de stations nouvelles et d'en ouvrir d'autres au service des marchandises.

Il y a des travaux à effectuer à Audghem, Bruxelles (Midi), Bruxelles (Allée - Verte), Bascoup - Chapelle,

QUESTION.

RÉPONSE

Burst. Baume, Bleybergh, Bruges, Bierset, Bellecourt, Bevrée, Battice, Cognelée, Campinaire, Cuesmes, Deerlyk, Dolhain, Dour, Duffel, Écausines, Élouges, Ensival, Erquelines, Enghien, Estinnes-Haulchain, Feluy-Arquennes, Farcienne, Flénu - Central, Fleurus, Fontaine - l'Évêque, Francorchamp, Gingelom, Gouvy, Grammont, Gilly, Haine-Saint-Paul, Hornu, Hal, Henri-Chapelle, Hockay, Hérinnes, Harlebeke, Ledeborg, Lambusart, Landeghem, La Louvière, Moustier, Melle, Marchienne, Marcinelle, Meirelbeke, Neufvilles, Nessonveau, Pannenhuis, Péruwelz, Pepinster, Plasschendaede, Quaregnon, Remicourt, Roux, Soignies, Scheldewindeke, St-Ghislain, Sottegem, Senneffe, Spa, Tubize, Tamines, Tirlemont, Vieux-Dieu, Vielsalm, Vilvorde, Vaulx, Waremme, Wavre et Wasmès.

Enfin, l'exécution de ces divers travaux nécessitera l'augmentation d'un matériel assez important.

La deuxième section demande que M. le Ministre veuille bien faire connaître ses intentions au sujet des mesures à prendre pour garantir la sûreté des gardes-convois.

La section centrale croit devoir faire observer qu'il y a fort peu de temps la Chambre a consacré plusieurs séances à la discussion de cette question.

Les paroles de l'honorable Ministre des Travaux publics ne laissent aucun doute sur sa sollicitude et celle de son Département pour les gardes-convois.

Cependant il est impossible que depuis le 19 mai de cette année la situation se soit modifiée au point que l'on puisse prendre une résolution définitive au sujet des mesures destinées à prévenir les accidents dont ces agents sont trop souvent les victimes, et connaître la nature et l'importance des travaux que l'adoption d'une mesure quelconque exigerait soit au matériel roulant, soit aux voies, soit aux ouvrages d'art.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

§§ 26 et 27. *Acquisition d'immeubles pour le service des postes. — Extension des lignes et appareils télégraphiques.*

Crédits demandés : 216,000 francs

Un membre de la première section désire que les bureaux télégraphiques soient maintenus autant que possible dans le centre des agglomérations, et qu'ils ne soient transférés aux stations du chemin de fer que dans les communes où le peu d'importance du service local peut seul justifier cette mesure.

La même observation doit être faite au sujet des bureaux de poste qui sont, dans certaines localités et tout particulièrement à Nivelles, situés à l'extrémité de la ville et au point le plus éloigné non-seulement du centre du mouvement local, mais encore du chemin de fer.

Les bureaux de postes et de télégraphes sont destinés au public; ils doivent faciliter et activer le mouvement des correspondances; leur emplacement exerce une influence considérable sur l'importance des services qu'ils peuvent rendre; nous recommandons à l'honorable Ministre de veiller à ce que les bureaux ne soient pas trop éloignés du centre des communes afin de donner satisfaction au désir exprimé plus haut par un membre de la première section et partagé par la section centrale, désir que justifie la nécessité de plus en plus grande de l'économie du temps.

Toutes les sections ont adopté le projet de loi.

La section centrale, à l'unanimité, a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Le Rapporteur,

LÉON TSERSTEVENS.

Le Président,

P. TACK.