

(1)

(N° 167.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} MAI 1900.

Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1900 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. NERINCKX.

MESSIEURS,

Dans son remarquable rapport sur le projet de Budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1900, l'honorable M. Helleputte conviait le Gouvernement à marcher d'un pas plus décidé dans la voie où il s'est engagé et insistait sur l'absolue nécessité de vues d'ensemble en ce qui concerne, notamment, l'utilisation de nos voies navigables et de nos voies ferrées.

Il estimait que le Budget extraordinaire, tout en fournissant au Gouvernement l'occasion de tenir les Chambres au courant de la marche générale des travaux entrepris, doit aussi lui permettre de faire connaître ses projets d'avenir et d'affirmer ses vues quant au développement de l'outillage économique du pays.

La note préliminaire du projet de Budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1900 que le Gouvernement soumet à l'approbation de la Chambre, rappelle avec à-propos les idées exposées par l'honorable M. Helleputte et constate à bon droit qu'elles ont rencontré l'adhésion la plus complète de l'opinion publique et du Parlement.

S'inspirant des considérations qui viennent d'être rappelées, le Gouvernement présente aux Chambres un projet de budget qui s'élève au chiffre

(1) Budget, n° 154, XV.

(2) La Section centrale, présidée par M. BEERNAERT, était composée de MM. ANCIEN, GRIMARD, DE NEEFF, NERINCKX, VAN LIMBURG-SIJMUM et WOESTE.

considérable de 132,923,544 francs et qui comprend un ensemble imposant de travaux nouveaux.

Sans doute on doit regretter que les circonstances ne laissent point à la Chambre le loisir d'accorder à ces travaux divers et importants l'examen approfondi qu'ils auraient mérité.

Elle voudra néanmoins se rappeler que les discussions les plus longues ne sont pas nécessairement les plus fructueuses; elle n'oubliera pas non plus que les intérêts auxquels il s'agit de donner satisfaction réclament des solutions d'urgence, et qu'en matière économique un progrès différé est souvent un progrès perdu ou que, du moins, il ne peut être reconquis qu'au prix de plus grandes difficultés et de dépenses encore plus considérables.

Des renseignements statistiques tout récents démontrent les nouveaux progrès réalisés en 1899 par le commerce de la Belgique, et la Chambre comprendra certainement le devoir que cette situation lui impose de compléter sans délai l'outillage économique du pays.

Voici un tableau résumant ces renseignements :

Commerce général.

Importation : 1899	. . . . .	3,654,500,156	»	
Id. 1898	. . . . .	3,279,047,704	»	
EN PLUS.	. . . . .	375,252,432	»	ou 11,4 %.
Exportation : 1899	. . . . .	3,351,562,674	»	
Id. 1898	. . . . .	3,019,882,489	»	
EN PLUS.	. . . . .	331,680,185	»	ou 10,9 %.

Commerce spécial.

Importation : 1899	. . . . .	2,260,245,151	»	
Id. 1898	. . . . .	2,044,726,645	»	
EN PLUS.	. . . . .	215,561,506	»	ou 10,5 %.
Exportation : 1899	. . . . .	1,949,292,477	»	
Id. 1898	. . . . .	1,787,007,487	»	
EN PLUS.	. . . . .	162,284,990	»	ou 9,1 %.

Transit.

1899.	. . . . .	1,402,270,197	»	
1898.	. . . . .	1,232,875,002	»	
EN PLUS.	. . . . .	169,395,195	»	ou 13,7 %.

EXAMEN EN SECTIONS.

Les dimensions forcément limitées de ce rapport ne permettent guère l'analyse complète des rapports des sections.

Nous nous bornerons à signaler les décisions prises sur les questions principales soulevées par l'examen du projet.

EN 1^{re} SECTION. — Le raccordement direct Nord-Midi avec gare centrale est voté par dix voix contre trois.

Le chemin de fer direct de Bruxelles (Midi) à Gand (Saint-Pierre) est voté à l'unanimité.

Les crédits sollicités au chemin de fer pour traction et matériel sont votés à l'unanimité.

Le crédit pour les installations maritimes d'Anvers est voté par dix voix contre cinq abstentions.

Le crédit pour les fortifications d'Anvers est voté par huit voix contre cinq et trois abstentions.

Un membre a demandé la disjonction du projet de chemin de fer électrique Bruxelles-Anvers; sa proposition est approuvée par six voix contre une et deux abstentions.

EN 2^e SECTION. — L'article 8 du projet de loi (relatif aux installations maritimes d'Anvers) est adopté par neuf voix contre deux abstentions.

Sur l'article 9 (chemin de fer électrique Bruxelles-Anvers), la section propose l'ajournement du projet par huit voix contre cinq et une abstention.

Le titre V (articles 10 à 16 du projet de loi) est adopté par six voix contre quatre abstentions.

Le projet de jonction directe des deux gares Bruxelles Nord et Midi, est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Le crédit pour les fortifications d'Anvers est voté par sept voix et trois abstentions.

L'ensemble du Budget est adopté par six voix et trois abstentions.

EN 3^e SECTION. — Les installations maritimes d'Anvers et les fortifications sont mises aux voix et adoptées les unes et les autres par huit voix et trois abstentions.

La jonction directe des gares Nord-Midi est votée à l'unanimité moins une voix.

EN 4^e SECTION. — Une proposition est faite de disjoindre la question des fortifications d'Anvers et de voter seulement sur la question des installations maritimes. Cette motion est repoussée par dix voix contre six et deux abstentions.

Un membre demande l'ajournement de la ligne électrique Bruxelles-Anvers; sa proposition est repoussée par dix voix contre six.

Le titre V du projet de loi, relatif aux modifications de certaines formalités

en matière d'expropriation, est adopté par sept voix contre cinq et six abstentions.

L'ensemble du projet est adopté par neuf voix et sept abstentions.

EN 5^e SECTION. — Une proposition d'ajournement total du projet est rejetée par douze voix contre une.

Une autre proposition, tendant à la disjonction du raccordement direct Nord-Midi, est rejetée par huit voix contre cinq.

Une troisième proposition, tendant à la disjonction du chemin de fer direct de Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre, est repoussée par dix voix contre trois.

Les installations maritimes d'Anvers sont votées par six voix et huit abstentions.

Le crédit pour les fortifications d'Anvers est rejeté par cinq voix et neuf abstentions.

L'ajournement du projet de chemin de fer électrique Bruxelles-Anvers est voté par huit voix contre sept.

L'ensemble du projet est rejeté par quatre voix contre quatre et six abstentions.

EN 6^e SECTION. — Un membre formule une proposition de disjonction en ce qui concerne le raccordement direct Nord-Midi et la nouvelle ligne de Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre. Cette proposition est adoptée par treize voix contre quatre.

Le crédit relatif aux fortifications d'Anvers est rejeté par six voix contre une et cinq abstentions.

Le crédit de l'article 22 du Tableau, relatif aux installations maritimes d'Anvers, n'est adopté qu'en ce qui concerne la continuation des murs de quai sur la rive droite de l'Escaut en amont d'Anvers et des travaux de dragage en aval d'Anvers. Pour le surplus, l'article est rejeté par sept voix contre deux et trois abstentions.

Un membre propose la disjonction du projet de chemin de fer électrique Bruxelles-Anvers; sa motion est rejetée par six voix contre six.

La discussion s'engage donc au fond sur l'article 9; le projet est rejeté par sept voix contre quatre et deux abstentions.

L'ensemble du Budget est adopté.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

ARTICLES DU PROJET DE LOI.

Avant de procéder à l'examen du projet de Budget, un membre propose l'ajournement des deux points suivants :

La jonction Nord-Midi avec gare centrale ;

Le crédit sollicité pour les fortifications d'Anvers.

Un membre fait la même proposition pour le chemin de fer électrique Bruxelles-Anvers.

La majorité des membres de la section s'étant prononcée contre ces propositions, il a été procédé à l'examen des différents articles du projet de loi.

ARTICLE PREMIER. — Cet article, dont le vote devait nécessairement être réservé jusqu'après la discussion de tous les autres articles de la loi et du Tableau du Budget, a été voté à la suite de cette discussion.

LES ARTICLES 2 A 5 n'ont pas soulevé d'observations.

L'ARTICLE 6 du projet a été adopté à l'unanimité. Il se rapporte au vote d'une somme de 1,615,000 francs que le Gouvernement serait autorisé à affecter annuellement, pendant quatre-vingt-dix ans, à la garantie de l'intérêt et de l'amortissement d'obligations à émettre par la Société Nationale des chemins de fer vicinaux pour une somme d'environ 50 millions de francs, destinée à l'exécution de nouvelles lignes dont la société a déjà obtenu la concession ou dont les projets sont à l'étude.

Il n'est pas inutile de faire remarquer que, par sa destination même, cette dépense, de même que les crédits importants votés antérieurement pour le même objet, profitera presque tout entière aux parties rurales du pays; il y a lieu, en outre, de la rapprocher de la somme de 5 millions de francs portée pour les routes à l'article 9 du Tableau du Budget, pour apprécier la part faite aux campagnes dans le Budget des dépenses extraordinaires.

L'ARTICLE 7 concerne une convention additionnelle au contrat du 1^{er} juin 1894 relatif à l'établissement d'un port à la côte près de Heyst, d'un port à Bruges et d'un canal reliant ces deux ports.

A l'unanimité des membres présents, la section a donné son approbation à cet article.

Le projet d'ensemble visé dans la convention et destiné à compléter les travaux en cours d'exécution à Zeebrugge comporte, dans ses grandes lignes :

1° L'établissement par l'État d'un chemin de fer direct de Bruges à Zeebrugge avec bifurcation vers le môle des escales et création d'une gare maritime à l'ouest du port intérieur à la côte. La ligne aura son terminus à Heyst et pourra être un jour prolongée jusqu'à Knocke. Ce chemin de fer comprendra, outre les deux voies de trafic ordinaires, une voie destinée à permettre le raccordement au réseau de l'État des établissements industriels et commerciaux qui s'installeraient le long du canal maritime ou aux abords des ports de Bruges et de Zeebrugge;

2° La suppression de la voie ferrée actuelle entre Blankenberghe et Zeebrugge et son remplacement par une route susceptible de recevoir une ligne vicinale électrique à double voie;

3° L'exécution de dragages sur le banc du Zand, aux frais des entrepreneurs des travaux du port de Zeebrugge.

Il importe de signaler à l'attention de la Chambre l'utilité de ces dragages et les conditions avantageuses dans lesquelles ils seront exécutés.

Ils ont pour but de créer devant le port de Heyst une passe grâce à laquelle l'accès de ce port sera possible en tout temps pour les plus grands navires.

Des travaux analogues exécutés ailleurs et notamment à Ostende ont démontré qu'ils présentent toutes garanties et qu'ils n'entraînent que de faibles dépenses d'entretien.

L'importance de ces dragages est considérable; ils comporteront deux millions de mètres cubes qui seront utilisés par l'État comme terres de remblai au prix très avantageux de 88 centimes.

L'ARTICLE 8 est relatif aux expropriations sollicitées par le Gouvernement sur les territoires des communes d'Austruweel, Merxem, Eeckeren, Wilmarsdonck, Oorderen et Lillo.

Elles comportent une étendue d'environ 3,000 hectares et sont destinées à assurer, en aval d'Anvers, l'amélioration du cours de l'Escaut, l'extension des établissements maritimes, la création de nouveaux quartiers, etc.

La question suivante a été posée au Gouvernement :

QUESTION.

L'expropriation sollicitée par l'article 8 implique-t-elle le travail de la grande coupure?

RÉPONSE.

L'expropriation sollicitée par l'article 8 n'implique pas le travail de la « grande coupure ». Les terrains visés seront nécessaires en tout état de cause; l'administration communale d'Anvers, bien qu'opposée au projet dit de la « grande coupure », est d'accord avec le Gouvernement pour demander l'acquisition de ces terrains.

La disparition d'une partie de l'enceinte, nécessitée par l'extension des établissements maritimes, aura pour effet de transformer du jour au lendemain la nature et la valeur de ces terrains. D'agricoles qu'ils sont à présent, ils deviendront terrains industriels et terrains à bâtir. Leur plus-value est dès maintenant certaine; leur acquisition se justifie à ce seul point de vue, sans compter qu'elle s'impose dans la prévision du travail de la grande coupure, dont le principe, ainsi que l'honorable chef du cabinet l'a déclaré, n'est aucunement engagé par les expropriations sollicitées. Le Gouvernement a déclaré que la question restait entière et que la Chambre aurait à la décider. La section prend acte de ces déclarations, qui ont motivé le vote affirmatif de plusieurs de ses membres.

ARTICLE 9. — *Chemin de fer électrique Bruxelles-Anvers.*

Une longue discussion s'est élevée à propos de ce projet.

Un membre fait observer que ce n'est pas au lendemain de la reprise par l'État de 600 kilomètres de chemin de fer et lorsque le Gouvernement,

d'accord avec la majorité des Chambres, a exprimé à plusieurs reprises l'intention de concentrer dans ses mains l'exploitation de tous nos chemins de fer, qu'il convient de concéder une des lignes les plus importantes du pays au point de vue du transport des voyageurs.

Un membre discute les allégations de la Note préliminaire relatives au danger de faire une expérience qui pourrait donner des mécomptes et à l'absence d'un personnel technique capable de mener à bien la construction.

Ce membre estime que toutes ces difficultés prétendues seraient vaincues si le Gouvernement avait recours à l'adjudication dans le but de faire procéder à l'armement de la ligne.

Il fait observer que, sous ce rapport, l'État pourrait exiger de l'adjudicataire toutes les garanties nécessaires, même celles relatives à l'agrément des travaux un an après la mise en exploitation, comme il se propose de l'exiger de la société concessionnaire.

Un membre fait remarquer que l'exploitation d'un chemin de fer électrique qui devra répondre à une vitesse commerciale de 100 kilomètres à l'heure entre les deux terminus, n'est pas une expérience chanceuse à ce point de mettre en péril les finances de l'État.

Ce membre discute également l'affirmation du Gouvernement, relativement aux avantages pécuniaires qui résulteraient pour l'État de l'allocation de la concession, et produit des chiffres qu'il se promet de reproduire en séance publique, d'où il conclut que la concession de la ligne électrique à une société privée serait préjudiciable aux intérêts pécuniaires de l'État.

La section décide de poser au Gouvernement plusieurs questions.

Nous les reproduisons ci-dessous avec les réponses qui y ont été faites.

QUESTION.

Quels sont les motifs pour lesquels le Gouvernement ne veut pas construire lui-même le chemin de fer électrique de Bruxelles à Anvers?

RÉPONSE.

Ces motifs ont été brièvement exposés dans la note préliminaire du projet de loi (page 25).

Le caractère essentiel du projet de chemin de fer électrique, c'est la vitesse commerciale de 100 kilomètres imposée au concessionnaire. Cette vitesse n'a jusqu'ici été réalisée, en service courant, sur aucune ligne. L'État, s'il avait à construire lui-même le chemin de fer conformément aux données du projet, ne pourrait s'affranchir de certains risques et aurait à s'imposer les frais d'expériences préliminaires coûteuses et délicates. L'occasion s'offrant de faire bénéficier le pays, sans dépense aucune, des études poursuivies et de l'expérience acquise en cette matière par l'industrie privée, le Gouvernement a pensé que son devoir était de la saisir au passage, tout en s'entourant des garanties les plus minutieuses en ce qui concerne tant les intérêts de l'État que ceux de l'industrie nationale.

Au surplus, ainsi que le rappelle la note préliminaire (page 28), les nombreux travaux d'utilité publique en cours d'exécution ne laissent pas à la disposition de l'État un personnel suffisant d'ingénieurs et de techniciens pour mener promptement à bonne fin un projet dont l'urgence ne saurait être contestée. On sait à quel point la circulation est embarrassée entre Anvers et Bruxelles et combien il importe de dégager sans retard la ligne actuelle et la gare de Bruxelles-Nord du trop-plein qui les surcharge. Or il est indubitable que la construction par l'État demanderait un temps infiniment plus considérable que ne l'exigera le système proposé, lequel donne la certitude d'une mise à l'œuvre immédiate et d'une exécution rapide.

Enfin, — considération qui n'est certes pas négligeable eu égard à l'état actuel du marché financier, — la construction par l'État obligerait celui-ci à demander immédiatement à l'emprunt la somme de 40 millions à laquelle est estimé le coût de la ligne.

QUESTION.

Le Gouvernement ne prévoit-il pas qu'il devra racheter cette ligne dans un délai rapproché ?

RÉPONSE.

Bien que le Gouvernement ne prévoie aucune circonstance qui doive l'obliger à racheter, dans un délai rapproché, une ligne présentant plutôt le caractère d'un tramway interurbain, il s'est néanmoins réservé le droit de la racheter dès la dixième année. Il est ainsi armé de pleins pouvoirs pour opérer le rachat à un moment où l'entreprise n'aura pas encore produit des bénéfices suffisants pour donner lieu à partage entre la société exploitante et l'État. Celui-ci n'aura donc à payer que la partie du capital dépensé non encore amortie, plus une prime de 5 ou de 2 $\frac{1}{2}$ % selon que le rachat s'opérera avant ou après l'expiration de la quinzième année.

QUESTION.

Le programme annexé au projet de loi n'a-t-il pas été concerté avec la Société générale, de manière que, seule, celle-ci puisse faire une offre sérieuse ? La Société générale ne s'est-elle pas concertée avec l'*Union Elektrizität Gesellschaft*, de Berlin, et ne s'est-elle pas engagée à se pourvoir auprès de cette dernière des installations électriques ?

La construction du chemin de fer électrique n'implique-t-elle pas une entente entre le concessionnaire et les Tramways bruxellois et anversois ? Cette entente n'a-t-elle pas été facilitée par la présence de quelques-unes des mêmes personnes dans les administrations intéressées : Société générale, Tramways bruxellois et anversois, de manière à rendre toute offre concurrente moralement impossible ?

RÉPONSE.

Ce n'est évidemment qu'après s'être assuré le concours d'un soumissionnaire sérieux que le Gouvernement a pu songer à soumettre à la Législature un projet d'un caractère aussi nouveau et aussi spécial que le chemin de fer électrique Bruxelles-Anvers.

Le programme, dressé par les soins du Département des Finances et des Travaux publics et du Département des Chemins de fer, a été accepté par la Société générale. Celle-ci s'est entendue, pour tout ce qui concerne l'équipement électrique, avec l'*Union Elektrizität Gesellschaft*, qui lui a fourni toutes les garanties d'une exécution irréprochable.

La construction et l'exploitation du chemin de fer électrique n'impliquent pas forcément une entente avec la Société des Tramways bruxellois et la Compagnie générale des Tramways d'Anvers. Il est vrai que la Société générale s'est mise d'accord avec elles, mais la rédaction de l'article 1^{er} du programme permet à tout soumissionnaire de solliciter le prolongement de la ligne à l'intérieur des deux agglomérations, soit en demandant la concession d'un tramway, soit en établissant la ligne sur siège spécial.

L'article 9 amendé du projet de loi ne laisse subsister aucun doute sur ce point.

Après examen des réponses du Gouvernement et une nouvelle discussion au sujet de ces réponses, la section décide de se prononcer *en principe* sur la question de savoir si elle est favorable à ce que le Gouvernement accorde la concession de semblable entreprise.

Cette question, mise au voix, est résolue négativement par quatre voix contre trois, ce qui rend inutile tout autre vote sur l'article 9.

Il est rappelé pour mémoire que, par amendement, le Gouvernement propose d'ajouter à l'article 9 un alinéa conçu comme il suit :

« Il est également autorisé, soit à accorder la concession d'une ligne de tramways destinée à prolonger le chemin de fer électrique de Bruxelles à Anvers à l'intérieur de ces agglomérations, soit à permettre à ce chemin de fer d'y pénétrer sur siège spécial. »

ARTICLES 10 à 16 FORMANT LE TITRE V DE LA LOI.

Un membre émet l'avis que des dispositions de procédure judiciaire trouvent mal leur place dans une loi de Budget.

La section partageant cette manière de voir, M. le Ministre des Finances et des Travaux publics déclare qu'afin d'éviter qu'une discussion sur ces articles retarde le vote de la loi, il préfère les retirer de son projet. La section n'a donc plus eu à en délibérer.

EXAMEN DU TABLEAU DU BUDGET.**ARTICLE PREMIER.**

Adopté sans observation.

ART. 2.

Un membre de la section signale que les travaux d'agrandissement de la gare de Landen, dont les plans, croit-il, sont arrêtés, ne sont pas compris dans l'énumération que la note préliminaire annexée au Budget fait des travaux auxquels est destiné le crédit de 31,500,000 francs.

Il espère que M. le Ministre des Chemins de fer voudra s'en expliquer au cours de la discussion.

A cet article se rattachent les premières dépenses à faire pour entreprendre, en 1900, deux travaux nouveaux qui ont occupé une part importante dans les délibérations de la section. Ce sont :

1° Le chemin de fer direct de Bruxelles (Midi) à Gand (Saint-Pierre);
2° l'aménagement des gares de Bruxelles et la construction d'un raccordement, avec gare centrale, reliant Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi).

Chemin de fer direct de Bruxelles (Midi) à Gand (Saint-Pierre).

Depuis longtemps, l'Administration des chemins de fer de l'État s'est préoccupée de la construction d'un raccordement entre Gand (Saint-Pierre) et Quatrecht, destiné à éviter aux trains rapides le passage par les courbes tourmentées de Ledeborg, par la station encombrée de Meirelbeke et par la bifurcation de Melle.

On peut dire que tout ce parcours est une succession de points dangereux dont l'existence est incompatible avec l'exploitation d'une grande artère internationale. Ce raccordement, d'une longueur de 9 kilomètres, n'a pas été construit jusqu'ici, mais il est hors de doute qu'il répond à un besoin bien établi.

D'autre part, la nécessité de créer un raccordement de Bruxelles (Midi) à Bodeghem-Saint-Martin a été reconnue comme une conséquence de la transformation des gares de Bruxelles, ce dans le double but de faire passer sans rebroussement par Bruxelles les trains d'Ostende vers l'Allemagne et vice versa, et de déverser dans la station du Midi, pendant la période des travaux, une partie du trafic que la station de Bruxelles (Nord) ne pourrait recevoir. Ce raccordement devait avoir une longueur de 11 kilomètres.

Comme il importe, d'autre part, d'améliorer les relations entre la capitale et la mer, d'assurer la régularité et la sécurité de la circulation des trains rapides pour le service intérieur et le service international, et de les soustraire, notamment, dans la mesure du possible, à l'entrave du pont tournant de Laeken, l'idée est venue de créer entre Gand-Saint-Pierre et Bruxelles-Midi une ligne complètement nouvelle, presque droite ou ne com-

portant que des courbes de très grand rayon, de 8,000 à 10,000 mètres, sans passages à niveau et sans stations intermédiaires, dégagant la ligne actuelle déjà trop encombrée, évitant en outre la bifurcation de Schellebelle et les nœuds d'Alost et de Denderleeuw, autant de causes de danger, de retard et de ralentissement qui sont exploitées contre les chemins de fer belges par leurs concurrents étrangers.

Formant le prolongement de la ligne Ostende-Gand établie dans les meilleures conditions, elle permettra de faire le trajet entre Bruxelles et le littoral en soixante-quinze minutes.

Destinée à être exploitée d'abord à la vapeur, la ligne de Bruxelles-Midi à Gand (Saint-Pierre) sera néanmoins établie dans des conditions qui permettront d'y appliquer plus tard, s'il y a lieu, le système de la traction électrique.

Cette ligne présenterait un développement d'environ 50 kilomètres. Le coût kilométrique moyen des chemins de fer dans cette partie du pays peut être fixé à 275,000 francs; en l'évaluant à 300,000 francs, on parerait vraisemblablement à tout imprévu et, dans ces conditions, le coût de la ligne ne dépasserait pas 15 millions de francs. Cette somme n'est point portée au Budget actuel, mais les études et les premiers travaux de construction de cette ligne sont compris pour 2 millions dans le crédit de 10 millions prévu au littéra D des développements de l'article 2 du tableau du Budget.

Voici les questions posées au Gouvernement :

QUESTION.

On demande si le Gouvernement a arrêté le système d'établir des lignes spéciales indépendantes pour les transports à grande vitesse.

Que fait-on à l'étranger?

L'étude comparative de la dépense a-t-elle été faite pour l'établissement d'une troisième voie?

Il y a la ligne de Bruges à Heyst, la ligne de Bruxelles-Anvers et la ligne de Bruxelles à Gand?

RÉPONSE.

L'établissement de lignes spéciales indépendantes pour les transports à grande vitesse est une question d'espèce bien plus qu'une question de principe.

L'expérience a démontré l'impossibilité, dans les conditions actuelles, d'une part d'apporter des améliorations notables au service des voyageurs entre Bruxelles et Anvers, — d'autre part, d'assurer la régularité du trafic entre Bruxelles et le littoral au double point de vue des relations internationales et du mouvement des voyageurs pendant la saison balnéaire.

Déterminé par ces motifs, le Gouvernement propose :

1° la concession d'une ligne électrique entre Bruxelles et Anvers qui aurait le caractère d'un tramway interurbain et pourrait être reprise par l'État, dès la dixième année, à des conditions exceptionnellement favorables;

2° la construction immédiate par l'État d'une ligne directe et spéciale entre Bruxelles et Gand (Saint-Pierre), c'est-à-dire entre les deux points de la ligne Bruxelles-Ostende où le trafic est le plus considérable.

L'adjonction d'une troisième voie aux lignes Bruxelles-Anvers et Bruxelles-Gand ne remédierait en rien à la situation : pour permettre la circulation des trains rapides dans les deux sens, il faudrait recourir à la construction de deux nouvelles voies lesquelles seraient affectées à un service absolument distinct des voies actuelles.

Il existe depuis longtemps en Angleterre des lignes à quadruples voies, notamment celle de Londres (Enston) à Liverpool (viâ Crewe), exploitée par le *London and North Western*, d'une longueur de plus de 300 kilomètres. et certaines lignes du Midland et du Great Western, lesquelles permettent la spécialisation par nature de trafic et par degré de vitesse ; mais la juxtaposition de voies affectées à des trains de nature différente conduit à de grandes complications et à des dépenses très élevées.

Il est à remarquer que, si le système des voies juxtaposées a pu être adopté en Angleterre, c'est que, dès l'origine, la plupart des chemins de fer y ont été construits en évitant tout croisement ou passage à niveau.

Il n'en est pas de même en Belgique : les lignes à trafic le plus intense datent de la création du réseau de nos chemins de fer ; elles traversent des agglomérations bâties très importantes présentant de nombreux passages à niveau, et leurs courbes sont à rayon insuffisant.

En ce qui concerne notamment la ligne Bruxelles-Anvers, une étude comparative a été faite, non pour l'établissement d'une troisième voie qui ne répondrait à rien, mais pour la construction de deux voies affectées aux trains à grande vitesse, dans la double hypothèse de la juxtaposition aux voies actuelles et de l'indépendance complète des deux tracés.

Étant donnée la nécessité absolue, vu l'existence des nombreux passages à niveau de la ligne actuelle, de placer la nouvelle ligne accolée à un niveau différent de celui des voies existantes, il est résulté de cette étude que la première combinaison conduirait à une dépense considérable et qu'il est préférable, à tous les points de vue, de recourir à un tracé en ligne directe absolument indépendant.

La même conclusion s'impose pour la ligne de Bruxelles-Midi à Gand (Saint-Pierre).

Quant à la ligne de Bruges-Heyst, l'établissement d'une troisième voie n'a d'autre but que de faciliter le raccordement au chemin de fer des établissements industriels qui s'établiraient le long du canal maritime de Bruges à Heyst.

QUESTION.

Quel est le tracé de Bruxelles-Gand ? le coût de cette ligne ?

RÉPONSE.

Cette ligne sera à peu près droite depuis Gand (Saint-Pierre) jusqu'à l'entrée de Bruxelles (Midi) ; à une exception près (entrée de Bruxelles-Midi),

les courbes auront de 8 à 10,000 mètres de rayon. La ligne n'aura ni passages à niveau ni stations intermédiaires. Le coût de construction n'atteindra bien certainement pas 500,000 francs par kilomètre, de sorte que le maximum de la dépense pour 49 kilomètres à construire sera inférieur à 15 millions de francs.

QUESTION.

Appliquera-t-on l'électricité à Bruxelles-Gand?

RÉPONSE.

Non, mais les conditions de construction sont telles, comme tracé et profil, que cette application sera possible dès qu'on la jugera utile.

La section, s'associant aux considérations générales développées dans la Note préliminaire du projet de loi sur l'histoire de l'exploitation du chemin de fer en Belgique, sur la nécessité d'apporter de prompts remèdes à une circulation trop embarrassée et d'assurer en même temps à l'exploitation du chemin de fer des résultats encore plus beaux par l'établissement de lignes nouvelles armées et exploitées selon les progrès les plus récents, a voté, par six voix et une abstention, l'établissement de la ligne de Bruxelles-Midi à Gand (Saint-Pierre).

Aménagement des gares de Bruxelles et construction d'un raccordement, avec gare centrale, reliant Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi).

L'honorable chef du Cabinet et l'honorable Ministre des Chemins de fer ont été entendus par la section. Diverses questions leur ont été posées; les réponses écrites qu'ils ont données à plusieurs d'entre elles sont reproduites ci-dessous.

QUESTION.

D'autres tracés ne pourraient-ils être choisis? Notamment un tracé le long du canal de Charleroi ne satisferait-il pas aux besoins et ne coûterait-il pas moins cher? Que coûterait-il?

RÉPONSE.

De nombreux tracés, présentés par divers auteurs, ont été examinés. Aucun ne résout la question de la jonction d'une manière satisfaisante au triple point de vue des conditions d'établissement, d'exploitation et d'esthétique. Celui dont il s'agit notamment dans la question posée et qui a fait l'objet d'une étude approfondie coûterait, pour la partie comprise entre les façades du Nord et du Midi, une somme de 38,110,000 francs, alors que la partie correspondante du tracé proposé par le Gouvernement coûterait 39,159,000 francs.

Pour faire la comparaison, on a supposé que les deux projets comporteraient le même nombre de voies principales et accessoires.

Mais il est à remarquer que le premier présenterait les graves inconvénients exposés ci-après :

- a) Il augmenterait la distance à parcourir par les trains à travers Bruxelles ;
- b) La gare intermédiaire serait établie près de la porte de Flandre — sur le territoire de Molenbeek — à un emplacement éloigné du centre ;
- c) Le tracé traversant le boulevard Léopold II compromettrait la superbe perspective qui s'étend de l'ancien Observatoire au plateau de Koekelberg ;
- d) Le tracé entraînerait la suppression du marché au bétail, du bassin public de natation de la ville de Bruxelles et de toutes les plantations du boulevard depuis le marché au bétail jusqu'à la place de la Constitution.

L'entrée à Bruxelles-Midi aurait lieu en courbe et ce tracé couperait très fâcheusement la perspective des boulevards centraux de Bruxelles.

e) La presque totalité du tracé s'établirait en viaduc métallique à cheval sur le canal ou le boulevard. Cet ouvrage serait fort gênant pour la navigation et pour l'utilisation des quais du canal. De plus, il serait fort coûteux d'entretien, car il est établi que les viaducs métalliques de chemins de fer doivent être renouvelés au bout de trente à quarante ans.

f) L'emplacement de la gare intermédiaire étant à peu près aussi éloigné du centre de la ville que les gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, il est certain que l'établissement du raccordement dans ces conditions ne procurerait qu'une recette insignifiante. On ferait donc sans compensation la dépense très élevée de la gare intermédiaire.

QUESTION.

Quelle est la nature du sous-sol à travers lequel passerait la jonction de Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi? Y a-t-il sur ce point des travaux contradictoires? Peuvent-ils être mis à la disposition de la Législature?

RÉPONSE.

Le tunnel sera établi partout dans les sables yprésiens, et son radier sera sur toute son étendue dans la nappe aquifère, mais à profondeur assez faible, sauf en deux points : au passage du boulevard Botanique et aux abords de la rue de l'Hôpital. Mais, à raison de la nature sablonneuse du terrain et du tracé du tunnel à flanc de coteau, il sera aisé d'établir une galerie de drainage préalable dont le résultat sera d'assécher le terrain de fondation. Le projet est conçu dans ce sens. La carte communiquée à la section centrale est tracée d'après les données résultant de sondages opérés par M. le géologue Rutot et d'après les observations relevées par M. l'ingénieur Verstraeten.

QUESTION.

Quelle sera l'étendue de la gare centrale? Quels dommages résulteront pour la ville de Bruxelles, au point de vue de la matière imposable, de

l'établissement de la jonction de Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi et de la gare centrale?

Le Gouvernement est-il décidé à proposer des compensations pour la ville de Bruxelles? Quelles compensations? En argent? Ou en annexions de territoire? Eventuellement, de quelles annexions de territoire s'agira-t-il?

RÉPONSE.

La gare centrale aura 2 hectares, bâtiments compris; les abords comprenant les places de stationnement et les percées d'accès aux rues existantes comporteront l'expropriation d'une surface de 14,056 mètres carrés.

En droit, l'État ne doit du chef de l'exécution de ces travaux aucune compensation.

En fait, la ville de Bruxelles est en instance pour obtenir du Gouvernement qu'il l'indemnise du chef du dommage qu'à certains points de vue peut lui causer l'érection sur son territoire d'établissements d'utilité publique que son rôle de capitale rend nécessaires.

Il y a lieu toutefois de tenir compte des plus-values compensatoires que le même rôle de capitale lui assure.

La question fera l'objet de la part du Gouvernement d'un examen d'ensemble dans un esprit de très large équité.

Il est, du reste, à remarquer que, si des expropriations ne devaient pas se faire pour la gare centrale, il y aurait lieu d'y recourir dans d'autres communes et dans une mesure encore plus forte et peut-être plus dommageable, en vue de donner le développement nécessaire aux gares actuelles.

QUESTION.

Le Conseil d'administration des chemins de fer a-t-il été consulté sur les divers traces de la jonction de Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi?

Quels sont ses avis anciens ou nouveaux?

RÉPONSE.

L'étude du projet a été confiée par le Ministre des Chemins de fer à des spécialistes d'une compétence reconnue.

QUESTION.

Les gares de formation de Schaerbeek et de Forest-Midi sont-elles comprises dans le coût de 56 millions? Quel sera le coût de ces gares? Prière de produire les plans et les devis.

RÉPONSE.

Les gares de formation de Schaerbeek et de Forest-Midi ne sont pas comprises dans le coût de 56 millions. Dans tous les systèmes, ces gares sont à

construire en dehors de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi; mais c'est dans le système de la jonction qu'elles comportent le moins de développement, parce que, grâce à la jonction, les manœuvres d'entrée et de sortie sont évitées.

On peut évaluer le coût de la gare de formation de Bruxelles-Nord à 1 million, tandis que celle de Bruxelles-Midi coûtera 4 millions. Cette différence provient : 1° de ce que, à Bruxelles-Nord, on pourra utiliser des installations qui existent à Schaerbeek; 2° de ce que la gare de formation du Midi, qui doit desservir dans le système de la jonction les lignes de l'est, du nord et de l'ouest, doit être bien plus grande que la gare de formation du Nord, laquelle ne doit faire face qu'au trafic des lignes moins nombreuses et moins importantes du midi. Ci-joint les deux plans d'aménagement des gares de voyageurs Nord et Midi avec leurs gares de formation respectives.

QUESTION.

Quel est le mouvement sur les gares principales de Paris et de Londres?

RÉPONSE.

Voici le mouvement relevé en 1894 dans les gares de Paris :

Gare Saint-Lazare	38	millions.
— de Lyon	6.5	—
— de l'Est	10	—
— du Nord	15	—
— d'Orléans.	6	—
— de Sceaux	2	—
— Montparnasse	6	—
— de la Bastille	14	—

TOTAL. . . . 97.5 millions.

Des renseignements obtenus quant aux plus importantes de ces gares et relatifs à 1896, il résulte que l'augmentation annuelle moyenne est d'environ 7 %. Sur cette base, il est probable que le mouvement *actuel* des gares de Paris est d'environ 131 millions de voyageurs.

Il est à remarquer que la population de Paris s'élevait, en 1899, à 2,586,977 habitants, soit environ quatre fois la population de l'agglomération bruxelloise.

La progression dans le mouvement de voyageurs des gares de Bruxelles est un peu plus élevée (10 %) que celle de Paris, ce qui s'explique, d'une part, par la facilité et le bon marché des voyages, d'autre part par la densité de la population belge et le peu d'éloignement des principaux centres de population.

Pour Londres, les renseignements de l'espèce font défaut, les compagnies, qui exploitent au point de vue industriel et commercial, ne dressant jamais que des statistiques d'une utilité immédiate.

QUESTION.

Quelles sont les dimensions et les installations de la gare centrale?

RÉPONSE.

La gare centrale comportera dix voies longeant des trottoirs de 7 et 8 mètres de largeur pour les deux trottoirs extrêmes et de 10 mètres pour les trottoirs intermédiaires. La gare couverte aura 180 mètres de longueur sur 83 mètres de largeur.

Le bâtiment principal, disposé en marteau, aura une superficie de 4,890 mètres carrés.

Ce bâtiment comportera les locaux nécessaires au service des voyageurs et bagages, notamment des salles d'attente, un buffet, une salle des perdus avec guichets, des salles pour l'acceptation, le dépôt et la distribution des bagages, un vestibule de sortie et un bureau des postes et des télégraphes.

Les accès à ces divers locaux seront au niveau des rues environnantes, tandis que les voies de la gare seront établies en contre-bas de 6 mètres; ainsi les voyageurs arriveront sur les trottoirs par des escaliers sans avoir jamais à traverser les voies.

Des galeries de circulation latérales, au niveau des locaux du bâtiment, et une passerelle située à l'extrémité de la gare, seront établies au-dessus des voies.

La gare centrale a le caractère exclusif d'une gare de passage, uniquement destinée à l'embarquement et au débarquement des voyageurs. Elle ne comportera aucune installation accessoire affectée aux garages ou aux manœuvres des trains.

QUESTIONS.

Quels sont les documents justifiant le chiffre de 56 millions pour la jonction de Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi?

RÉPONSE.

Le chiffre de 56 millions résulte d'une évaluation très minutieuse faite par l'Administration et dont les divers postes sont indiqués dans une estimation communiquée à la section centrale.

Pour les prix unitaires des travaux, on s'est basé sur ceux des travaux effectués dans des conditions similaires et qui peuvent, par conséquent, être exactement évalués, sans risque de mécompte.

Quant aux expropriations, le mode d'évaluation est expliqué dans la réponse à la question suivante.

QUESTION.

Comment sont calculées les expropriations?

RÉPONSE.

Pour les immeubles qui devront être englobés en entier dans les travaux, les prix portés dans l'estimation ont été fixés en tenant compte des résultats des ventes réalisées au cours des dernières années dans le quartier où se fait l'expropriation ou dans des situations analogues. Ces prix de vente ont été augmentés de 50, 60 et même 100 % pour tenir compte des indemnités de tout genre que l'État est exposé à devoir payer.

Quant aux expropriations partielles, le chiffre des indemnités dues pour occupation du sous-sol, trouble dans l'occupation et détérioration éventuelle, a été calculé au quart de la valeur des immeubles, sol et bâtisses. Cette manière de procéder tient compte de la jurisprudence des tribunaux. Au cas où l'État se verrait dans l'obligation d'acquérir certains immeubles sous lesquels des tunnels doivent être construits, sauf à les revendre après l'achèvement des travaux, il est peu probable qu'il ait à subir de ce chef une perte supérieure à 25 % de la valeur de l'immeuble. Les prix unitaires ayant servi de base à l'évaluation du quart ont été déterminés dans les mêmes conditions et avec la même augmentation que ci-dessus.

La majorité de la section se rallie d'abord aux considérations de principe qui, pour résoudre la difficulté naissant de l'accroissement considérable du trafic des voyageurs dans l'agglomération bruxelloise, ont engagé le Gouvernement à se prononcer pour l'établissement d'une jonction directe entre les gares de Bruxelles (Nord) et Bruxelles (Midi).

Il résulte des explications données par les honorables ministres qu'elle a entendus que la somme de 56 millions de francs à laquelle le travail est évalué est le résultat d'études complètes faites par un collège de fonctionnaires et d'ingénieurs dont le Gouvernement affirme la compétence.

Leurs investigations ont porté sur tous les points que comporte l'étude de semblable travail.

La somme de 56 millions comprend la construction complète du raccordement dans toute son étendue aérienne et souterraine, la construction de la gare centrale ainsi que le coût des expropriations. Elle ne comprend pas les deux gares de formation qui sont à établir à Schaerbeek et à Forest, parce que ce travail, d'ailleurs décrété, doit se faire en toute hypothèse, quelque solution que l'on adopte pour le remaniement des gares du Nord et du Midi.

Divers projets ont été proposés pour la solution du problème du raccordement. L'étude de l'Administration les a tous embrassés, notamment celui qui consiste à réaliser ce raccordement par viaduc métallique à établir sur le canal et sur les boulevards extérieurs.

L'étude comparative des deux systèmes a démontré que, de gare à gare, le projet de raccordement par tunnel ne représente qu'une dépense légère-

ment supérieure à celui du raccordement par viaduc métallique (39 millions contre 38 millions).

Mais, d'autre part, la durée des ouvrages métalliques est relativement limitée; elle ne dépasserait guère, dans l'occurrence, le terme de 40 années et nécessiterait l'amortissement dans ce délai du coût total de la construction.

Ce projet présenterait encore le défaut de couper par une construction dépourvue de tout aspect artistique la belle perspective qui se déroule depuis l'ancien Observatoire jusqu'au plateau de Koekelberg.

Enfin il comporterait l'établissement d'une gare qui, placée à hauteur de la porte de Flandre, ne mériterait que très imparfaitement le nom de gare centrale et ne rendrait guère les services d'une gare placée au quartier de la Putterie.

La section approuve le projet par cinq voix contre une et une abstention.

La Section centrale a posé au Gouvernement la question générale suivante :

« Quel sera le coût total des divers travaux nouveaux compris dans le Budget? Prière d'indiquer ce coût pour chaque travail et d'y comprendre les dépenses non prévues, telles que les gares de formation de Schaerbeek et Forest. »

Voici la réponse du Gouvernement :

« Les divers travaux nouveaux prévus au projet de Budget extraordinaire de 1900 (page 10) sont les suivants; le coût total de chacun d'eux est inscrit en regard :

Ligne de Bruxelles (Midi) à Gand	fr.	15,000,000	»
— Bruges à Heyst		3,000,000	»
Raccordement des gares de Florennes		2,500,000	»
Aménagement des gares de Bruxelles et construction d'un raccordement avec gare centrale reliant Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi)		56,000,000	»
		<hr/>	
TOTAL.	fr.	76,500,000	»

à répartir sur une série d'exercices.

» Le principe de la dépense quant aux gares de formation de Schaerbeek et de Forest a été voté à l'occasion du Budget extraordinaire de 1899. Quoi qu'il en soit, voici le montant de ces dépenses :

Gare de formation de Schaerbeek	fr.	1,000,000	»
Gare de formation de Forest		4,000,000	»

ART. 3 (du tableau). — Chemins de fer. Traction et matériel 43,023,544 »
Adopté sans observation.

ART. 4 (du tableau). — Télégraphes et téléphones . . . fr. 3,445,000 »
Adopté sans observation.

ART. 5 (du tableau). — Marine fr. 20,000 »
Adopté sans observation.

ART. 6 (du tableau). — Appropriation des terrains provenant du démantèlement des places fortes fr. 300,000 »

Ce crédit concerne la continuation de travaux entrepris notamment à Diest et à Charleroi.

Adopté sans observation.

ART. 7 (du tableau). — Acquisition d'immeubles destinés à agrandir le domaine forestier, etc. fr. 300,000 »

Adopté par six voix et une abstention.

La section a posé au Gouvernement la question suivante :

QUESTION.

Quels sont les immeubles que l'on compte acquérir au moyen du crédit inscrit à l'article 7?

RÉPONSE.

Il est impossible d'indiquer aucun immeuble dont l'acquisition doive être réalisée au moyen du crédit inscrit à l'article 7 du tableau, ce crédit étant sollicité en vue d'occasions purement éventuelles. C'est ce qui ressort de la note préliminaire du projet de Budget extraordinaire de 1897 (*Doc. n° 196*, session 1896-97, p. 12), à laquelle renvoie la note préliminaire du projet actuel.

Le Gouvernement ne peut que se référer à l'explication donnée en 1897 dans les termes suivants :

- » Le domaine forestier national, actuellement réduit à 28,000 hectares,
- » est à la veille d'être encore notablement amoindri à la suite du cantonnement des droits d'usage grevant quelques-uns des plus importants massifs.
- » L'agrandissement de ce domaine est réclamé par les économistes les plus compétents et vivement sollicité par le Conseil supérieur des forêts.
- » Tous les pays d'Europe sont entrés depuis longtemps dans la voie d'une large extension de cette partie du domaine national.
- » L'occasion d'acheter des forêts ou des immeubles qui conviennent au boisement se présente parfois sans que le Gouvernement puisse demander à cet effet un crédit spécial en temps opportun.
- » L'allocation ci-dessus serait affectée au paiement des acquisitions faites ou à faire dans ces conditions, de préférence dans la partie montagneuse du pays, où le climat et le régime des eaux réclament plus impérieusement le développement du domaine forestier.
- » D'autre part, le Gouvernement peut, dans certaines circonstances, avoir intérêt à se rendre acquéreur d'immeubles en vue de régulariser ou d'étendre les limites des propriétés de l'État et spécialement des dunes domaniales. Des imputations pourraient également être faites sur ce

» crédit dans le cas où des acquisitions de l'espèce seraient conclues pour
» la mise en valeur du domaine privé.

» Un crédit de même importance sera porté chaque année au Budget
» extraordinaire. »

Voté pour la première fois en 1897 (art. 20 du tableau), le crédit de 300,000 francs a été alloué de nouveau en 1898 (art. 22 du tableau) et en 1899 (art. 10 du tableau).

ART. 8 (du tableau). — Travaux de voirie pour la mise en valeur d'une propriété domaniale à Anvers fr. 85,000 »

Les terrains dont il s'agit proviennent de la désaffectation d'un ancien fortin à Berchem.

Adopté sans observation.

ART. 9 (du tableau). — Routes, etc. fr. 5,000,000 »

Un membre trouve ce crédit insuffisant. Un autre demande que la construction du pont de Laroche soit entreprise sans retard.

Ce crédit ne figurait au Budget extraordinaire, jusqu'en ces dernières années, que pour une somme de 2 à 3 millions. Pour la première fois, il a été porté à la somme de 5 millions au Budget de 1899; il reste maintenu exceptionnellement au même chiffre au Budget extraordinaire de l'exercice 1900.

LES ARTICLES 10 A 19 (du tableau) sont adoptés sans observation.

ART. 20. — Canal de Gand à Terneuzen. — Expropriations et travaux fr. 2,000,000 »

Un membre exprime le désir que le Gouvernement fasse connaître à quelle somme s'est élevé le coût total des travaux exécutés à ce canal, et sollicite le même renseignement pour les travaux du port d'Ostende auxquels se rapporte l'article 23 du tableau.

LES ARTICLES 24 A 26 (du tableau) sont adoptés sans observation.

ART. 27 (du tableau) — Fortifications d'Anvers . . . fr. 6,000,000 »

La section estime qu'il résulte des déclarations de l'honorable chef du Cabinet devant la section centrale que cet article est nécessairement lié à l'article 22 du Budget qui prévoit un crédit de 17 millions pour les installations maritimes d'Anvers, et que les travaux prévus par les développements de cet article dans la Note préliminaire du projet ne sont que la stricte compensation de l'affaiblissement qui résulte pour la défense d'Anvers des brèches pratiquées au nord et au sud dans l'intérêt des installations maritimes.

Moyennant ces explications, l'article est adopté par 3 voix contre 2 et 2 abstentions.

Les questions suivantes ont été posées au Gouvernement :

PREMIÈRE QUESTION.

Le Gouvernement a annoncé dès le mois de novembre 1898, en retirant les crédits proposés pour deux redoutes, qu'un plan d'ensemble des fortifications était étudié. Où en est ce projet? Quels sont les résultats des études faites?

Les trois forts projetés n'en font-ils pas partie?

RÉPONSE.

Bien que les études ne soient pas complètement terminées, il est permis d'affirmer qu'en toute hypothèse — *statu quo* ou suppression de l'enceinte actuelle — les forts projetés auront leur utilité.

2^e QUESTION.

Le Gouvernement a-t-il l'intention de proposer ultérieurement d'autres forts ou d'autres fortifications que ceux proposés aujourd'hui et destinés à les compléter?

RÉPONSE.

Le Gouvernement ne sera en mesure de faire connaître ses intentions que lorsque les études dont il vient d'être parlé seront terminées. En toute hypothèse, l'enceinte actuelle ne pourrait être supprimée que moyennant son remplacement par une enceinte de sûreté à hauteur des forts existants du camp retranché, et l'achèvement de la ligne avancée. Dans ce système, la défense de la place d'Anvers ne comprendrait que deux lignes.

3^e QUESTION.

Le Gouvernement est-il d'avis que la première enceinte a de la valeur et qu'elle doit être maintenue?

RÉPONSE.

Le Gouvernement estime que l'enceinte actuelle n'est pas sans valeur et qu'elle doit être maintenue jusqu'au jour où la ligne avancée serait complétée.

4^e QUESTION.

Comme conséquence de la construction des trois forts projetés, le Gouvernement ne consent-il pas au démantèlement de Termonde?

RÉPONSE.

Il n'existe aucun lien entre ces deux objets.

5° QUESTION.

Ne serait-il plus possible d'inonder les polders depuis Anvers jusqu'au fort projeté de Stabroeck? Ou ne s'agit-il que d'une inondation partielle qui serait empêchée?

RÉPONSE.

Une partie des polders restera susceptible d'être inondée; mais la zone d'inondation sera notablement diminuée et il en résultera un affaiblissement de la défense.

6° QUESTION.

En supposant décidée la création des forts sollicités par le Gouvernement, ces travaux défensifs nouveaux nécessiteront-ils une augmentation du contingent de l'armée?

RÉPONSE.

La construction des trois forts ne nécessitera aucune augmentation du contingent.

Nous reproduisons ci-dessous la lettre adressée par M. le Ministre des Finances et des Travaux publics à M. le Président de la section centrale, ainsi que les deux amendements qui l'accompagnent.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir deux amendements au projet de Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1900.

Le premier de ces amendements a pour objet des modifications au programme des conditions auxquelles sera subordonnée la concession d'un chemin de fer électrique entre Bruxelles et Anvers (annexe II du projet de Budget).

Le second amendement ajoute à l'article 9 du projet de loi une disposition autorisant le Gouvernement à concéder éventuellement le prolongement du chemin de fer électrique à l'intérieur des agglomérations de Bruxelles et d'Anvers.

Agréiez, je vous prie, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*Le Ministre des Finances
et des Travaux publics,*

P. DE SMET DE NAEYER.

*Monsieur le Président de la Section centrale
chargée d'examiner le projet de Budget
extraordinaire pour 1900.*

AMENDEMENTS PRÉSENTÉS PAR LE GOUVERNEMENT.

Programme des conditions auxquelles sera subordonnée la concession d'un chemin de fer à traction électrique entre Bruxelles et Anvers (art. 9 du projet de Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1900).

ARTICLE PREMIER (du programme).

Rédiger l'article comme il suit :

La concession a pour objet la construction et l'exploitation d'un chemin de fer électrique à grande vitesse, sans arrêt, entre Bruxelles et Anvers, lequel devra, soit être relié aux tramways existants ou à créer dans ces deux villes, soit pénétrer sur siège spécial à l'intérieur des deux agglomérations.

ART. 3.

Compléter comme il suit le premier alinéa :

Il ne sera tenu compte, dans la formation de ce capital, d'aucune rémunération d'apports non plus que des dépenses faites avant la constitution de la Société.

Compléter comme il suit le troisième alinéa :

Les statuts de la société à former devront être préalablement agréés par l'État; celle de leurs dispositions réglant les émoluments à attribuer au conseil d'administration et au collège des commissaires portera que, dans aucun cas, l'allocation totale annuelle affectée à cet objet ne pourra excéder 45,000 francs.

Rédiger ainsi qu'il suit le dernier alinéa :

L'émission en souscription publique et la négociation en bourse des titres de la société seront interdites avant le délai d'un an à compter de la mise en exploitation de la ligne objet du programme.

ART. 12.

Modifier comme il suit le dernier alinéa :

Les prix à percevoir pour le prolongement du service sur les deux tramways urbains ne pourront dépasser 10 centimes par trajet simple sur chacun des réseaux.

ART. 13.

Compléter comme il suit le dernier alinéa :

... la société encourrait la déchéance. Dans ce cas, l'État entrerait en possession immédiate, sans indemnité aucune, du siège de la voie, des rails porteurs et des ouvrages

d'art, la société demeurant propriétaire du matériel roulant de toute nature, des usines de production de force (matériel fixe, bâtiments et terrains de ces usines) et de tous les immeubles qui lui appartiendraient au moment de la déclaration de déchéance.

ART. 21.

Compléter ainsi qu'il suit le dernier alinéa :

En ce qui concerne l'armement électrique de la ligne, y compris l'équipement électrique du matériel roulant, le concessionnaire pourra agir en toute liberté à raison des conditions de vitesse imposées; *les fournitures demandées de ce chef à l'étranger ne dépasseront pas 10 % de l'ensemble des dépenses.*

ART. 23 (nouveau).

Le concessionnaire sera tenu de déposer un cautionnement de 5 millions de francs.

Ce cautionnement lui sera remboursé, savoir :

1° A concurrence de 4 millions après que la société à constituer aura justifié d'une dépense de 10 millions de francs;

2° Le reste, six mois après la mise en exploitation de la ligne.

ART. 24 (nouveau).

Les dépenses de construction et d'armement de la ligne, le coût de la transformation des voies urbaines, les frais généraux et intérêts intercalaires pendant la construction, en un mot toutes les dépenses généralement quelconques nécessaires pour mettre la ligne en parfait état d'exploitation, sont évaluées à 40 millions.

L'ensemble de ces dépenses se divise en deux catégories.

La première catégorie comprend les dépenses relatives aux expropriations, aux terrassements, aux ouvrages d'art, à la voie et aux bâtiments; elles entrent pour 26 millions dans le total de 40 millions, mais leur estimation n'est donnée ici qu'à titre d'indication. Les achats de terrains devront être, au préalable, approuvés par l'État; quant aux terrassements, ouvrages d'art, matériel destiné aux voies et bâtiments, il sera procédé, sous le contrôle de l'État, par voie d'adjudication.

La seconde catégorie de dépenses comprend, outre les frais généraux et les intérêts intercalaires pendant la construction, le matériel destiné à la production et à la transmission de la force motrice, le matériel roulant et les installations pour signaux. Tous marchés et contrats à conclure de ce chef seront soumis à l'approbation du Gouvernement.

Le montant sur lequel seront calculés l'intérêt à 4 % et l'amortissement prévus au 1° de l'article 6 ne pourra comprendre que les dépenses réellement effectuées; celles de la 2° catégorie ne seront admises en compte que dans la limite d'un maximum de 14 millions pour un service prévu de 33 voitures automotrices.

ARTICLE 9 (de la loi).

ART. 9.

Ajouter à cet article un alinéa conçu comme suit :

Il est également autorisé, soit à accorder la concession d'une ligne de tramways destinée à prolonger le chemin de fer électrique de Bruxelles à Anvers à l'intérieur de ces agglomérations, soit à permettre à ce chemin de fer d'y pénétrer sur siège spécial.

ART. 9.

Bij dit artikel een alinea voegen opgesteld als volgt :

Zij is insgelijks gemachtigd ofwel de vergunning toe te staan van eene tramweglijn bestemd tot het verlengen van den electrischen spoorweg van Brussel naar Antwerpen tot in die steden, ofwel aan dien spoorweg toe te laten met eigen spoor ertoe te geraken.

L'ensemble du projet de Budget est adopté par 4 voix et 3 abstentions.

L'un des membres qui se sont abstenus a déclaré que son abstention n'est pas déterminée par son hostilité à aucun des travaux prévus, mais uniquement par l'absence de renseignements suffisants qui permettent de les apprécier.

Le Rapporteur,
E. NERINCX.

Le Président,
A. BEERNAERT.