

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 5 AOUT 1897.

Rapport de la Commission spéciale ⁽¹⁾ chargée d'examiner le Projet de Loi réglant divers objets relatifs aux installations maritimes de Bruxelles et modifiant les circonscriptions territoriales de Bruxelles, Molenbeek-Saint-Jean, Laeken, Schaerbeek, Evere et Neder-Over-Heembeek.

(Voir les nos 208 et 227, session de 1896-1897, de la Chambre des Représentants; 148, même session, du Sénat.)

Présents : MM. le Baron T'KINT DE ROODENBEKE, Président; le Baron BETHUNE, le Comte THIERRY DE LIMBURG STIRUM, T'SERSTEVENS, AUDENT, le Comte DE BROUCHOVEN DE BERGEYCK, MONTEFIORE LEVI, le Chevalier DESCAMPS et COOREMAN, Rapporteur.

MESSIEURS,

Le Gouvernement a proposé à la Société anonyme du canal et des installations maritimes de Bruxelles certaines modifications du plan visé par les statuts annexés à la loi du 11 septembre 1895. Ces modifications ont été acceptées par la Société, mais demandent à être ratifiées par la Législature.

Leur objet principal est l'établissement, dans les plaines de Tour-et-Taxis, d'une grande gare de marchandises juxtaposée aux bassins du port et destinée à remplacer la gare de l'Allée-Verte, devenue absolument insuffisante. L'exécution du nouveau plan réunira dans un voisinage immédiat les installations maritimes, les installations du chemin de fer et les locaux de la douane. L'amélioration est donc évidente.

Parmi les questions que soulèvent les modifications proposées, la plupart sont d'intérêt restreint ou local. Au point de vue de l'intérêt général, le Sénat ne doit guère porter son attention que sur l'intervention du Trésor.

(1) Cette Commission, présidée par M. le Baron t'Kint de Roodenbeke, Président du Sénat, est composée de MM. Audent, Claeys Bouúaert, le Baron Surmont de Volsberghe, Tournay, Van Ockerhout, T'Serstevens, Vanden Corput, Vercruysse, le Baron Bethune, le chevalier Descamps, Otlet, Houzeau de Lehaie, le Baron Jolly, le Comte de Brouhoven de Bergeyck, Montefiore Levi et Cooreman.

Aux termes de l'article 3 du Projet de Loi, « le Gouvernement est autorisé à accorder à la commune de Laeken un subside de 300,000 francs pour l'indemniser des pertes à résulter pour elle de l'incorporation, dans le territoire de la ville de Bruxelles, de la partie de son territoire qui est destinée à être englobée soit dans les installations maritimes de Bruxelles, soit dans la gare de marchandises à établir près de ces installations. »

L'allocation et le chiffre de cette indemnité sont justifiés dans l'exposé des motifs et n'ont donné lieu à aucune critique.

L'article 3 du Projet de Loi autorise aussi le Gouvernement « à accorder » à la Société anonyme du canal et des installations maritimes de Bruxelles un subside égal au supplément de dépenses à résulter pour elle du nouveau dispositif donné à ces installations, suivant les plans adoptés par l'assemblée générale du 15 mai 1897.»

La Législature n'est actuellement appelée à se prononcer que sur le principe du subside ; les crédits nécessaires ne doivent pas être portés au budget de 1897, mais seront soumis ultérieurement à l'approbation du Parlement. En principe, l'allocation proposée est fondée en équité, puisque les changements apportés aux plans sont dus surtout à l'établissement de la nouvelle gare du chemin de fer de l'État.

Le Sénat peut donc lui donner son approbation, sous réserve de discuter le chiffre des crédits quand ils lui seront demandés. Ainsi que l'honorable Ministre des Finances l'a écrit à la section centrale de la Chambre des Représentants, l'élément principal de ces crédits réside dans le coût des expropriations. « On comprendra, dit l'honorable M. de Smet » de Naeyer, qu'il n'est pas possible de déterminer dès à présent un chiffre » exact ; mais il résulte des évaluations faites par les Ponts et Chaussées, » d'accord avec un fonctionnaire du Département des Finances, que la » différence de coût peut être estimée à environ quatre millions. Par » contre, il y a lieu de faire remarquer que, d'après le premier dispositif, » le Gouvernement s'imposait une dépense d'environ deux millions pour » l'établissement d'une voie ferrée de raccordement qui n'aurait eu d'utilité que pour le service du port. Le nouveau plan prévoit le raccordement direct des voies de service à la nouvelle gare contiguë au port ; » de ce chef on peut considérer qu'une économie de deux millions sera » réalisée. »

Le Projet de Loi a été voté par la Chambre des Représentants, en séance du 3 août 1897, par 119 voix et 4 abstentions. Votre Commission a l'honneur d'en proposer l'approbation au Sénat.

Le Rapporteur,
COOREMAN.

Le Président,
Baron T'KINT DE ROODENBEKE.