

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 6 MAI 1900.

Rapport de la Commission spéciale ⁽¹⁾ chargée d'examiner le Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1900.

(Voir les n^{os} 134, 167, 175 et 183, session de 1899-1900, de la Chambre des Représentants ; et 91, même session, du Sénat.)

Présents : MM. le Duc d'URSEL, Président ; MONTEFIORE LEVI, le Comte VAN DER BURCH, le Vicomte VILAIN XIII, le Baron DE GRUBEN, LÉGER et le Chevalier DESCAMPS, Rapporteur.

MESSIEURS,

Votre Commission spéciale a l'honneur de vous faire rapport sur le Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1900.

Ce projet s'élève au chiffre de 131,923,544 francs. Il comprend un ensemble considérable de travaux nouveaux. La Commission regrette, avec la Section centrale de la Chambre, que les circonstances ne laissent point au Parlement le loisir d'accorder aux travaux divers et importants l'examen approfondi qu'ils auraient mérité.

L'économie générale et l'utilité particulière de ces travaux se trouvent exposées dans la Note préliminaire déposée avec le Projet de Budget par l'honorable Ministre des Finances, dans la séance de la Chambre des Représentants du 11 avril 1900.

L'honorable M. Nerinx, dans son rapport à la Chambre en date du 1^{er} mai dernier, a résumé, de son côté, les débats auxquels ont donné lieu les propositions du Gouvernement au sein de la Section centrale.

Nous nous bornons à signaler dans ce rapport les points particuliers sur lesquels s'est portée surtout l'attention de la Commission sénatoriale du Budget extraordinaire.

Ces points sont : la jonction Nord-Midi avec gare centrale, le crédit

(1) Cette Commission, présidée par M. le Président du Sénat, est composée de MM. Dupont, le Baron Orban de Xivry, Léger, Tournay, T'Serstevens, Van Ockerhout, le Vicomte Vilain XIII, le Baron de Gruben, le Baron della Faille d'Huyse, Houzeau de Lehaie, le Comte de Pret Roose de Calesberg, le Comte van der Burch, le Comte de Brouchoven de Bergeyck, Montefiore Levi, Pijsart et le Chevalier Descamps, Rapporteur.

sollicité pour les fortifications d'Anvers et le chemin de fer électrique Bruxelles-Anvers.

En ce qui concerne le Chemin de fer électrique Bruxelles-Anvers, la Chambre ayant disjoint ce poste du projet transmis au Sénat, la Commission a estimé qu'il n'y avait pas lieu de présenter de conclusions sur ce point.

FORTIFICATIONS D'ANVERS.

Le poste de 6,000,000 de francs renseigné à l'article 27 du tableau a été motivé de la manière suivante par l'honorable Ministre des Finances dans sa Note préliminaire.

Pour permettre une exploitation convenable des nouveaux quais du Sud, à Anvers, il est nécessaire de ménager dans l'enceinte de la place une large trouée qui aura sur le système défensif actuel un effet très préjudiciable. L'établissement de nouveaux bassins dans les polders situés au nord de l'enceinte atteindra aussi la situation de la place, car, de ce côté également, une coupure devra être pratiquée dans les fortifications pour le passage des diverses voies d'accès. La création du nouveau quartier maritime supprimera, en outre, la protection que les polders inondables assurent actuellement à l'enceinte.

A raison de l'affaiblissement qui résultera de cette triple cause, il est indispensable de renforcer la défense éloignée par la construction d'un fort au nord, à Stabroeck, et de deux forts au sud, à Wavre-Sainte-Catherine et à Duffel. Ces ouvrages empêcheront éventuellement l'ennemi de s'approcher brusquement par le nord ou par le sud des brèches faites dans l'enceinte et l'obligeront à un siège régulier.

D'autre part, entre le fort de Lierre et celui de Schooten, une trouée de 20 kilomètres permet de pénétrer sans rencontrer d'obstacle jusqu'aux anciens forts nos 1, 2 et 3. Or, ceux-ci ne sont pas à l'abri des moyens d'attaques modernes et leur résistance ne saurait être de longue durée; aussi l'assaillant pourrait-il arriver rapidement jusqu'aux coupures projetées dans l'enceinte.

Il importe de parer à ce danger : à défaut de forts éloignés dans ce secteur, il est nécessaire de renforcer par des travaux de bétonnage tout au moins les forts 1 et 3, afin de les abriter contre les obus-torpilles.

Les travaux indiqués ci-dessus s'imposent comme conséquence naturelle du développement des installations du port d'Anvers; pour en couvrir la dépense, le Gouvernement sollicite de la Législature un crédit de 6 millions de francs.

Le chiffre de 6 millions a été réduit à 5 millions dans le projet qui nous est transmis par la Chambre des Représentants.

Au cours de la discussion au sein de la Commission, un membre a fait remarquer « que l'obligation de pratiquer une coupure dans les fortifications pour livrer passage aux diverses voies d'eau et la proposition de construire trois forts pour parer à l'affaiblissement qui en sera la conséquence, modifient le système des fortifications de la place d'Anvers, tel qu'il a été établi à la suite d'études approfondies, faites par des commissions composées d'autorités compétentes.

» Il regrette que la Commission du Budget n'ait pas eu communication des procès-verbaux de la Commission militaire chargée de se prononcer sur ces importantes modifications, ainsi que des plans, devis et autres documents qui se rattachent à ce projet et qui permettraient d'en faire une étude sérieuse.

» D'une manière générale il estime que cette question, qui se lie si intimement au système de notre défense nationale, justifie par son importance un projet de loi spécial, qui, tout en tenant compte des exigences du port d'Anvers dont il importe de sauvegarder les intérêts majeurs, respecte également les nécessités de la défense.

» Ce membre estime qu'il est matériellement impossible de faire une étude approfondie de cette grave question dans les conditions où elle est exposée et en présence du peu de temps dont dispose le Sénat pour se livrer à l'examen des nombreux et importants projets dont il est actuellement saisi. »

» Un autre membre de la Commission expose ses appréhensions sur les conséquences désastreuses de l'exécution du projet ultérieur de la grande coupure, au point de vue de la situation des eaux des polders du pays de Waas en aval d'Anvers et l'inondation des polders de l'amont.

» Le projet raccourcit le trajet des eaux de la mer à Anvers, de 8 kilomètres, et remplace le cours actuel par une cunette, exempte de bancs d'une grande profondeur et d'un tracé régulier. Il en résulterait une surélévation considérable du niveau des marées hautes à l'époque des Syzygies. — L'initiative privée a construit sans le concours du Gouvernement et entretenu des digues remarquables sur tout le parcours de l'Escaut depuis plus d'un siècle ; leurs efforts ont préservé de nombreux terrains d'une fertilité sans égale.

» Les modifications proposées présentent un danger sérieux ; si une inondation survenait après l'exécution des susdits travaux, il est indiscutable que la responsabilité en incomberait exclusivement au Gouvernement. Ce membre déclare que son attitude dépendra des garanties données et des déclarations que le Gouvernement fera sur cette question.

» Il existe un projet présenté en 1890 par M. Sadoine et un groupe de capitalistes, consistant en l'appropriation des terrains de la rive gauche et la construction de deux tunnels, l'un en face d'Anvers pour les piétons et les véhicules, l'autre au sud pour les voies ferrées. Ce travail serait exécuté par l'initiative privée à ses risques et périls, et la ville industrielle, quais, rues, squares, feraient retour à l'Etat en 99 ans.

» La concession de ce travail épargnerait aux contribuables des sacrifices considérables tout en sauvegardant mieux que tout autre projet les intérêts des habitants des deux rives. »

Un autre membre a fait valoir les observations suivantes : « Pour moi, ce qui domine toute la question des travaux à exécuter, c'est qu'il importe de sauver la position commerciale et maritime d'Anvers. En ce moment, le tonnage reçu par les ports de Hambourg et de Rotterdam a réalisé des progrès gigantesques ; Hambourg a distancé Anvers ; Rotterdam va bientôt arriver au même résultat, si des mesures promptes, énergiques et radicales ne sont prises et exécutées.

» La direction des chemins de fer d'Alsace-Lorraine et celle d'une grande Société suisse, d'autres encore, ont fait savoir au Gouvernement que s'il ne

les prenait pas, leur point d'attache serait à l'avenir Rotterdam. La situation est donc menaçante.

» C'est au nord d'Anvers qu'il faut agir; c'est le seul moyen d'en finir une bonne fois. Déjà le bassin America touche la ligne que doit parcourir le tracé de la grande coupure en projet; il faut de nouveaux bassins et des darses; ils coupent la ligne des fortifications et englobent la zone d'inondations qui est la meilleure protection d'Anvers au nord.

» Pour exécuter ces travaux indispensables à l'existence commerciale de notre grand port, il faut pratiquer dans l'enceinte de la place une brèche de 300 mètres.

» Anvers devient donc une place ouverte et dépourvue de protection au Nord.

» Pour obvier à ce danger, le génie militaire réclame la construction d'un fort éloigné de l'enceinte, le fort de Stabroeck, et d'un autre; tous deux également éloignés de la ville, ce dernier au Sud, parce que de ce côté, pour établir les nouveaux quais de batelage, il faut tailler une brèche de 100 mètres dans l'enceinte.

» On le voit, les travaux indispensables pour conserver à notre grand port sa belle situation commerciale se lient intimement à un changement radical dans son système de défense militaire.

» Or, comme mon avis est qu'il faut avant tout conserver à Anvers sa situation commerciale, parce qu'à sa prospérité se rattache intimement la prospérité de nos industries, qui ont un besoin absolu de l'exportation pour vivre et s'étendre, il faut accepter les mesures nécessaires à cette fin.

» Pour se convaincre de la nécessité urgente de ces travaux, il suffit de consulter le tableau comparatif du mouvement des ports de Hambourg, Rotterdam et Anvers publié il y a quelques mois dans les *Annales des Travaux publics* et le parallèle établi l'an dernier par M. Helleputte: l'enseignement qui s'en dégage est frappant.

» Il y a, du reste, accord entre toutes les autorités à Anvers; la Chambre de commerce de Bruxelles est du même avis; les travaux doivent s'exécuter à tout prix. La démolition d'une partie de l'enceinte au nord et au sud, la construction de deux forts, sont l'indispensable préliminaire des travaux maritimes; c'est ce que les autorités intéressées ont compris. Les travaux militaires s'appuient de l'autorité de M. le général Liénard, inspecteur général du génie.»

La Commission s'est rangée à cette dernière opinion, sur la déclaration faite par le Gouvernement que les travaux maritimes et les travaux militaires forment, à ses yeux, un ensemble indivisible.

JONCTION NORD-MIDI AVEC GARE CENTRALE.

Selon les indications données par la Note préliminaire, dans le crédit de 31,500,000 francs porté à l'article 2 du tableau sous la rubrique *Chemins de fer, voies et travaux*, sont comprises les premières dépenses à faire pour entreprendre en 1900 l'aménagement des gares de Bruxelles et la construction d'un raccordement, avec gare centrale, reliant Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi).

La Note préliminaire développe les motifs principaux qui militent en faveur de ce dernier travail. L'accroissement considérable du trafic des voyageurs dans l'agglomération bruxelloise appelle la plus sérieuse atten-

tion des pouvoirs publics. Les installations actuelles semblent être arrivées à la limite de leur utilisation possible. La régularité et même la sécurité de l'exploitation des chemins de fer seraient gravement compromises par le *statu quo*.

Faut-il continuer le système onéreux et défectueux d'aménagement successif de nos gares de rebroussement ou ne vaut-il pas mieux opérer définitivement une trajectoire? La Note préliminaire insiste longuement sur les avantages de cette dernière solution et résume comme suit les conséquences de l'un et de l'autre système. D'une part (premier système), dépense d'environ 46 millions, qu'il faudrait amortir en laissant subsister tous les inconvénients de la situation actuelle auxquels viendraient même s'ajouter des inconvénients nouveaux.

D'autre part (second système), dépense d'environ 56 millions, amortie en moins de trente-huit ans grâce à la perception d'une recette nette progressive que l'État continuera à percevoir indéfiniment après l'amortissement du capital et qui n'existerait pas dans le premier système; avantages considérables pour le public de Bruxelles et du pays; solution laissant la voirie urbaine et la circulation ordinaire parfaitement indemnes et pouvant même se combiner très heureusement avec les travaux d'embellissement, d'assainissement, d'amélioration de communications qu'une capitale en voie de rapide développement doit fatalement réclamer d'une manière impérieuse dans un avenir prochain.

La dépense globale de 56 millions visée ci-dessous concerne le plan suivant :

Aménagement de la gare de Bruxelles (Nord) transformée en gare de passage	fr. 9,638,000 »
Construction du raccordement direct entre Bruxelles (Nord) et Bruxelles (Midi), partie comprise entre Bruxelles (Nord) et la gare centrale (rue de Lozum), à ciel ouvert entre le Nord et le Jardin Botanique, en souterrain sous le jardin et jusqu'à la rue de Lozum	10,500,000 »
Construction de la gare centrale en tranchée de 6 mètres de profondeur, à ciel ouvert	16,154,000 »
Partie du raccordement direct comprise entre la gare centrale et Bruxelles (Midi)	12,505,000 »
Aménagement de la gare de Bruxelles (Midi) transformée en gare de passage	5,670,500 »
Modifications aux égouts et pavages de la ville de Bruxelles et imprévus	1,532,500 »
Total.	fr. 56,000,000 »

Le principe de mesures à prendre pour résoudre les difficultés résultant de l'accroissement considérable du trafic des voyageurs dans l'agglomération bruxelloise n'a pas été contesté au sein de la Commission.

Le moyen proposé a été vivement critiqué. Le projet présenté par le Gouvernement comporte une voie nouvelle de 3,200 mètres dont 1,300 mètres à ciel ouvert traversant des agglomérations d'habitations; 1,700 mètres de tunnel passant sous le sol habité; enfin une gare de

20,000 mètres carrés située au point le plus populeux de la ville. A ce sujet les explications suivantes ont été demandées :

I. Que coûteraient les expropriations de terrain et de maisons : A. entre la gare actuelle du Nord et l'entrée du tunnel sous le Jardin Botanique ;

B. Entre la sortie du tunnel près de l'église de la Chapelle et la gare du Midi ;

C. Au centre de la ville, pour l'établissement de la gare.

II. Pour combien de voies serait fait ce tunnel ? Quelle serait sa largeur et sa hauteur ?

III. A quel prix le Gouvernement évalue-t-il l'exécution d'un tunnel ayant x mètres de longueur et x mètres de largeur ?

IV. Quelles sont les bases que possède le Gouvernement pour évaluer :

A. La difficulté d'exécution d'un tunnel passant sous des maisons ?

B. Les risques d'écroulement, les infiltrations, etc. ?

C. Quel est le régime des eaux souterraines de Bruxelles et sur quelles données scientifiques ou expérimentales s'appuie-t-on pour répondre à cette question ?

V. Quelles sont les mesures prises pour assurer la circulation du public dans les quartiers situés :

A. Entre la gare du Nord actuelle et le Jardin Botanique ?

B. Entre l'église de la Chapelle et la gare du Midi ?

L'établissement du chemin de fer nécessiterait-il une voie en élévation ou au plan du sol ?

VI. Comment le Gouvernement entend-il assurer l'accès de la gare centrale, située précisément dans le quartier de Bruxelles où les rues sont le plus étroites et la population le plus dense.

VII. Quelle est l'évaluation de ces travaux d'accès ?

Un membre de la Section a fait observer que le problème pourrait être résolu d'une façon à la fois plus sûre, moins coûteuse, et d'une exécution présentant un minimum d'aléa et d'incertitude. Etant donnée la configuration topographique de la ville, sa dénivellation de l'Est à l'Ouest, le peu de distance (2,500 mètres) qui sépare actuellement la gare du Nord de la gare du Midi, il paraît rationnel d'envisager l'ensemble de ces conditions physiques et d'en profiter, s'il se peut, pour donner au problème la solution la plus simple.

1^{re} HYPOTHÈSE. — Si l'on n'admet pas la nécessité d'une gare centrale.

Le tracé de la voie serait très simple en ce sens qu'il emprunterait d'un bout à l'autre une voie actuellement entièrement libre, variant de 20 à 100 mètres de largeur. En prenant pour point de départ le pont de la Reine (avenue de la Reine à Schaerbeek) (1), il suivrait la voie existante jusqu'à la gare de l'Allée Verte, traverserait toute cette gare dans sa longueur, traverserait le boulevard, l'Entrepôt actuel (s'il est exact qu'il doit être démolé), il le contournerait du côté Nord (si l'entrepôt doit être maintenu),

(1) Ce point de départ est pris dans la supposition que l'on ne veuille pas couper par la surélévation de la voie la perspective actuelle de l'avenue. Si l'on renonçait à cela, la surélévation de la voie pourrait se faire à partir de la gare de Schaerbeek.

surplomberait le canal jusqu'à l'abattoir et le terre-plein du boulevard depuis l'abattoir jusqu'à la hauteur de l'école vétérinaire, pour entrer de là en courbe dans la gare du Midi.

Afin de ménager sur toute la longueur de ce parcours la circulation existante, la voie du chemin de fer serait placée sur un *pont en long* à 10 mètres de hauteur au-dessus du sol, formé d'arcades de fer espacées de 70 à 150 mètres.

II^e HYPOTHÈSE. — *Si l'on admet la nécessité d'une gare centrale.*

Le tracé de la voie serait le même que dans l'hypothèse précédente, depuis l'avenue de la Reine jusqu'à l'extrémité de l'Allée-Verte. A partir de ce dernier point, au lieu de surplomber le canal, il surplomberait les bassins et la halle aux poissons jusqu'à l'église Sainte-Catherine, traverserait les bâtisses entre la halle et la gare (voir plus loin) et se prolongerait dans une direction sensiblement parallèle aux boulevards Anspach et du Hainaut jusqu'à la gare du Midi.

Dans cette hypothèse la gare pourrait être établie à environ 200 mètres de la Bourse, en face d'elle, sans nécessiter la création d'aucune voie d'accès, et en permettant par sa construction même la réunion de tous les services dépendants de sa destination. Les voies étant à huit ou dix mètres d'élévation, le rez-de-chaussée entier de la gare pourrait être affecté à la circulation et aux services dépendants de la gare même.

La Commission du Sénat n'a pas les éléments nécessaires pour établir le coût de ce travail, mais il y aurait lieu de demander au Gouvernement de le faire étudier et de faire connaître les résultats de cette étude.

Un membre, tout en admettant le principe de la jonction Nord-Midi, s'est déclaré opposé à l'établissement d'une gare centrale, qui ne lui paraît pas suffisamment justifié, étant donné le peu de distance entre la gare du Nord et la gare du Midi.

Plusieurs membres ont insisté sur les difficultés énormes et sur les non moins énormes sacrifices financiers qui s'attachent à la réalisation du projet du Gouvernement. Ils ont estimé que, dans ces conditions, un plus mûr examen et une comparaison approfondie du tracé du Gouvernement avec d'autres tracés s'imposaient.

Au vote, la proposition de consacrer une partie des sommes visées par l'article 2 du tableau aux premières dépenses à faire pour réaliser le projet du Gouvernement concernant la jonction Nord-Midi, a été rejetée par 2 voix et 4 abstentions. Comme marque de la résolution de la Commission, la proposition de réduire d'un million le crédit de 31,500,000 francs a été adoptée.

L'ensemble du Budget des Dépenses et des Recettes extraordinaires, tel qu'il a été transmis au Sénat par la Chambre des Représentants, a été adopté par 3 voix contre 2 et 2 abstentions.

Le Rapporteur,
Chevalier DESCAMPS.

Le Président,
Le Duc d'URSEL.