

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 30 JUILLET 1909.

Rapport de la Commission spéciale chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1909.

(Voir les n^{os} 161, 202, session de 1908-1909, de la Chambre des Représentants; — 120, même session, du Sénat.)

Présents : MM. le Vicomte SIMONIS, Président; DUPONT, LÉGER, COULLIER, le Marquis DE BEAUFFORT, HANREZ, DE LANIER, VERBEKE, le Baron ANCION, le Baron DE PITTEURS HIÉGAERTS, CLAEYS BOUÛAERT, HENRICOT, VAN DEN NEST et Astère VERCROYSE, Rapporteur,

MESSIEURS,

Le Projet du Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires, tel qu'il a été présenté par le Gouvernement à la Chambre des Représentants, comprend aux articles 1, 2, 3 et 4 un ensemble de crédits de la nature de ceux qui prennent habituellement place dans ce Budget. Ces crédits s'élèvent au total de fr. 131,444,900 54

Le Projet prévoit d'autre part des recettes évaluées à. 1,509,500 »

La différence, soit. fr. 129,935,400 54
représente le montant à couvrir au moyen des excédents du Budget ordinaire et, pour le surplus, au moyen de l'emprunt.

Il restait disponible à la date du 1^{er} janvier 1909 sur les crédits précédents reportés de 1907 et valables jusqu'en 1909. . . . fr. 67,694,410 59

Sur les crédits reportés de 1908 et valables jusqu'en 1910 138,276,164 47

Soit un total de. . . fr. 205,970,574 06

ANALYSE DU BUDGET.

TITRE I. — *Dépenses extraordinaires.*

Les propositions de crédit contenues dans le présent Budget se répartissent de la manière suivante :

ARTICLE PREMIER. — Suivant les détails du tableau annexé, il est ouvert :

Au Ministère de l'Intérieur et de l'Agriculture, un crédit de fr.	2,200,000 »
Au Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, un crédit de	80,041,000 »
Au Ministère des Finances, un crédit de	900,000 »
Au Ministère de la Guerre, un crédit de	55,000 »
Au Ministère des Travaux publics, un crédit de	37,850,000 »
Total. fr.	121,046,000 »

ART. 2. — Il est ouvert au Ministère des Finances et destiné à faire des avances au fonds spécial institué par la loi du 26 août 1903 pour l'exécution de la convention conclue entre l'Etat et la ville de Bruxelles relativement à la transformation du quartier de la Putterie, un crédit de fr.

4,000,000 »

ART. 3. — Sont ouverts les crédits suivants représentant des parties de crédits antérieurs dont il n'a pas été fait usage dans le délai légal, savoir :

1° Au Ministère des Affaires étrangères, pour les indemnités attribuées aux agents de l'Etat employés en Chine et pour l'installation et l'appropriation dans ce pays d'un hôtel pour la Légation, un crédit de . . . fr.

497,545 18

2° Au Ministère de la Guerre, pour la continuation des travaux de construction des forts de Stabroeck et de Wavre-Sainte-Catherine, un crédit de . . . fr.

2,551,355 36

ART. 4. — Le Ministre des Finances est autorisé à conclure avec la Société du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas une convention pour le rachat des 56 annuités de 128,000 francs restant dues. Il est ouvert de ce chef un crédit de fr.

3,350,000 »

TITRE II. — *Dépenses diverses.*

ART. 5. — Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes est autorisé à imputer sur les crédits mis à sa disposition par la présente loi les sommes de fr. 29-10, fr. 165-35, fr. 72-27, fr. 16, fr. 372, dues à des particuliers pour différents motifs.

ART. 6. — Le Gouvernement est autorisé à garantir envers les tiers pendant nonante ans l'intérêt et l'amortissement d'obligations créées en représentation d'annuités dues à la Société nationale des Chemins de fer vicinaux à concurrence d'une charge annuelle de 3,226,000 francs.

TITRE III. — *Recettes extraordinaires.*

ART. 7. — Ces recettes se composent :

1° Des quotes-parts des États maritimes dans le rachat du péage de l'Escaut.	fr.	28,000	»
2° Part dans la 8 ^{me} annuité due par la Chine comme indemnité		91,500	»
3° Du produit d'alignements extraordinaires d'immeubles.		650,000	»
4° Du prix de vente de terrains disponibles par suite du démantèlement des places fortes		200,000	»
5° Du prix de vente de terrains à Ostende cédés à M. North		540,000	»
Total. . fr.		1,509,500	»

TITRE IV. — *Emprunts.*

ART. 8. — Le Ministre des Finances est autorisé à créer à concurrence du montant de l'emprunt à contracter éventuellement, des bons du Trésor portant intérêt et payables à une échéance qui ne pourra dépasser cinq ans.

ART. 9. — Le Gouvernement est autorisé à rattacher les crédits extraordinaires reportés aux crédits alloués par la présente loi et à réunir les crédits concernant un même objet.

Il pourra être fait des imputations pendant trois ans sur les crédits ouverts par la présente loi.

AMENDEMENT DU GOUVERNEMENT.

Le Gouvernement a proposé et la Chambre a adopté l'amendement suivant :

ART. 6bis. — Le Gouvernement est autorisé à approuver la modification que la Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles a décidé d'apporter au plan visé à l'article 2, 3°, de ses statuts en vue de la suppression des anciens bassins maritimes.

AMENDEMENT DE LA SECTION CENTRALE.

La Section centrale a proposé et la Chambre a adopté l'amendement suivant :

ART. 2bis. — Il est ouvert au Ministère des Chemins de fer un crédit

de 28,567,704 francs destiné à solder toutes les dépenses relatives à l'exécution de la jonction directe, à Bruxelles, des parties nord et sud du réseau des chemins de fer belges, conformément aux indications de la note (annexe A) jointe au Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1909.

Des imputations sur ce crédit pourront être faites jusqu'au 31 décembre 1915.

Cet amendement a eu pour effet de porter le total des dépenses à fr. 160,012,604-54.

Le Sénat a reçu une pétition du Collège des Bourgmestre et Echevins de Saint-Josse-ten-Noode par laquelle il fait savoir qu'il persiste énergiquement à considérer comme un désastre la possibilité de l'exécution du projet de jonction Nord-Midi, présenté par le Gouvernement.

Il a aussi reçu une pétition du Conseil communal de Saint-Gilles-lez-Bruxelles par laquelle il proteste contre tout projet qui consisterait à édifier un viaduc place de la Constitution.

EXAMEN EN COMMISSION.

Les commissions qui ont examiné le budget extraordinaire des années précédentes ont si souvent insisté auprès du Gouvernement pour être mieux renseignées sur les crédits alloués pour chaque travail, sur la situation présente de ce travail, sur les dépenses à faire pour son parachèvement et sur l'époque à laquelle ce travail sera terminé, que la Commission actuelle croit pouvoir se joindre à la Section centrale de la Chambre pour exprimer la satisfaction qu'elle éprouve de voir le Gouvernement, en publiant en annexe le relevé des travaux en cours, entrer dans la voie indiquée, tout en formulant le vœu que les tableaux soient complétés, tenus à jour et joints chaque année au projet du budget extraordinaire.

Un membre demande toutefois que les tableaux signalent la date à laquelle ils sont arrêtés et que chaque année on prenne la même date, de manière à pouvoir établir des comparaisons.

La Commission exprime le vœu, comme M. Beernaert l'a fait à la Chambre, de voir dorénavant le Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires déposé à temps pour que les Chambres puissent le discuter utilement.

Un membre prie instamment le Gouvernement, et la Commission se joint à lui, de soigner pour que l'achèvement du canal de Gand à Bruges et Ostende ne subisse aucun retard.

Un membre fait remarquer que, non seulement le Gouvernement n'a rien fait pour la gare de Court-Saint-Etienne, alors qu'il avait l'argent en

main, mais que ce poste ne figure plus au Budget. Il demande à poser la question suivante :

Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas employé le crédit voté l'an dernier pour la gare de Court-Saint-Etienne ? Pourquoi ne figure-t-il plus au Budget ? Se propose-t-il d'en user et suffira-t-il ?

RÉPONSE.

La gare de Court-Saint-Etienne ne figure pas à la liste de celles dont l'aménagement est prévu au Projet de Budget extraordinaire de 1909. Mais cette liste n'est pas limitative : si la situation des études ou des acquisitions de terrains le permet, il pourra être exécuté d'autres travaux que ceux indiqués explicitement au Projet de Budget.

L'aménagement de la gare de Court-Saint-Etienne tel qu'il figure au plan approuvé, comporte le maintien ou le simple déplacement de plusieurs passages à niveau. La suppression de ceux-ci doit être envisagée comme une chose désirable si pas immédiatement, au moins dans l'avenir ; l'administration s'occupe d'examiner dans quelles conditions cette suppression pourrait être réalisée. L'ordre d'exécution des travaux d'aménagement ne pouvant être donné avant qu'on soit fixé au sujet de cette question, on a dû les ajourner. Il y a tout lieu de croire qu'une décision pourra être prise sans trop tarder.

Un membre se joint aux collègues de la Chambre qui ont demandé qu'on conserve au champ de bataille de Waterloo sa physionomie actuelle.

Un membre s'élève contre les abus des adjudications restreintes dans les travaux publics, ainsi que des offres de la main à la main. Il est vrai que le premier mode permet d'une façon plus spéciale d'écarter les incapables et les insolubles ; et le second mode, de discuter les prix ; mais le Gouvernement ne devrait pas y avoir recours et s'en tenir à l'adjudication publique comme règle générale. Il demande à poser la question suivante :

Quels sont les travaux donnés par le Département des Chemins de fer à l'adjudication restreinte ou de la main à la main en 1907-1908-1909 ?

RÉPONSE.

Les relevés ci-annexés renseignent l'une les adjudications restreintes faites pour le compte des différentes administrations du Département des Chemins de fer, pendant les années 1907, 1908 et pendant le premier semestre de 1909, et l'autre les marchés concédés de la main à la main pendant la même période.

Administration des Chemins de fer.

*Relevé des travaux exécutés par voie de marchés directs pendant
les années 1907-1908 et 1909.*

STATIONS, SECTIONS ou LIGNES.	DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	SOMMES.
Année 1907.		
Bruxelles (Tour-et-Taxis).	Installation d'un couloir pour combustibles . . .	1,245 »
Louvain à Malines.	Travaux au pont tournant sur le canal de Louvain à Malines pour la traversée de la ligne de Schaerbeek-Anvers (Sud)	12,935 »
Bruxelles (Tour-et-Taxis).	Établissement des fondations pour moteurs, générateurs et divers caniveaux dans l'usine électrique .	3,331 83
Bruxelles (Nord).	Déplacement et allongement de la passerelle pour signaux	5,685 »
Weert-Saint-Georges.	Construction d'un puits métallique.	1,343 41
Bruges.	Déplacement de la station. Remblais	531,000 »
Capelle-au-Bois.	Remblais pour la construction d'une gare provisoire.	8,573 61
Arlon.	Construction de fondations d'une plaque tournante de 18°50	6,475 42
Id.	Terrassements nécessaires pour abaisser les voies dites du plan incliné	3,455 95
Ostende.	Remblais par sédimentation à l'emplacement du nouveau chantier de créosotage	97,700 »
Arlon.	Déblais pour l'établissement d'un fossé et la pose d'une conduite formée de tuyaux en béton . . .	1,240 11
Anvers-Dam.	Déplacement en bloc du bâtiment des recettes . .	98,529 94
Wetteren.	Construction d'une cabine en bois avec fondations en maçonnerie.	2,098 48
Anvers (Sud)	Construction d'une cave en béton de ciment armé pour transbordeur de 13 mètres de longueur . .	1,475 »
Bruxelles (Tour-et-Taxis).	Construction : 1° des fondations d'une poulie de renvoi avec passerelle en bois; 2° des fondations d'un cabestan	1,026 82
Arlon.	Déblais à effectuer derrière la remise aux locomotives.	13,950 »
Blankenberghe	Fourniture et montage d'un appareil d'enclenchement.	2,440 »
Bruges (Mar.) cabine A.	Id. id. id.	6,620 »
Id. cabine B.	Id. id. id.	4,740 »

STATIONS, SECTIONS ou LIGNES.	DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	SOMMES.
Bruxelles (Tour-et-Taxis).	Fourniture et montage des appareils divers destinés à des compléments de la signalisation Saxby . . .	11,487 »
Forest (Midi).	Fourniture et montage d'un appareil d'enclenchement avec dépendances pour manœuvre des aiguillages et signaux . . .	6,775 »
Sichem.	Fourniture et montage de deux appareils d'enclenchement . . .	9,460 »
Jemelle.	Établissement d'une seconde cave pour réservoir de paraffine . . .	5,159 41
Schaerbeek.	Travaux pour le détournement du Bempgraecht . . .	17,358 30
Beauraing-Pondrôme.	Terrassements pour allongement des voies principales . . .	7,940 »
Breedene.	Chargement et déchargement des parties métalliques d'un pont . . .	3,070 »
Anvers (Dam).	Construction d'égouts avec cheminées place de stationnement . . .	7,488 58
Leupegthem.	Construction d'un dalot . . .	1,245 »
Arlon.	Fondations et montage P. T. de 18"50 . . .	4,600 13
Carlsbourg à Offagne.	Terrassements pour voies de croisements . . .	21,180 »
Saint-Médard.	Déblais pour construction d'une voie de garage . .	13,912 24
Zeebrugge.	Construction mur de soutènement et d'un viaduc . .	335,000 »
Beauraing.	Fondation et pose d'un tablier métallique . . .	1,250 »
Morhet.	Terrassements pour agrandissement cour aux marchandises . . .	4,183 36
Straimont.	Terrassements en vue dédoublement voie principale.	3,080 »
Arlon.	Construction annexe au bâtiment à divers usages de la traction . . .	1,075 39
Alost-Lede.	Remplacement de longrines à un viaduc . . .	3,115 75
Année 1908.		
Lessines-Carières.	Fourniture et montage de 2 appareils d'enclenchement . . .	7,049 »
Féluy-Arquennes.	Construction de piliers à un viaduc . . .	3,125 »
Vilvorde.	Fourniture et montage d'une signalisation . . .	11,092 »
Moll.	Id. appareil d'enclenchement . . .	4,240 »
Bruxelles (Nord).	Id. appareils pour signalisation, entreprise Siemens et Halske . . .	1,289,359 »
Id.	Prolongement du passage rue Allard . . .	31,877 »
Malines-Anvers (G. c.)	Construction de loges en bois . . .	1,878 »
Bruxelles (Nord).	Démontage de la passerelle pour signaux . . .	2,250 »
Châtelineau.	Construction d'un bâtiment à divers usages . . .	7,286 26

STATIONS, SECTIONS ou LIGNES.	DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	SOMMES.
Anvers (G. c.)	Modifications à la signalisation.	179,671 50
Treignes.	Installation de l'éclairage par incandescence au pétrole	2,248 »
Malines-Anvers (G. c.)	Construction de 2 loges en bois.	1,998 53
Hofstade.	Travaux de déblais	75,000 »
Montignies (1 ^{re}).	Établissement de hottes pour évacuation des fumées de la remise aux locomotives	79,687 50
Schaerbeek.	Construction bâtiment pour sous-chef et facteurs.	3,674 »
Schaerbeek-Muysen.	Construction de cabines de signalisation	26,000 »
Bruxelles (Pont de la Senne).	Fourniture et montage d'une signalisation complète.	54,133 »
Schaerbeek.	Démontage et enlèvement du pont Teichmann.	3,000 »
Id.	Construction d'une cloche de gazomètre avec accessoires	4,580 »
Landen.	Établissement de clôtures métalliques	1,310 »
Bruxelles (Tour-et-Taxis).	Id. d'un aqueduc en béton	2,953 67
Binche.	Construction d'un abri pour voyageurs.	2,709 72
Louvain (voyageurs).	Chauffage d'une cabine électrique.	3,054 50
Gand-Eecloo à Desterbergen.	Remblais	43,000 »
Anvers (Sud).	Chauffage partie d'un bâtiment.	813 35
Lacken.	Construction mur de clôture	1,485 84
Anvers (Sud)-Muysen.	Creusement de puits	1,155 »
Roux-Monceau.	Prolongement d'un aqueduc.	2,063 75
Muysen.	Fondations d'une plaque tournante	2,323 »
Etterbeek-Cinquanteenaire.	Terrassements pour établissement de la plateforme de la gare	100,000 »
Saint-Ghislain.	Modification à la distribution d'eau	1,693 »
Anvers (G. c.)	Fourniture et montage signalisation électrique.	90,757 20
Schaerbeek-Hal.	Construction de tabliers métalliques	21,500 31
Namur.	Renouvellement parquet salle d'attente de 1 ^{re} classe.	1,214 68
Année 1909.		
Louvain.	Fourniture et montage d'une signalisation électrique, entreprise Siemens et Halske.	1,054,688 »
Falaën.	Terrassements	7,113 44
Marchienne-au-Pont à Monceau.	Pose conduite de l'alimentation d'eau	6,000 »
Aiseau.	Terrassements	6,800 »
Hamont.	Installation de hottes pour l'évacuation des fumées de la remise aux locomotives	18,450 »

(9°)

[N° 122.]

STATIONS, SECTIONS ou LIGNES.	DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	SOMMES.
Cuesmes (A.-C.)	Construction d'une cheminée	2,090 »
Louvain.	Modifications à une passerelle	1,925 »
Monceau (1 ^{re}).	Terrassements	6,259 39

Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Relevé des travaux exécutés par voie de marchés directs pendant les années 1907-1908 et 1909.

LOCALITÉS	DÉSIGNATION DES TRAVAUX	SOMMES
Année 1907.		
Beaumont.	Aménagement d'un bureau de poste	1,611 25
Liège.	Fourniture et pose d'un câble souterrain pour la modification d'une ligne téléphonique (marché se rattachant à une entreprise antérieure dont le délai de garantie n'était pas expiré) (1)	2,573 50
	Fourniture et installation de boîtes terminales de câbles (1)	2,708 »
Bruxelles.	Fourniture et montage des tables commutatrices du bureau central téléphonique (complément d'organes) (1)	1,917 60
Id.	Fourniture et montage des tables commutatrices du bureau central téléphonique (complément d'organes) (1)	3,605 34
Gand.	Fourniture et montage des tables commutatrices du bureau central téléphonique (complément d'organes) (1)	2,104 25
Année 1908.		
Lokeren.	Assèchement des caves du bâtiment des postes. . .	2,361 27
Charleroi (bureau central téléphonique).	Établissement d'une gaine pour câbles	1,200 »
Liège..	Construction d'une canalisation téléphonique souterraine (modification aux travaux d'une entreprise dont le délai de garantie n'était pas expiré) (1) . .	2,050 »
Anvers.	Fourniture et pose de câbles téléphoniques souterrains (fourniture nécessitée par suite de l'incendie du bureau central) (1)	83,542 15
Charleroi.	Fourniture et montage de tables commutatrices du bureau central téléphonique. (Une première table avait figuré dans le stand du télégraphe à l'Exposition de Liège; une seconde, qui avait été exhibée à la même Exposition dans le stand du fournisseur, a été achetée avec 50 p. c. de réduction. Le restant est un complément d'installation) (1)	137,646 22

(1) A l'exception des canalisations téléphoniques, les travaux mentionnés à ce poste consistent dans la mise en œuvre des fournitures effectuées.

LOCALITÉS	DÉSIGNATION DES TRAVAUX	SOMMES
Bruxelles.	Complément des installations du bureau central télégraphique (1)	3,000 »
Id.	Complément des installations du bureau central télégraphique (1)	1,325 »
Liège.	(Fourniture et montage de tables commutatrices en extension) (1).	42,188 32
Gand.	(Fourniture et montage de tables commutatrices en extension) (1)	51,127 33
Id.	(Fourniture et montage d'organes en extension) (1).	2,509 »
Anvers.	Compresseurs et pompes à vide pour le service de la télégraphie pneumatique. (Marché passé de la main à la main, l'adjudication n'ayant donné aucun résultat (1)	40,900 »
Année 1909.		
Bruxelles.	Complément de l'équipement du bureau central téléphonique (fourniture et montage de nouvelles tables commutatrices) (1).	100,335 32
Mons.	Extension des installations du bureau central téléphonique de Mons (1)	13,931 19
<i>N. B. — Les extensions téléphoniques des bureaux centraux doivent être nécessairement confiées à l'entrepreneur des premières installations, en vue d'obtenir l'unité du système.</i>		

(1) A l'exception des canalisations téléphoniques, les travaux mentionnés à ce poste consistent dans la mise en œuvre des fournitures effectuées.

Administration des Chemins de fer.

Relevé des travaux exécutés par voie d'adjudications restreintes pendant les années 1907-1908-1909.

STATIONS, SECTIONS ou LIGNES.	DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	SOMMES.
Année 1907.		
Louvain.	Construction d'un abri pour ouvriers et de deux pavil- lons pour latrines et urinoirs.	2,487 »
Bruxelles, Tour et Taxis.	Etablissement de niches pour transbordeurs, dans les quais 4 et 6 du hangar aux marchandises	4,850 »
Malines. Atelier central.	Fondations pour machines, outils et dynamos, ainsi que d'une gaine pour conduite de vapeur	1,720 »
Namur. Atelier central.	Construction de deux abris, d'une loge pour magasi- nier, de deux fenêtres et d'une cloison vitrée.	5,641 74
Tournai.	Construction d'un bâtiment pour usine de transfor- mation électrique pour l'éclairage des gares de Tournai et d'Allain.	18,888 55
Blankenberghe.	Pavages de la cour aux marchandises et de la rampe de chargement.	31,759 »
Namur. Atelier central.	Etablissement d'un enclos dans le bâtiment pour dépôt	2,250 »
Bruxelles, Tour et Taxis.	Etablissement de deux rayons dans certaines caves des bureaux de la gare aux marchandises	1,086 »
Cortemarck.	Construction d'un bâtiment pour chaudières et pompes. Construction d'un puits; établissement d'une alimentation d'eau.	9,291 »
Louvain.	Construction d'une cabine électrique	17,730 14
Bruxelles, Tour et Taxis.	Parachèvement de l'usine d'électricité.	4,007 37
Forest-Midi.	Construction d'un quai couvert et modification du hangar aux marchandises.	16,904 50
Blankenberghe.	Construction d'un hangar aux marchandises et prolon- gement de celui existant	6,056 »
Saint-Ghislain.	Forage d'un puits artésien	1,422 50
Bruxelles (Nord).	Asphaltage des trottoirs pour l'élargissement du terre-plein aux heurtoirs des voies 10, 11, 12 et 13.	1,479 53
Thy-le-Château.	Construction d'un abri pour ouvriers abonnés.	3,644 »
Cappelle-au-Bois.	Etablissement de clôtures métalliques le long de la ligne de Malines à Termonde.	2,892 »
Sleydinge.	Construction d'un bâtiment de recettes, provisoire.	1,669 36

STATIONS, SECTIONS ou LIGNES.	DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	SOMMES.
Bruxelles (Nord).	Travaux de ferronneries (3 lots)	4,841 28
Louvain.	Asphaltage de trottoirs	21,100 »
Forest-Midi.	Construction de deux cabines pour signaux	19,276 49
Louvain.	Construction d'un mur de clôture avec grillage et de clôtures en métal, le long de la chaussée de Diest.	5,164 82
Mons.	Agrandissement de l'atelier des réparations et de chargement des accumulateurs	3,282 54
Anvers B. E., transit, cabines III et IV.	Fourniture et montage de deux appareils d'enclenche- ment.	9,100 »
Bruxelles (Tour-et-Taxis).	Etablissement d'une alimentation d'eau potable . . .	8,674 13
Verviers (Est).	Agrandissement des cours aux marchandises. Four- niture de pavés, boutisses et bordures	10,240 10
Anvers (Sud), cabines II et III.	Fourniture et montage d'appareils d'enclenchement.	15,465 »
Gare de formation de Schaerbeek.	Terrassements	98,908 01
Laeken.	Construction d'un mur de soutènement	47,433 95
Tamines.	Construction d'un bâtiment pour sous-station élec- trique	8,500 »
Schaerbeek-Haeren.	Etablissement clôture métallique	2,370 »
Namur A. C.	Surhaussement du bâtiment des forges	2,621 41
Louvain (voyageurs).	Construction local pour accumulateurs.	8,961 65
Virton (Saint-Mard).	Terrassements pour l'aménagement	11,688 93
Jemelle.	Pose de conduite d'eau en fonte.	7,718 54
Namur A. C.	Construction de 6 abris pour bois	5,878 62
Malines.	Prolongement d'une cabine « Saxby »	1,050 »
Vilvorde.	Fourniture et montage d'un appareil d'enclenche- ment	6,914 »
Herstal.	Construction d'un local de surveillance	1,832 »
Bruxelles (Entrepôt).	Fondation pour une grue.	2,890 »
Sichem.	Construction de cabines en bois pour signaux. . . .	3,592 32
Louvain.	Agrandissement de la salle des chaudières.	2,058 14
Anvers (G. C.).	Fondations pour chaudières	1,977 50
Bruxelles (N.).	Construction de supports pour château d'eau. . . .	9,588 »
Namur.	Construction de deux cloisons vitrées	1,158 66
Anvers (Dam).	Construction d'un hangar pour matériel de la traction.	8,775 28
Weelde-Merxplas.	Fourniture et montage d'un appareil d'enclenche- ment.	3,255 »
Namur.	Construction de deux couloirs souterrains	270,225 »
Moll.	Construction d'un bâtiment pour pompes	2,424 50

STATIONS, SECTIONS ou LIGNES.	DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	SOMMES.
Année 1906.		
Montignies (r ⁿ).	Construction d'une remise aux locomotives	319,842 12
Schaerbeek-Muysen.	Construction de 5 loges en maçonnerie.	5,250 »
Gand (Maritime).	Fourniture et montage d'un appareil d'enclenchement.	13,158 »
Bruxelles (Tour-et-Taxis).	Etablissement de rayons dans les bureaux.	9,087 86
Id.	Etablissement de loges, etc.	13,887 73
Berchem.	Construction d'une fosse de visite dans la remise. .	2,420 »
Chercq.	Construction de sectionnement pour éclairage électrique	4,990 »
Châtelineau.	Fourniture et montage d'un appareil d'enclenchement	9,936 »
Schaerbeek-Muysen.	Construction de loges en maçonnerie	11,000 »
Oostcamp.	Aménagement.	36,800 »
Laeken.	Construction d'une charpente métallique pour pavillon royal	2,020 28
Necrpelt.	Fourniture et montage d'appareils d'enclenchement .	14,040 »
Malines.	Établissement d'un dispositif de calage pour pont tournant.	4,000 »
Bruxelles (Tour-et-Taxis).	Fondation d'une grue.	3,165 »
Anvers-Waes.	Remplacement d'un ponton en fer par un en acier. .	5,480 »
Montignies (formation).	Construction de deux cheminées.	17,850 »
Virton-Saint-Mard.	Terrassements pour l'aménagement	3,660 »
Bruxelles (Tour-et-Taxis).	Fondations pour pont à peser	1,140 50
Châtelineau.	Construction d'un bâtiment des recettes provisoire .	11,840 »
Bruxelles (Nord).	Construction d'une annexe au bâtiment des accumulateurs	4,210 »
Berchem.	Construction d'une fosse de visite	2,330 »
Dolhain.	Établissement d'une chape en asphalte à un viaduc .	9,187 50
Bruxelles (Tour-et-Taxis).	Établissement de bouches d'incendie	4,552 43
Haeren (Nord).	Construction d'un bâtiment en bois pour bureaux et salle d'attente	4,194 41
Schaerbeek et Bruxelles(N.)	Construction de caves pour robinets-vannes	2,675 »
Trooz.	Terrassements en vue de l'aménagement	7,579 »
Bruxelles (Nord).	Travaux à la passerelle métallique de la rue des Palais	5,779 35
Bruxelles (Nord).	Construction de fondations et montage d'une P. T. de 18 ^m ,50	3,320 »

STATIONS, SECTIONS ou LIGNES.	DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	SOMMES.
Marchienne-au-Pont.	Construction d'un pont rails sous la nouvelle ligne de Dainpremy à Piétop pour le passage de la ligne de Marchienne à Monceau.	145,562 57
Gentbrugge A. C.	Recimentage d'une cave pour réservoir à pétrole	844 »
Bruges à Courtrai.	Substitution d'un tablier en acier au tablier en fer du pont existant sur le fossé intérieur	5,139 78
Chénée.	Construction d'une cabine en bois pour appareils Saxby	1,025 »
Bruxelles (Nord).	Installation pour la 15 ^e et la 16 ^e voie de tableaux indicateurs de trains	2,363 69
Bruxelles (Tour-et-Taxis).	Fondations pour fosse de visite	919 »
Louvain.	Couverture des entrées des escaliers des passages souterrains	6,642 »
Obourg.	Construction de perrés en maçonnerie au canal du centre	16,945 »
Louvain.	Transfert de l'ancienne passerelle à signaux de Bruxelles (Nord)	3,320 »
Muysen.	Construction de bâtiments à usages divers.	29,360 »
Bruxelles (Nord).	Asphaltage de trottoirs	7,996 »
Gammerages-Viane-Moerbeke.	Renouvellement du tablier métallique d'un pont	1,580 »
Eppeghem.	Construction d'un magasin à marchandises	1,580 »
Welkenraedt.	Construction de perrés de soutènement.	5,000 »
Bruxelles (M.)	Fondations pour un groupe de moteurs électriques	3,298 51
Destelbergen à Gand (M ^{me}).	Construction de six aque lucs	20,386 »
Corroy-le-Château	Établissement d'une rampe de chargement.	2,881 »
Malines.	Fondations de chaudières pour éclairage électrique	23,726 98
Zeebrugge.	Construction d'un pavillon pour latrines, modifications au bâtiment des recettes	2,284 20
Namur, A. C.	Établissement d'un enclos vitré.	1,745 »
Schaerbeek-Muysen.	Extraction de terres	54,000 »
Châtelineau à Châtelet.	Démolition et reconstruction à des ouvrages d'art inférieurs	29,869 20
Louvain.	Appropriation maison pour chef de station.	3,249 »
Année 1909.		
Etterbeek (formation).	Construction d'un bâtiment pour bureaux	1,850 »
Tournai.	Établissement de deux ponts avec moteurs électriques.	3,750 »
Hockay.	Amélioration du bâtiment des recettes	1,200 »
Schaerbeek.	Établissement de quatre chevalets métalliques pour éclairage électrique	3,397 82

STATIONS, SECTIONS ou LIGNES.	DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	SOMMES.
Hôtel ministériel (des chemins de fer).	Installation de bureaux	24,000 »
Etterbeek.	Établissement d'une canalisation et colonne hydraulique	9,613 71
Bruxelles (Tour-et-Taxis).	Chauffage des bains	2,800 »
Id.	Démolition et reconstruction de clôtures	1,523 »
Berzée-Laneffe.	Travaux de réfections à certains viaducs	2,244 18
Nismes.	Prolongement d'une arche d'inondation	3,493 »
Roux-Monceau.	Terrassements en vue de l'aménagement	35,249 23
Bruxelles (Nord).	Construction d'abris sur les trottoirs	330,742 61
Id.	Allongement d'un passage, rue des Palais	3,670 »
Blankenberghe.	Construction d'une cabine Saxby	5,636 74
Muysen.	Construction d'un bâtiment à divers usages.	10,865 »
Gand (Maritime).	Id. id.	16,182 54
Bruxelles (Nord).	Déplacement de la lampisterie	13,800 »

Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Relevé des travaux exécutés par voie d'adjudications restreintes pendant les années 1907, 1908 et 1909.

LOCALITÉS.	DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	SOMMES.
Année 1907.		
Anvers (bureau central téléphonique).	Fondations du local des chaudières.	4,154 14
	Reconstruction de voussettes	3,812 »
	Construction du gitage et du plancher de la salle des croisements.	8,309 33
Verviers (C.).	Construction d'une cheminée d'usine	2,800 »
Bruxelles-Est (poste).	Mise en état de l'habitation du percepteur.	2,069 22
Liège (hôtel des postes).	Établissement de paratonnerres.	1,020 »
Charleroi.	Construction des canalisations téléphoniques souterraines	90,142 78
Id.	Fourniture et pose des câbles téléphoniques souterrains.	341,082 24
Bruxelles et Anvers.	Fourniture et montage de poteaux téléphoniques de dispersion	463,879 26
Charleroi.	Id. id. id.	100,356 66
Courtrai.	Fourniture et montage d'un poteau téléphonique de dispersion	7,055 72
Anvers (bureau central téléphonique).	Fourniture et installation de tables commutatrices du bureau central téléphonique	1,079,328 90
Anvers.	Réservoirs pour l'hôtel central des télégraphes et des téléphones	18,994 95
Id.	Moteurs-survolteurs pour l'hôtel central des télégraphes et des téléphones	10,252 25
Id.	Canalisations d'éclairage pour l'hôtel central des télégraphes et des téléphones.	18,145 »
Id.	Tableau de distribution pour l'hôtel central des télégraphes et des téléphones.	7,125 »
Année 1908.		
Anvers.	Établissement de couvertures de zinc sur divers immeubles destinés à supporter des chevalets de fils téléphoniques	4,350 »
Anvers (bureaux centraux des télégr. et des téléph.).	Raccordement des gaines de circulation d'air aux batteries de chauffe	1,285 »

LOCALITÉS.	DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	SOMMES.
Bruxelles.	Construction de canalisations téléphoniques souterraines	26,188 92
Verviers.	Id. id.	288,677 75
Id.	Fourniture et pose de câbles téléphoniques souterrains.	338,072 59
Bruxelles.	Id. id.	454,385 12
Id.	Id. id.	365,739 14
Bruxelles et Anvers.	Fourniture et montage de poteaux de dispersion . . .	50,041 46
Verviers.	Id. id.	160,000 »
Bruxelles.	Agrandissement de trottoirs autour de poteaux téléphoniques de dispersion à Bruxelles	577 15
Bruxelles (bureau central téléphonique).	Bâti pour les têtes de câbles.	1,847 53
Verviers.	Fourniture et montage des tables commutatrices du bureau central téléphonique	200,199 92
Anvers.	Moteurs pour la télégraphie pneumatique	13,950 »
Id.	Transformateurs et accumulateurs pour l'hôtel central des télégraphes et des téléphones	9,994 »
Id.	Canalisations d'éclairage (gare centrale et rue du Jésus)	4,746 61
Année 1909.		
Gand (centre.)	Établissement de châssis fixes dans les baies d'horloge de la tour principale	6,622 »
Verviers (centre.)	Établissement de paratonnerres	1,478 75
Bruxelles.	Fourniture et montage de poteaux téléphoniques de dispersion	253,642 50
Mons et Ostende.	Fourniture et montage de poteaux téléphoniques de dispersion	80,681 26
Administration de la Marine.		
Année 1909.		
	Grèvement de deux nouveaux cutters destinés au pilotage de Zeebrugge.	2,320 »
	Construction d'un bâtiment pour le service de sauvetage de la même station	32,995 »
	(Marché adjugé à l'intervention de l'Administration des Ponts et Chaussées)	

Le même membre, revenant sur la question de l'Espierre, constate que la solution n'est pas trouvée. En effet : 1° la dérivation vers la mer n'est pas acceptée. Ces eaux infesteraient les contrées par lesquelles elles passeraient et où elles aboutiraient. Cette dérivation appauvrirait d'ailleurs le bassin du bas Escaut, auquel un pompage artificiel ne pourrait obvier; 2° Le barrage serait un *casus belli* avec la France et d'ailleurs il est techniquement impossible; 3° Les moyens d'épuration actuels n'ont pas donné satisfaction.

Et cependant, dit l'honorable membre, la solution est urgente. Il demande qu'une somme de 5,000 francs soit demandée par amendement au budget pour payer un rapport complet sur les différents systèmes qui ont été proposés pour l'épuration de l'Espierre.

Il ajoute que, dans sa pensée, lorsqu'il sera bien démontré que la solution n'est pas trouvée, il y aura lieu de proposer, comme la Chambre de commerce de Gand l'a demandé, de mettre cette question au concours et de désigner un prix de 50,000 à 100,000 francs à remettre au savant qui l'aura trouvée.

Enfin, pour ne pas devoir renvoyer le Budget à la Chambre sur cette initiative du Sénat, il prie la Commission de charger son rapporteur de demander à l'honorable Ministre des Travaux publics de proposer lui-même cet amendement à la Chambre des Représentants.

Cette demande ayant été faite, M. le Ministre a répondu :

« Il est inutile de solliciter ce crédit. Les ressources mises à la disposition de mon Département peuvent éventuellement suffire à cette étude. »

Le même membre fait remarquer que plusieurs canaux nouveaux ou améliorés vont être mis en exploitation : comme ceux de Gand à Terneuzen, de Bruxelles, de Gand à Bruges, de Zeebrugge. Déjà diverses industries s'y établissent. Il demande à la Commission de se joindre à lui pour prier le Gouvernement de faire observer strictement le règlement sur la pollution des eaux.

Le même membre insiste sur la nécessité de l'achèvement de la gare Gand-Saint-Pierre et demande à poser la question suivante :

M. le Ministre des Chemins de fer peut-il donner la certitude que la gare de Gand-Saint-Pierre sera achevée pour l'Exposition de 1913 ?

RÉPONSE.

Les dispositions sont prises en vue de la mise en service pour l'Exposition de 1913, des installations de la gare de Gand-Saint-Pierre et notamment du bâtiment des recettes définitif.

Il fait encore remarquer que les fondations du bâtiment des recettes de la gare Ostende-Quai sont terminées ; d'autre part, les plans et les devis estimatifs des travaux d'élevateurs sont dressés, il suffit de mettre ce travail en adjudication. Il insiste pour qu'il soit demandé au Gouvernement s'il a l'intention de le faire prochainement ?

RÉPONSE.

Le cahier des charges et le détail estimatif, très volumineux, sont à l'impression.

L'adjudication sera fixée dans le délai le plus court possible.

Le Budget ne renseigne aucun chiffre pour la reconstruction de l'écluse des bassins des Pêcheurs, à Ostende. Une convention est en voie de négociation entre l'État et la ville. Plusieurs membres demandent que ces négociations aboutissent dans le plus bref délai possible, les intérêts en cause étant considérables.

Un membre fait remarquer que les paiements pour travaux exécutés pour compte de l'Administration des Ponts et Chaussées ne se font pas d'une façon régulière et normale. Il exprime le vœu que les ordonnances de paiement soient délivrées dans l'ordre des procès-verbaux des réceptions provisoires.

Il demande aussi quand l'Hôtel des Postes de Gand sera enfin achevé ?

RÉPONSE.

Sauf obstacles imprévus, le bâtiment pourra être occupé au commencement de l'année prochaine.

Un membre fait observer que les crédits alloués pour l'Ourthe et pour la Meuse sont insuffisants, surtout quand on les compare avec les travaux hydrauliques en voie d'exécution ou exécutés ailleurs et pour lesquels de larges crédits ont été accordés et sont encore demandés.

Les travaux en aval de Liège sont décidés depuis de longues années. Ils sont indispensables pour la sécurité d'une agglomération de plus de 300,000 habitants.

Le Gouvernement s'est borné cependant, malgré de multiples et formelles promesses, à mettre en adjudication quelques travaux provisoires, qui ont été entrepris le 3 juillet 1908 pour la somme de 318,000 francs. L'adjudication définitive n'est pas encore annoncée. On se borne à des enquêtes et à des projets pour la continuation du travail vers l'aval.

Chaque hiver, et en ce moment même, des inondations causées par l'insuffisance du débouché du fleuve, occasionnent des dommages importants aux propriétaires riverains à la suite des crues de l'Ourthe, de la Vesdre et de la Meuse.

Le même membre attire l'attention du Gouvernement sur les efforts tentés par les représentants du Limbourg hollandais pour obtenir la canalisation de la Meuse en aval de Maestricht. Il demande que la Belgique favorise ces efforts en accordant son intervention pour cette entreprise qui est du plus haut intérêt pour la région orientale du pays. La Meuse cesse d'être navigable à Maestricht; la mise en exploitation des charbonnages du Limbourg exige que cette situation ne se prolonge pas davantage et que le canal de la Campine soit amélioré entre Anvers et Maestricht.

Il est déplorable de constater d'autre part que la canalisation sur le

territoire belge, entre la province de Namur et Liège, n'est pas encore terminée et que des écluses y sont encore à petite section.

Des travaux de voirie sont projetés pour donner aux populations de l'agglomération de Liège des accès indispensables vers les vallées de la Vesdre et de l'Ourthe et vers celle de la Meuse en aval. Il importe de ne pas retarder plus longtemps leur exécution. La voirie actuelle n'est pas seulement insuffisante, elle est devenue par son étroitesse, à raison de l'intensité de la circulation, un danger très sérieux. On peut citer à cet égard le pont jeté sur l'Ourthe à côté de la gare de Chênée, sur lequel un seul véhicule peut passer à la fois, et le chemin vicinal de quelques mètres de largeur qui constitue l'unique sortie de la ville de Liège sur la rive droite de la Meuse vers le nord de la province. L'Etat a, en effet, trouvé bon, dans un but d'économie, de faire aboutir à ce chemin, la grand'route vers Maestricht, au lieu de la prolonger d'un kilomètre vers Liège.

Enfin, le même membre demande que le Gouvernement fasse connaître le résultat de ses études en ce qui concerne les plans et la direction de la ligne nouvelle à continuer vers l'Allemagne? Cette question intéresse au plus haut point les arrondissements de Liège et de Verviers.

RÉPONSE.

Jusqu'à présent le Gouvernement n'est pas fixé sur le tracé qu'il convient d'adopter entre Tongres et la frontière allemande.

Des membres demandent que M. le Ministre des Travaux publics veuille bien communiquer les plans dressées pour le canal du Pays-de-Waes, de Burght à Saint-Gilles-Waes, et, éventuellement, les plans du prolongement vers Stekene?

RÉPONSE.

Les plans de l'avant-projet du canal de Burght à Saint-Gilles-Waes n'étant pas arrêtés par l'Administration, ils ne peuvent être soumis à la Législature.

En ce qui concerne la décision à prendre par le Département des Travaux publics au sujet de ces plans, elle ne pourra intervenir qu'après qu'on aura fait choix du projet d'amélioration à exécuter à l'E-scaut en aval d'Anvers.

Un membre fait observer que le Budget contient un grand nombre de crédits pour des travaux d'amélioration et de transformation qui devraient, d'après lui, être portés au Budget ordinaire; que nombre de dépenses sont improductives et de pur luxe; que certains crédits sont affectés à l'achat de mobilier et à des travaux d'entretien, tels que les dragages de l'Escaut; que le Budget prévoit même le paiement de dommages-intérêts à payer à des particuliers; qu'il n'est pas tenu compte de ce qui disparaît pour être remplacé; que s'il est vrai que le Budget ordinaire des Chemins de fer contient des crédits pour renouvellement, ces crédits sont manifestement très insuffisants; qu'il suffit de rappeler qu'une grande partie des nombreux millions dépensés à la gare du Nord, à Bruxelles,

seront inutiles par suite de la transformation de cette gare en gare surélevée et qu'il en a déjà été ainsi pour un grand nombre de gares ; qu'il en est de même pour les ouvrages de défense militaire et pour les armements. Ce membre ne pourra voter le budget afin de protester contre l'exagération de l'emprunt et le développement inquiétant de la Dette publique.

Il lui est répondu, quant aux crédits demandés par l'Administration des Chemins de fer, qu'ils seront peut-être insuffisants, mais qu'il est facile d'en demander de nouveaux, en cas de besoin, et que des transformations comme celle de la gare du Nord ne sont pas de simples remplacements ; que cette transformation sera loin d'être inutile, même si on surélève les voies, et que si des améliorations ont été apportées à diverses autres gares, elles l'ont été selon des besoins et des nécessités que le trafic précédent ne pouvait faire prévoir et que partout elles sont de la plus grande utilité.

Le même membre demande à poser la question suivante :

Quelle est la somme prévue à l'article 3 du tableau pour dommages-intérêts à payer pour inexécution de travaux ?

RÉPONSE.

Le crédit inscrit à l'article 3 du tableau annexé au Projet de Budget extraordinaire comprend une somme de 500,000 francs en vue du paiement des indemnités dues.

Le même membre demande à poser une deuxième question :

D'après l'article 8 du Projet de Loi, le Ministre des Finances est autorisé à créer, à concurrence du montant de l'emprunt, des bons du Trésor à une échéance qui ne peut dépasser cinq ans. Quelles sont les maisons ou les personnes qui ont prêté, depuis cinq ans, sur les bons du Trésor ? Quel est le montant des bons ainsi émis pour chaque prêteur, le taux de placement et le taux de l'intérêt ?

On fait observer à ce membre que le Ministre ne pourra sans doute pas entrer dans des détails de personnes ; qu'il en serait autrement s'il demandait quel a été le montant des bons émis, au besoin par année et quel a été le maximum et le minimum des taux de placement et d'intérêt ?

RÉPONSE.

Le tableau ci-joint indique, pour la dernière période quinquennale, le montant des bons du Trésor émis par année, le taux d'émission et le taux moyen d'intérêt.

On comprendra qu'il serait inopportun, même au bout d'une certaine période, de publier tous les détails de ces opérations à propos de chacune d'elles. Les conditions subissent l'influence de divers facteurs dont le principal est l'état du marché de l'argent ; elles peuvent marquer, d'un jour à l'autre, des écarts sensibles dont l'explication nécessiterait un exposé spécial. Tel établissement n'apprendrait peut-être pas néanmoins sans dépit qu'il a traité, à un moment donné, à des conditions plus onéreuses que tel autre ; car, il est à peine besoin de le dire, le

Trésor, sauf que l'intérêt public seul le guide, ne mène pas ses négociations dans un autre esprit qu'un banquier ordinaire.

La discrétion en pareille matière est la sauvegarde de l'intérêt de l'Etat, et il convient de ne point s'en départir, même après un laps de temps donné, afin d'éviter des commentaires de nature à nuire aux bonnes relations qui existent entre le Trésor et ses cocontractants.

Au reste, pas plus en matière de bons du Trésor qu'en toute autre touchant à la gestion des deniers publics, le Ministre des Finances n'est soustrait au contrôle.

BONS DU TRÉSOR.

Émissions effectuées pendant les années 1904 à 1908.

ANNÉE D'ÉMISSION	CAPITAL DES BONS ÉMIS		TAUX d' émission	TAUX moyen d'intérêt	Observations
	Renouvellement de bons émis antérieurement	Émissions nouvelles			
Émissions de 1904	90,010,000	15,010,000	Le pair	2-14 %.	
Id. 1905	90,010,000	13,015,000	»	1-87 %.	
Id. 1906	68,500,000	33,000,000	»	2-45 %.	
Id. 1907	76,000,000	33,000,000	»	3-12 %.	
Id. 1908	112,000,000	120,500,000	»	3-21 %.	

Le Gouvernement ne pourrait-il rendre compte chaque mois des sommes qu'il a empruntées, soit par bons du Trésor, soit par émission de titres de rente?

RÉPONSE.

Les opérations de Trésorerie auxquelles procède l'Administration des Finances s'effectuent sous la responsabilité du Ministre, dans la limite des autorisations accordées par les lois. Le contrôle des Chambres s'exerce conformément à la Constitution et aux lois organiques, à l'occasion de la discussion des budgets et de la reddition annuelle des comptes.

De plus, afin de renseigner les Chambres dans le plus bref délai, le Ministre des Finances anticipe sur les renseignements donnés par les comptes en déposant dès le commencement de chaque année un exposé de la situation du Trésor au 1^{er} janvier : le mouvement de la dette flottante fait l'objet d'un chapitre de ce document.

Aller au delà, et surtout instituer, comme la question le suggère, une reddition mensuelle de comptes pourrait compromettre, sans intérêt pour personne, la bonne gestion de la chose publique.

Le même membre demande à poser une troisième question :

Est-il exact que l'ascenseur d'Anderton, qui a servi de modèle pour les ascenseurs du canal du centre, a été transformé par la suppression des pistons hydrauliques? Cette expérience ne doit-elle pas avoir pour conséquence la transformation des derniers ascenseurs du canal du centre qui ne sont pas encore exécutés?

RÉPONSE.

La transformation de l'ascenseur hydraulique d'Anderton en ascenseur à câbles et contrepoids est la conséquence des dégradations survenues au piston, lesquelles doivent être attribuées à la nature spéciale de l'eau.

Il n'est pas à présumer que des dégradations de l'espèce se produiront aux ascenseurs du canal du Centre.

Un membre insiste pour que la Commission veuille bien se joindre à la Section centrale de la Chambre pour demander que la Commission pour l'étude des questions relatives à l'amélioration de l'Escaut en rade et en aval d'Anvers, hâte ses travaux.

Un membre pose la question suivante :

La gare de Bruges est à ce point insuffisante qu'elle ne peut plus recevoir les trains qui doivent être garés dans des gares intermédiaires jusqu'à ce qu'il y ait place.

Cette situation s'est aggravée depuis que le tronçon Blankenberghe-Heyst a été disjoint de l'exploitation de l'État.

Quand pourra-t-on entamer les travaux de la nouvelle gare en projet?

RÉPONSE.

En vue d'augmenter les moyens d'action de la gare de Bruges, on a construit en 1908 deux voies de garage qui ont été ajoutées au faisceau établi près de la bifurcation des lignes d'Eecloo et de Gand.

Des travaux, en cours d'exécution, ont pour but de créer un nouveau faisceau de quatre voies à hauteur de l'atelier de Saint-Michel.

En outre, les modifications nécessaires ont été apportées à l'aménagement intérieur de la gare de Bruges pour permettre la jonction et la disjonction des rames de voitures entrant dans la composition des trains en destination ou originaires de Bruxelles et desservant en partie les relations de Blankenberghe et en partie la ligne de Heyst.

En ce qui concerne les travaux de la nouvelle gare de Bruges, on a exécuté une partie des remblais. On entamera bientôt le redressement de la ligne d'Ostende, de façon à éviter la traversée de la gare de Bruges actuelle par les trains qui ne doivent pas y faire arrêt.

Lorsque ces travaux seront terminés, le bâtiment des recettes et les autres installations de la nouvelle gare seront construits.

Un membre pose la question suivante :

Quels sont les travaux donnés par le Département des Travaux publics à l'adjudication restreinte ou de la main à la main en 1907, 1908 et 1909.

RÉPONSE.

Il est impossible de répondre immédiatement à cette question qui comporte de longues recherches.

Un membre fait observer que sans toucher à la question du Mont des Arts, qui semble en ce moment abandonnée, il serait très nécessaire pour ne pas dire indispensable, de s'occuper de créer ou de disposer un local qui puisse être utile aux très nombreuses expositions de tableaux qui chaque année se produisent à Bruxelles, manifestations très utiles à l'Art et qui ne feront que se multiplier dans la capitale, centre qui est comme indiqué naturellement pour concentrer tous les efforts des artistes qui désirent se faire connaître.

Or, en ce moment, il n'existe que deux locaux pour ces expositions, l'un et l'autre très précaires. Le premier consiste en quelques salons non utilisés encore au Musée moderne, mais qui, par suite de l'accroissement annuel des acquisitions de l'Etat, peuvent être repris pour leur destination naturelle. En outre, ces salons ne sont pas d'une étendue suffisante et sont d'un accès difficile pour l'exposition de statues que l'on est parfois obligé d'introduire par les fenêtres. Restent les salons arrangés en 1904 pour l'Exposition rétrospective de 1905 et qui depuis lors ont servi à différentes reprises et vont encore servir à l'Exposition de 1910 ; les salons sont arrangés dans l'aile droite du Palais du Cinquantenaire. Il serait difficile de trouver mieux, comme distribution et éclairage. Ne pourrait-on consentir au désir absolu et universel de tous les artistes de voir continuer l'usage de ce très beau local aux expositions d'art jusqu'au moment, très souhaité de tous, où d'autres salons, plus au centre de la ville, seront mis à leur disposition ?

RÉPONSE.

Le Gouvernement ne négligera rien pour maintenir le plus longtemps possible les locaux aménagés dans l'aile gauche du Palais du Cinquantenaire et dont l'honorable Sénateur, auteur de la question, se montre, à juste titre, si satisfait.

Un membre se plaint du retard apporté à la consolidation du mur de quai à marée du port d'Ostende. Dans l'état actuel de ce mur l'avant-port n'est pas exploitable. Une partie de ce mur, sur une longueur de 189 mètres, est en voie de réparation ; mais il reste encore 611 mètres de longueur à consolider. Il importe que ces travaux, dont le montant s'élève à plus de 600,000 francs, soient mis immédiatement en adjudication.

JONCTION NORD-MIDI

La Commission de l'année dernière a émis un avis défavorable à la jonction Nord-Midi, le rapporteur a expliqué au Sénat que le motif de cette décision était surtout l'insuffisance de renseignements et sur le tracé et sur le coût de l'entreprise. La note si complète du Gouvernement, les plans y joints et ses explications sont venus éclairer ces différents points.

On semble maintenant d'accord sur l'utilité, disons la nécessité, de raccorder le Nord au Midi, il ne reste qu'à choisir parmi les projets présentés.

Le projet du Gouvernement a été longuement examiné par la Chambre, à tel point qu'il paraît inutile de revenir sur les questions : de la nature du terrain, de l'aspect des viaducs, des discussions entre l'Etat et les communes de Saint-Gilles et Saint-Josse-ten-Noode.

L'amendement fixant à 28,567,704 francs le solde définitif de toutes les dépenses relatives à la jonction directe des parties nord et sud des chemins de fer belges a été adopté avec le sous-amendement suivant : « Le Gouvernement rendra compte annuellement aux Chambres de l'état des travaux et de l'emploi du crédit prévu à l'alinéa précédent.

Un membre émet l'avis que dans l'état actuel de la science de l'entrepreneur, les travaux en tunnel ne constituent plus une sérieuse difficulté. A l'aide du bouclier à air comprimé et du système de solidification des sables bouillants, on peut facilement exécuter les travaux de l'espèce qui étaient irréalisables autrefois.

Un membre rappelle l'avis défavorable au projet du Gouvernement par la majorité de la Commission du Budget extraordinaire de 1908.

Il communique les observations suivantes relatives au projet du Gouvernement et à celui de notre collègue M. Hanrez :

LA JONCTION NORD-MIDI.

Note comparative sur le projet du Gouvernement et le projet Hanrez.

Les deux projets sont inspirés par les mêmes idées quant à la nécessité de relier les lignes ferrées du Nord et du Midi à travers Bruxelles.

La note du Gouvernement (p. 52) rappelle que l'idée mère, sortie des délibérations de la Commission, est qu'il y avait lieu d'adopter ce qui

a été fait à Berlin, dans les conditions les plus heureuses, pour la création de la Stadtbahn qui traverse cette ville.

Or, on peut constater que le projet Hanrez, mieux encore que le projet gouvernemental, réalise cette idée, puisque, comme à Berlin, la jonction est entièrement surélevée.

Tous les avantages attribués au projet du Gouvernement (p. 52 et 53) existent pour le projet Hanrez.

1. — *Les tracés.*

L'examen des plans montre que le projet du Gouvernement est très tourmenté, qu'il comporte, en tunnel, des courbes de 200 mètres de rayon seulement, tandis que le projet Hanrez est presque direct avec une légère inflexion.

La déviation indiquée au plan, au sortir de la gare maritime, peut être évitée en suivant la variante du tracé.

Le projet Hanrez a, en outre, cette supériorité qu'il n'exige pas l'adjonction de moteurs électriques pour la traversée de Bruxelles et qu'il évite ainsi des manœuvres nuisibles au service et des frais.

II. — *La gare du Nord.*

Le projet du Gouvernement semble la maintenir, mais en fait il la recule, puisque la distance de l'axe des quais à la façade sera de 340 mètres.

Le projet Hanrez reporte cette gare à l'Allée-Verte, à 500 mètres environ de la place Charles Rogier.

Peut-on représenter ce déplacement comme un désastre pour les hôtels, cafés et magasins établis aux abords de la gare actuelle ?

Il faut considérer :

1° Que la création d'une gare centrale réduira de quatre-cinquièmes le mouvement de la gare du Nord ;

2° Que la place Rogier restera un centre très animé par suite de sa situation comparable à la porte de Namur ;

3° Que loin de devenir un vaste désert, comme le dit la note gouvernementale (p. 28), la place Rogier serait embellie. En effet, on peut, sur l'emplacement des voies actuelles, construire des habitations ayant façade sur les rues de Cologne et du Progrès qui seraient transformées en deux larges et magnifiques avenues.

La réalisation des terrains devenus disponibles produirait une somme considérable à déduire du coût de la jonction.

Le bâtiment actuel de la place Rogier serait transformé en un théâtre ou une salle de fêtes ;

4° Que l'on pourra relier par une large avenue la gare nouvelle à la place Rogier, que déjà le boulevard d'Anvers relie les deux emplacements ;

5° Que les voies étant surélevées, tout le terrain de la nouvelle gare pourra être utilisé pour le commerce du port ;

6° Et, enfin, que le nouvel emplacement a l'avantage de créer une véritable gare maritime utile au commerce.

III. — *La gare centrale.*

Chaque emplacement a ses partisans. La gare du quartier de la Putterie paraît plus centrale. Mais déjà en 1855 on a proposé d'établir une gare au Marché-aux-Grains, la jonction se faisant par un viaduc de 1,500 mètres entre le boulevard de l'Allée-Verte et la rue Camusel, et l'auteur du projet faisait remarquer « qu'une véritable station centrale à Bruxelles n'est pas tant celle qui sera au centre de la ville que celle qui sera au centre du mouvement manufacturier et commercial. »

La gare du projet du Gouvernement, placée dans un trou, est étriquée dès le début, à ce point que ce n'est plus qu'une halte sans service de bagages. Cela devrait suffire pour faire rejeter ce projet.

La gare du nouveau Marché-aux-Grains pourrait, au contraire, être largement installée.

Il faut rappeler en outre qu'une variante du projet Hanrez rapprochait la gare centrale de la Bourse en la plaçant au vieux Marché-aux-Grains.

L'objection décisive est indiquée dans la note du Gouvernement (p. 29) ; il ne serait pas possible de raccorder la gare centrale à la gare du Quartier Léopold. Or, ce raccordement n'aurait d'autre utilité que de raccorder le Palais de Bruxelles, comme va être raccordé le Palais de Laeken. Cette considération est étrangère à l'intérêt public.

IV. — *La gare du Midi.*

Tous les avantages énumérés dans le projet du Gouvernement, en faveur de la transformation de cette gare, sont également en faveur du projet Hanrez, mais celui-ci n'a pas le grave inconvénient de sacrifier la place de la Constitution en la faisant traverser obliquement par un viaduc.

V. — *Le profil en long de la jonction.*

Les critiques formulées contre le projet Hanrez disparaissent si, au lieu de faire passer les voies au niveau de l'avenue de la Reine, on les fait passer au-dessus de cette avenue. C'était la première solution proposée ; mais il était objecté alors que *jamais* on n'autoriserait la construction d'un pont qui couperait la belle perspective actuelle.

Cette perspective ne perdra rien à être coupée par un beau pont qui serait artistique et qui masquerait seulement la partie inférieure de l'église de Laeken, qui va devenir massive et affreuse par suite des travaux de consolidation en cours d'exécution.

Dans le même ordre d'idées, on reproche au projet (p. 28) de couper la perspective du plateau de Koekelberg à l'ancien observatoire. Ici encore c'est seulement la vue de la partie basse qui serait coupée.

Enfin, la note du Gouvernement déclare (p. 29) que l'examen du projet « fait ressortir suffisamment quel fâcheux effet produirait une ligne aérienne dans toute une partie de la ville qui, sans être élégante, a cepen-

dant, dès aujourd'hui, une importance très grande au point de vue du commerce et de la petite industrie. »

Quelle importance peut-on attacher à ces objections, alors que (pp. 116 à 119) le Gouvernement les réfute victorieusement lui-même en constatant que « dans tous les pays d'Europe, nombreux sont, au contraire, les ouvrages d'art, métalliques ou autres, qui traversent des parties de ville bien plus élégantes que le quartier visé.

» A Berlin, le chemin de fer métropolitain, qui traverse toute la ville en surélévation, a imposé la construction de très nombreux ouvrages d'art dans des quartiers très animés, à proximité du cœur même de la capitale allemande.

» N'y a-t-on pas construit encore dans ces dernières années, alors que l'on était édifié depuis longtemps sur les conséquences et l'effet esthétique des nombreux ouvrages de la Stadtbahn, un immense viaduc métallique de 8 kilomètres de longueur installé en pleine ville, sur les boulevards et les quais, pour le chemin de fer métropolitain électrique?

» A Cologne, de nombreuses avenues, rues ou boulevards sont traversés par des viaducs de chemins de fer. »

Et après avoir cité d'autres exemples encore, la note ajoute : « Ces ouvrages d'art datent de nombreuses années déjà ; depuis, des progrès importants ont été réalisés dans la construction des ouvrages d'art. »

VI. — *Difficultés d'exécution.*

Les affirmations du Gouvernement et de ses géologues ne suffisent pas pour dissiper les craintes que suscite la jonction souterraine dans des terrains douteux, à travers des parties de la ville en déclivité, et où des affaissements auraient des conséquences désastreuses et irréparables.

Les tassements survenus récemment dans des conditions beaucoup moins dangereuses à des monuments de la place de la Concorde, à Paris, montrent les accidents toujours à craindre dans les travaux souterrains. Les affaissements qui viennent de se produire le long du canal de Willebroeck à la suite du brusque abaissement du plan d'eau ont montré également combien l'assèchement de certains terrains peut être dangereux.

D'autre part, le coût des travaux souterrains et le temps nécessaire à leur exécution ne peuvent jamais être évalués avec certitude.

Le projet Hanrez est, au contraire, d'une exécution facile, il peut s'exécuter rapidement et ne donnerait lieu à aucun mécompte.

AUTRES PROJETS.

Outre les projets rappelés dans la note du Gouvernement, le Sénat connaît le projet contenu dans la note de la minorité signée par M. Buisset et le projet de M. J. de Marneffe dont nous venons de recevoir les détails.

(30)

Le Projet de Loi a été adopté à la Chambre des Représentants par 66 voix contre 39 et 24 abstentions.

Votre Commission spéciale vous en propose aussi l'adoption, Messieurs, par 7 voix contre une et 5 abstentions.

Le Rapporteur,
ASTÈRE VERCROYSSÉ.

Le Président,
Vicomte SIMONIS.