

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1861-1862.

CREDITS POUR L'EXÉCUTION DE TRAVAUX PUBLICS⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Un projet de loi tendant à ouvrir au Gouvernement des crédits s'élevant à 14,010,000 francs, nécessaires à l'exécution de divers travaux publics, a été déposé sur le bureau de la Chambre, le 24 juin dernier.

Nous venons, Messieurs, vous rendre compte de l'examen de ce projet de loi en sections, et du résultat des délibérations de la section centrale.

Mais, avant d'entrer dans les détails des observations et des discussions auxquelles il a donné lieu, nous croyons devoir saisir l'occasion qui nous est offerte de constater en quelques mots quelle est la situation financière du pays.

Les voies et moyens de la loi qui nous est soumise reposent entièrement sur la confiance qu'inspire cette situation ; il est donc naturel que nous nous en occupions tout d'abord.

Nous avons du reste à cœur, nous ne nous en cachons pas, de faire ressortir ce qu'il y a de peu fondé dans les déclamations qui surgissent depuis quelque temps au sujet de l'état de nos finances, et qui tendent à représenter le Gouvernement et les Chambres comme entraînant le pays dans des dépenses qui doivent le mener promptement à sa ruine. Notre examen comprendra aussi quelques considérations dérivant de la nature même du projet en question.

Quelles que soient les opinions que l'on professe sur l'opportunité ou la nécessité des dépenses que les Chambres ont votées depuis 1859 ; que l'on soit ou non partisan du système de défense et d'armement consacré par la Chambre et le Sénat ; qu'enfin les moyens de subvenir aux dépenses exigées par les travaux

(1) Projet de loi, n° 179.

(2) La section centrale, présidée par M. E. VANDENPEEREDOOM, était composée de MM. HYMANS, JANAR, DE NAEYER, DE FRÉ, DE BRONCKART et SARATIER.

publics rencontrent plus ou moins d'opposition, il n'est pas moins exact de dire qu'il ressort à toute évidence de l'aperçu sommaire de nos finances, joint au projet de loi, que la situation est prospère au-delà de toute espérance. Les prévisions les plus hardies ont été largement dépassées.

Les impôts ont-ils été augmentés pour faire face à ces dépenses ? Non, et nous pourrions prouver qu'ils ont été proportionnellement abaissés.

Les réformes économiques, celles qui devaient entraîner des sacrifices pour le Trésor, ont-elles fait défaut ? Nous répondrons par la loi du 21 juillet 1860 portant abolition des octrois et qui, pour les années 1860 à 1862, coûtera au Trésor près de 10 millions de francs, tout en dégageant les charges publiques de 2 1/2 millions environ annuellement ; ensuite par le traité de commerce conclu avec la France, et dont l'effet favorable pour le consommateur n'est pas douteux, mais qui, au point de vue des recettes, devait amener, dans la pensée du Gouvernement, une diminution de plus de 500,000 francs dans le produit des douanes.

Et puis encore, tenant compte de l'élévation de prix de toutes choses, le pays ne va-t-il pas s'imposer un sacrifice pour améliorer la position des fonctionnaires ? Avant peu, le surcroît de dépenses à faire de ce chef sera, d'après les évaluations du Gouvernement, de près de 4 millions qu'il faudra introduire en partie déjà dans les budgets de 1863, et ce sera bien.

Le Gouvernement ne compte pas moins sur des excédants de recettes, ils ne résulteront, comme ceux que nous avons à constater dès aujourd'hui, que du développement régulier des branches du revenu public, développement qui dénote une situation économique prospère, à laquelle contribue surtout l'influence fécondante des travaux publics.

Sans doute, il reste beaucoup à faire sous le rapport des intérêts matériels ; des réformes sont attendues ; mais les dépenses dont on cherche à faire un épouvantail ne sauraient être un obstacle à leur réalisation, en raison des sacrifices qu'elles pourraient imposer au Trésor. Peut-être la réforme sur la milice, promise par le Gouvernement, exigera-t-elle l'intervention de l'État, au point de vue de la rémunération du service militaire ; nous l'ignorons, mais, en tous cas, nous devons supposer qu'elle n'en sera pas moins accueillie avec empressement.

Il faut aussi compléter la réforme douanière, dont le traité que nous venons de rappeler n'est que le prélude. Puis, comme corollaire du programme économique du Gouvernement, nous devons tendre constamment à l'abaissement du prix des transports, réclamé par toutes les chambres de commerce.

La liberté commerciale fait naître le progrès, et par suite le bon marché dont tout le monde profite ; mais, à moins de se montrer souverainement injuste à l'égard de nos industriels, la concurrence qu'elle amène doit être facilitée par des abaissements successifs des tarifs et par des moyens de transport sans cesse améliorés.

A ce dernier point de vue, nous devons des éloges au projet actuel, sans anticiper, bien entendu, sur la discussion qui signalera des lacunes fâcheuses. Chaque article de ce projet répond en effet à ce besoin de venir en aide à tout ce qui constitue le trafic. Il n'y est question que de voies de communication nouvelles, de raccourcissements et d'améliorations des voies existantes ; et, qu'on veuille bien le remarquer, non-seulement on consacre à ces idées de progrès 14 millions,

mais encore on nous annonce que, pour compléter les travaux indiqués et ceux décrétés antérieurement, nous aurons à pourvoir, dans un avenir plus ou moins éloigné, à une dépense de 22 millions. — Nous n'entendons pas approuver sans réserve aucune l'emploi des 14 millions demandés, ni prétendre que le système financier, dans lequel le Gouvernement se trouve encouragé par les précédents, soit constamment bon d'une manière absolue. Nous ne comptons pas non plus laisser sans réponse le paragraphe de l'exposé des motifs, qui nous dit qu'en raison des engagements pris, toutes les ressources dont nous disposons sont indispensables; mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit en ce moment; notre but est surtout de faire comprendre combien est favorable l'ensemble de notre situation financière.

Nous avons dit, en commençant ce préambule, que les moyens de subvenir aux dépenses que comporte le projet de loi, reposent entièrement sur la confiance qu'inspire cette situation.

Le Gouvernement ayant en effet à choisir entre l'emprunt, la dette flottante ou les ressources ordinaires, croit pouvoir donner exclusivement la préférence à ce dernier moyen.

Comment a-t-il été amené à entrer plus avant dans le système mis en pratique pour la première fois en 1859, et qui consiste à engager la très-forte part des excédants probables de recettes pendant un certain nombre d'années; c'est ce que nous allons examiner :

Pour cela, nous devons nous demander, en premier lieu, quelle est la situation faite actuellement au Trésor par suite de l'affectation d'une partie des excédants de recettes aux travaux publics décrétés par les lois des 8 septembre 1859, 8 mai et 2 juin 1861.

Les sommes dont il a été disposé par ces lois s'élèvent à 51,261,170 francs, que l'on a rattachées aux budgets de 1859 à 1863, c'est-à-dire à sept exercices.

Il résulte de chiffres officiels que les exercices 1858 à 1860 soldent par un boni de 27,043,474 francs.

L'exercice 1861 laissera un excédant de recettes approximatif de 11 millions.

Quant à l'exercice actuel, les données que l'on possède déjà permettent d'estimer le montant des recettes à 156 millions, ce qui laissera sur les dépenses un boni de 8,850,000 francs. Dans quelques jours nous connaîtrons le montant des recettes du premier semestre de cette année et nous pourrons asseoir d'une manière probablement plus avantageuse encore ce boni. Quoi qu'il en soit, nous voyons qu'en somme les bonis assurés, sans aller au delà de l'année 1862, peuvent être estimés à 47 millions; si bien qu'après cinq années les engagements totaux pris par le Trésor seront couverts, à 4,350,000 francs près.

Voyons maintenant ce que cette situation laisse de disponible sur les excédants mêmes des recettes, et nous aurons satisfait à la question que nous nous étions posée.

D'après les lois précitées des 8 septembre 1859, 8 mai et 2 juin 1861, 26,900,000 francs seulement sont rattachés aux exercices 1859 à 1862. La réserve dont le Gouvernement dispose dès à présent est donc de 20 millions. C'est ce chiffre qui nous a autorisé à dire que les prévisions du Ministre des Finances, prévisions qui ne manquaient pas de hardiesse, avaient été dépassées au delà de toute espérance.

Parfois on fait la réflexion que si les Chambres ne s'étaient pas laissées entraîner dans des dépenses extraordinaires pour la défense militaire du pays, et que si le budget de la guerre était réduit à un moindre chiffre, on pourrait consacrer aux travaux publics des sommes bien plus considérables que celles votées, voire même abaisser certains impôts que l'on croit pouvoir qualifier de vexatoires ou d'impopulaires. Rien de moins contestable que cette réflexion. Mais si les dépenses faites dans la pensée qu'un jour peut-être le pays devra se défendre, sont grandes et, aux yeux de quelques-uns inopportunes, peut-on dire qu'elles soient écrasantes, qu'elles compromettent notre situation financière ? Non, et la preuve c'est qu'en dépit de ces dépenses nous constatons avec un vif plaisir que la situation du Trésor est telle que 20 millions sont dès maintenant disponibles, et que l'habile gestion de nos finances aura permis d'entreprendre, sur les ressources ordinaires seulement, des travaux pour plus de 50 millions en sept ans.

Discussion générale en sections.

La 2^e section demande :

1^o Quelle est la somme restée disponible pour les travaux à exécuter à la Grande-Nèthe, en amont de Lierre, au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux, sur la part attribuée à cette rivière dans le crédit de 500.000 francs, alloué par la loi du 8 mars 1858, pour amélioration à divers cours d'eau et canaux ?

2^o Quels sont les travaux projetés par le Gouvernement pour arriver au double but signalé ci-dessus, au régime de la Grande-Nèthe, depuis Lierre jusqu'à Oosterloo, et quelle dépense absorberont-ils ?

3^o Un vœu unanime est émis pour qu'il soit pris des mesures pour améliorer, le plus tôt possible, la navigation du canal de Charleroi à Bruxelles.

La 3^e section demande :

1^o Pourquoi le projet ne comprend pas un crédit pour la Dendre ?

2^o Elle exprime l'opinion qu'une partie notable du produit du canal de Charleroi devrait être employé soit aux améliorations du régime de ce canal, soit aux réductions des péages.

La 4^e section appelle la sérieuse attention du Gouvernement sur la nécessité d'élargir le canal de Charleroi, depuis Bruxelles jusqu'à la neuvième écluse, en y comprenant également les embranchements, soit directement, soit par voie de concession.

La 6^e section désire savoir ce qui a empêché le Gouvernement de solliciter une allocation pour améliorer le régime des deux Nèthes et pour l'élargissement des écluses du canal de Charleroi.

Toutes les sections ont adopté le projet de loi, à l'unanimité, sauf une abstention qui s'est produite dans la 6^e section.

Les votes sont ainsi répartis : La 1^{re} section adopte par 8 voix.

2 ^e	—	13	—
3 ^e	—	7	—
4 ^e	—	11	—
5 ^e	—	8	—
6 ^e	—	11	— 1 abstention.

Discussion générale en section centrale.

Ensuite des demandes et des vœux formulés en sections et en section centrale, les questions suivantes ont été adressées au Gouvernement. — Nous reproduisons en regard les réponses qui nous ont été faites et nous faisons suivre les observations auxquelles ces réponses ont donné lieu de notre part.

DEMANDES.

Quelle est la somme restée disponible pour les travaux à exécuter à la Grande-Nèthe, en amont de Lierre, sur la part attribuée à cette rivière, dans le crédit de 300,000 francs, alloué par la loi du 8 mars 1858?

Quels sont les travaux projetés par le Gouvernement, au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux, en ce qui concerne le régime de la Grande-Nèthe, depuis Lierre jusqu'à Oosterloo, et quelles dépenses nécessiteraient-ils?

RÉPONSES.

La loi du 8 mars 1858 a décrété l'exécution des travaux nécessaires à l'amélioration, au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux, du régime de la Grande-Nèthe, de l'Yser et du canal de Plasschendaele, par Furnes, à la frontière de France, mais sous la réserve du concours des provinces d'Anvers et de la Flandre occidentale, des communes et des propriétaires intéressés. Ce concours s'est traduit en offres qui ont été acceptées par la Législature, et qui s'élèvent, pour la province d'Anvers, à 222,300 francs, et, pour la province de la Flandre occidentale, à fr. 216,666-67, ensemble fr. 439,166-67.

On a évalué la dépense que comportent les travaux à exécuter dans le but d'améliorer :

1° Le régime de la Grande-Nèthe, à . . fr. 890,000 »

2° Le régime de l'Yser et du canal de Plasschendaele et de Nieupoort, par Furnes, à la frontière de France, à 1,300,000 »

Ensemble . . . fr. 2,390,000 »

La part contributive des provinces, des communes et des propriétaires intéressés dans ces travaux, ayant été fixée à fr. 439,166 67

Celle de l'État est réduite à. 1,950,833 35

DEMANDES.

RÉPONSES.

La loi du 8 mars 1838
a ouvert au Ministère des
Travaux Publics, un pre-
mier crédit de. . . . 500,000 »

Celle du 8 septembre
1839 a ouvert au même
Ministère un second cré-
dit de 1,450,000 »

Ensemble . . . fr. 1,950,000 »

Le Gouvernement dispose donc, dès à présent, de toutes les ressources nécessaires pour couvrir sa part contributive dans la dépense à résulter de l'exécution des travaux ayant pour but d'améliorer, au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux, le régime de la Grande-Nèthe, de l'Yser et du canal de Plasschendaële, par Furnes, à la frontière de France.

Ainsi que cela a été dit plus haut, on a évalué la dépense que comportaient les travaux à exécuter dans le but d'améliorer le régime de la Grande-Nèthe, à 890,000 francs.

Parmi les travaux projetés à la Grande-Nèthe, l'on n'a exécuté jusqu'ici que les seuls ouvrages de Lierre qui se trouvaient compris dans l'évaluation primitive pour une somme de 310,000 francs.

Les travaux de la dérivation, à l'ouest de Lierre, qui peuvent être aujourd'hui considérés comme terminés, ont donné lieu à la dépense suivante :

TRAVAUX EXÉCUTÉS SUR L'EXERCICE 1860.

1° Première partie de la dérivation, à l'ouest de la ville de Lierre. 94,990 »

2° Travaux supplémen-
taires, tunages, enroche-
ments 5,037 56

A reporter. . fr. 100,027 56

DEMANDES.

RÉPONSES.

Report . . . fr.	100,027 36
3° Indemnité pour expropriation de terrains . . .	52,284 55
4° Règlement de compte résultant d'une transaction conclue entre le Département des Travaux Publics et l'entrepreneur, relativement aux dégâts causés à la dérivation, par le fait de l'ouragan et des pluies torrentielles du 16 août 1860 . .	2,373 29

EXERCICE 1861.

1° Complément de la dérivation à l'ouest de Lierre fr.	164,900 "
2° Démolition du pont de la porte d'Anvers et constructions d'enrochements . .	5,978 80
3° Établissement d'une route et d'un pont provisoires, à ladite porte. . .	2,542 82
4° Consolidation de talus.	5,558 72
5° Modification aux avant-bas et aux treuils du barrage de Lierre.	895 50
6° Construction d'un fascinage, à l'aval de ce barrage	856 69

Fr. 335,177 51

A déduire pour ouvrages
qui ont pu être supprimés . 1,181 76

Reste. . . fr. 331,995 75

A cette somme il y a lieu d'ajouter une dépense de fr. 7,212-78 faite pour le payement du personnel chargé de la surveillance des travaux, ce qui porte la dépense faite pour la dérivation de Lierre à fr. 339,208-53, au lieu de 310,000 fr., suivant qu'elle figurait dans l'évaluation primitive.

Il est à remarquer que cette dernière somme ne comprenait que l'exécution des travaux proprement dits et qu'il n'y figu-

DEMANDES.

RÉPONSES.

rait aucune dépense pour surveillance, etc.

Si l'on remarque en outre que le projet primitif date de l'année 1854 ; on sera forcé d'admettre que l'on s'est maintenu dans ses prévisions premières et qu'une différence de 29,000 francs sur 310,000 ou environ 9 p. % ne représente pas l'augmentation qu'ont subie, depuis, les matériaux et la main-d'œuvre.

Les travaux à faire entre Lierre et Oosterloo (y compris l'expropriation du moulin dit du Moll, à Lierre) étaient évalués à 440.000 francs.

Tout porte à croire que cette somme ne sera pas dépassée dans une proportion plus grande que la première, bien entendu, pour l'exécution des travaux dans les limites tracées par le premier projet.

Cette observation est dictée par le fait de la transformation du pont de Loodyck en un pont-barrage, dont l'adjudication vient d'être approuvée au prix de 42,000 francs. En vue d'apporter une grande amélioration à la navigation, l'on a profité de la reconstruction obligée du pont dont il s'agit, pour en changer la destination : c'était une mesure aussi opportune qu'avantageuse ; mais il va de soi que si dans le désir de reproduire, sur les divers points de la rivière, l'amélioration qui sera obtenue à Loodyck, on devait multiplier des barrages de ce genre, on sortirait tout à fait des limites des premières prévisions, qui étaient d'améliorer le cours de la rivière au point de vue de l'écoulement des eaux, et de faire tourner cette amélioration au profit de la navigation, mais non d'opérer une transformation complète de cette dernière.

Il résulte des considérations qui précèdent, que tout en étant resté dans les limites raisonnables de la première estimation, il est probable que les deux sommes respectives de 310,000 francs et de 440,000 francs, primitivement portées pour la dérivation de Lierre et les travaux

DEMANDES.

Où en sont les études pour l'élargissement des écluses du canal de Charleroi, et pour quel motif le Gouvernement n'a-t-il pas compris ce travail dans le présent projet?

RÉPONSES.

à faire en amont de cette localité, ne seront pas dépassées de plus de 9 p. %.

D'un autre côté, depuis un certain nombre d'années, la ville de Lierre a fait exhausser presque toutes ses rues basses, de sorte que, dans une crue comme celle de février 1850, elle n'aurait plus à craindre pour ses habitants des dégâts sérieux.

Les travaux que l'on avait projeté d'exécuter pour l'isolement complet de la ville de Lierre, travaux qui étaient évalués à 140,000 francs, ne conserveront sans doute plus d'utilité réelle, et la dépense qu'ils auraient occasionnée, pourra être appliquée à des améliorations nouvelles et plus utiles.

On peut donc continuer à croire qu'au moyen de la somme de 890,000 francs, il sera possible d'exécuter, dans les limites primitivement arrêtées, tous les travaux nécessaires pour améliorer le régime de la Grande-Nèthe, au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux.

La hausse assez notable qu'éprouve, dans des moments donnés, le fret sur le canal de Charleroi à Bruxelles paraît être due, jusqu'à un certain point, à l'encombrement qui se produit, dans ces moments, sur le canal et qui, retardant la marche des bateaux, augmente la durée du voyage et par suite les frais de navigation.

Deux moyens ont été mis en avant pour remédier à cet encombrement. Ils consistent, l'un à élargir le canal, depuis l'écluse n° 9 jusqu'à Bruxelles, de manière à le rendre navigable sur toute son étendue pour des bateaux d'un tonnage de 220 tonnes, comme ceux qui peuvent circuler sur la plupart des voies navigables du pays; l'autre, à ajouter à chacune des écluses situées entre Senefte et Bruxelles un second sas des mêmes dimensions que le sas existant.

Un troisième moyen consisterait à construire à côté de chacune des écluses com-

DEMANDES.

RÉPONSES.

prises entre l'écluse n° 9 et Bruxelles une nouvelle écluse appropriée à une navigation par bateau de 220 tonnes, en maintenant la cunette du canal, y compris le souterrain, telle qu'elle existe actuellement. Ce troisième moyen réaliserait immédiatement les avantages du second et serait un acheminement vers l'exécution ultérieure du premier.

Le Département des Travaux Publics continue d'étudier les trois moyens qui viennent d'être indiqués, et de dresser, dans chacune des trois hypothèses, un avant-projet assez détaillé et assez complet pour que l'on puisse juger à la fois de la possibilité et de la dépense d'exécution.

Les études ordonnées se poursuivent avec activité, mais il est facile de comprendre que, sous peine de ne pas présenter de résultats certains, elles ne peuvent être terminées que dans un délai moral.

On sait du reste que, quel que soit le système qui serait jugé mériter la préférence, il s'agit d'une dépense considérable, et il eût été en tout état de choses impossible au Gouvernement d'engager aujourd'hui cette vaste entreprise sans contrevenir aux règles de la prudence. La situation financière, l'exposé des motifs le prouve, est des plus favorables, mais si l'on veut qu'elle reste telle, c'est évidemment à la condition de ne pas demander au Trésor des sacrifices exagérés.

Un membre fait remarquer que la réponse du Ministre des Travaux Publics est calquée en partie sur la déclaration faite à la Chambre par le Gouvernement, lors de la discussion de la loi du 8 juin 1861 sur les travaux d'utilité publique, alors que l'on réclamait vivement le travail de l'élargissement du canal de Charleroi. Seulement M. le Ministre des Travaux Publics était à cette époque plus explicite qu'il ne l'est aujourd'hui. Il a, en effet, indiqué, comme résultat des études provisoires déjà faites, le chiffre de 10 millions comme coût de l'élargissement total, sans travaux d'alimentation, et 12 millions en y comprenant ces travaux. En tout cas, l'étude ordonnée par le Gouvernement ne semble pas avoir fait un pas depuis quinze mois.

Cette réponse rend difficile l'introduction, par la section centrale, d'un amende-

ment destiné à pourvoir à un premier crédit pour le travail dont nous nous occupons, puisque le Gouvernement n'est pas fixé sur l'importance des dépenses totales à faire. Nous devons donc, jusqu'à présent, nous borner à émettre un vœu, nettement exprimé, sur le principe même de l'amélioration à laquelle quatre sections se sont intéressées.

La section centrale le regrette, parce qu'elle considère que l'élargissement du canal de Charleroi répond à un besoin réel et qu'il remplit toutes les conditions d'intérêt général désirables. Il s'agit en effet de combler une lacune, de faire disparaître la solution de continuité qui existe aujourd'hui entre les bassins de navigation de la Meuse et de l'Escaut, et de permettre aux bateaux de fort tonnage de parcourir aussi bien le canal de Charleroi que les autres voies navigables du pays, au grand avantage des prix de transport. Le Gouvernement a reconnu la haute utilité du travail demandé, il est donc superflu d'introduire ici de longues dissertations sur un sujet qui ne paraît pas devoir rencontrer d'opposition. Constatons une fois de plus cependant que le canal de Charleroi est la plus importante de nos voies navigables par le trafic, le produit et les nombreux intérêts qu'elle dessert.

C'est en raison de ce produit même ⁽¹⁾, qui forme net près des deux tiers du bénéfice total réalisé sur les canaux et rivières du pays, que la 5^e section a émis le vœu de voir appliquer une notable partie des recettes à l'amélioration de la navigation de cette voie.

La section centrale espère donc que le Gouvernement tiendra compte de l'avis qu'elle vient d'émettre, et que la première demande d'allocations pour travaux publics comprendra le principe et un commencement d'exécution de l'élargissement complet du canal de Charleroi.

Quant à la question d'argent soulevée par M. le Ministre des Travaux Publics, la section centrale ne se croit pas liée par des considérations se rattachant aux voies et moyens du projet de loi. — Elle n'admet pas que l'exécution de travaux utiles, sinon urgents, reste dépendante de la question d'avenir des excédants de recettes, précisément parce qu'elle ne veut pas contrevenir aux règles de la prudence et de la justice. Elle s'en expliquera, du reste, plus au long à l'art. 3.

DEMANDES.

Pourquoi n'a-t-on pas porté de crédits pour l'amélioration des deux Nèthes?

RÉPONSES.

La convenance qu'il pourrait y avoir d'effectuer des travaux d'amélioration aux Nèthes n'a pas jusqu'à présent été signalée au Département des Travaux Publics.

Dans cette situation des choses, le Gouvernement ne pouvait, en aucune manière, songer à demander des crédits à la Législature.

Quelles circonstances ont empêché de

Lorsque la déclaration dont il s'agit a

(1) Le bénéfice net du canal de Charleroi, en 1860, a été de fr. 916,188-18 sur un produit totale de fr. 1,585,814-04 pour toutes les voies navigables du pays.

Les renseignements statistiques pour l'année 1861 n'ont pas encore été publiés.

DEMANDES.

donner suite à la déclaration faite au Sénat par le Gouvernement que l'État ferait lui-même le chemin de fer de Beaume à Marchiennes?

Quelles mesures a pris le Gouvernement pour assurer désormais la construction de cette ligne?

De quelle époque partira le délai de deux ans accordé à la Compagnie concessionnaire? Ce délai est expiré depuis le 27 mai 1861.

RÉPONSES.

été faite au Sénat, la Société était en instance auprès du Gouvernement pour obtenir la modification de diverses clauses de son contrat, qu'elle prétendait être trop rigoureuses. D'après la position que la Société avait prise à cette époque, le Gouvernement était autorisé à croire qu'elle subordonnait à l'obtention des modifications auxquelles il est fait allusion, l'exécution de ses obligations, sauf, bien entendu, de la part du Gouvernement, à user, comme il le jugeait convenir, des moyens qui pouvaient se trouver à sa disposition pour forcer la Compagnie à remplir son contrat suivant sa teneur primitive. Or, avant de songer à se substituer à la Société pour la construction du chemin de fer de Beaume à Marchiennes, et précisément en vue de donner satisfaction, dans la mesure du possible, aux nombreux et graves intérêts qui étaient en cause, le Gouvernement avait résolu de chercher à obtenir de la Société l'exécution de ses obligations, par voie de justice. Action avait été dictée à la Société par exploit du 9 novembre 1861. Quelque exceptionnel que pût être cet acte de sévérité posé vis-à-vis d'un concessionnaire, le Gouvernement avait tenu à prouver aux populations qui réclamaient avec raison contre l'inaction de la Compagnie, qu'il était décidé à user de tous ses droits contre celle-ci pour faire cesser cette inaction. Par l'exploit introduisant l'instance, le Gouvernement n'avait pas pensé à poursuivre la déchéance de la Compagnie; cette déchéance prononcée, il n'avait pas en effet, pour le moment, de concessionnaire solide à mettre en place de celle-ci; il avait conclu à ce que la compagnie fut condamnée à entreprendre les travaux en deans les trois mois, d'une manière assez efficace et assez sérieuse pour pouvoir être terminés en deux années, sinon à être autorisé à faire procéder d'office à leur exécution. Le contrat judiciaire se trouvait ainsi lié.

DEMANDES.

RÉPONSES.

D'actives démarches furent faites par la Société, sur lesquelles il est inutile d'insister ici, mais il y a lieu de faire remarquer qu'elles parurent justifier, aux yeux du Gouvernement, non l'abandon, mais la suspension du procès. Il s'agissait, bien entendu, d'une combinaison qui assurât la prompte construction de la ligne, ayant toujours pour base l'octroi préalable des modifications au contrat rappelées ci-dessus.

Pendant ce temps, le Gouvernement avait poussé fort avant l'élaboration du projet d'ensemble de travaux publics soumis en ce moment à la Législature, et avait reconnu, après un nouvel examen de la situation financière, qu'il lui était possible d'assumer lui-même les charges de la construction de la ligne de Beaume à Marchiennes. C'est dans ces circonstances, et afin de prouver aux populations et aux industries intéressées combien le Gouvernement avait le sincère désir de venir à leur secours, qu'a été faite au Sénat la déclaration en question. En faisant cette déclaration, le Gouvernement agissait dans la persuasion qu'il était libre d'exécuter lui-même la ligne, attendu qu'il l'était de refuser finalement les changements au contrat sollicités par la Compagnie, comme la condition absolue de la possibilité pour elle de remplir ses obligations. Contre les prévisions du Gouvernement, la Société du Centre, par un revirement inattendu, mais que peut expliquer l'intervention de deux compagnies puissantes d'entreprises de constructions, notifia administrativement et judiciairement à l'État qu'elle acquiesçait aux conclusions prises par celui-ci dans l'exploit du 9 novembre, en ce qui concerne la construction de la ligne de Beaume à Marchiennes par la Société du Centre elle-même, et sans modification aucune à la convention primitive. En présence de cet acquiescement, le Gouvernement n'a pu que res-

DEMANDES.

Pourquoi le projet de loi ne comprend-il aucun crédit pour la Dendre?

Le Gouvernement ne consentirait-il pas à publier, soit par la voie du *Moniteur*, soit de toute autre manière, un exposé de

RÉPONSES.

pecter le contrat judiciaire, lié comme il vient d'être indiqué, et il ne peut que surveiller la Société concessionnaire dans la conduite ultérieure qu'elle tiendra. Il y a toutefois lieu de croire que cette fois l'exécution de la ligne par la Société n'est pas douteuse. En fût-il autrement, et la situation sera fixée dans un très-bref délai, puisque la Société sera par le fait mise en demeure de mettre activement la main à l'œuvre aussitôt après l'approbation des plans qu'elle a déjà soumis depuis quelque temps à l'examen du Département des Travaux Publics, le Gouvernement n'hésiterait pas à reprendre la ligne. Quant au temps d'exécution, il est de deux ans à partir de l'exploit du 9 novembre.

La question de l'amélioration de la Dendre, au double point de vue de l'écoulement des eaux et de la navigation, a exigé des études longues et difficiles, qui n'ont pu être terminées que dans le cours de cette année. Le Gouvernement s'est donc trouvé jusqu'ici dans l'impossibilité de faire usage du crédit alloué par la loi du 8 septembre 1859. Ce crédit qui s'élève à deux millions et demi, suffira pour couvrir la dépense des travaux susceptibles d'être mis immédiatement en adjudication, et qui consistent dans les principaux ouvrages d'art que nécessite la canalisation de la rivière; des ordres formels sont donnés, afin que cette mise en adjudication ait lieu le plus tôt possible.

Adoptant la marche qui a été suivie en général pour l'exécution de nos travaux hydrauliques, le Gouvernement demandera successivement les crédits reconnus nécessaires pour continuer le plus activement, dans la mesure du possible, l'exécution du projet dont il s'agit.

Le Gouvernement pense qu'il sera satisfait à cette demande par l'offre qu'il fait de communiquer aux intéressés tous les

DEMANDES.

l'ensemble des travaux projetés, en faisant connaître avec quelques détails la nature et le but de ces travaux, les motifs qui les ont fait adopter, et, les conditions dans lesquelles ils seront exécutés? Cet exposé serait de nature à rassurer les propriétaires intéressés sur les conséquences de l'exécution du projet, et, en les éclairant sur la position qui leur serait faite, il servirait de stimulant pour les engager à se constituer en wateringues et à aviser, dès maintenant, aux moyens d'organiser un bon système d'irrigations artificielles.

RÉPONSES.

renseignements qui pourront leur être utiles, rien ne sera d'ailleurs négligé pour seconder la formation de wateringues, dont les avantages, au point de vue des intérêts des propriétés riveraines, sont incontestables.

Un membre fait observer que la déclaration formelle du Gouvernement, que les premiers travaux relatifs à la canalisation de la Dendre seront adjugés très-prochainement, sera certainement accueillie avec reconnaissance par les populations intéressées ; toutefois, il ajoute que le crédit alloué par la loi du 8 septembre 1859 ne formant guère que le tiers de la dépense totale, on se demande, non sans quelque inquiétude, comment il sera pourvu, en temps utile, à cette insuffisance, alors que le projet de loi actuel joint à plusieurs dépenses déjà votées, aura, paraît-il, pour résultat d'absorber pour plusieurs années, les ressources disponibles du Trésor. Il espère que, dans le cours de la discussion publique, le Gouvernement fournira des explications entièrement rassurantes à cet égard.

La section centrale recommande cette observation à l'attention du Gouvernement, et exprime des vœux pour la prompte exécution des travaux de la Dendre, qui répondent à des besoins depuis longtemps reconnus.

DEMANDES.

La section centrale demande quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet de la construction d'un palais de justice à Bruxelles, pour laquelle les Chambres ont voté, en 1859, un crédit de 2 millions pour la part de l'État.

RÉPONSES.

Par suite du vote du crédit de 2,000,000 de francs, qui fait l'objet de la loi du 8 septembre 1859, un concours pour la production de plans de construction d'un palais de justice fut ouvert par arrêté royal du 27 mars 1860.

L'art. 1^{er} du programme annexé à cet arrêté, qui indique l'emplacement, est ainsi conçu :

« Le Palais de Justice sera érigé à front
» d'une place ayant au moins les dimen-
» sions de la Place Royale et à laquelle
» aboutiront : d'un côté, la rue de la Ré-

DEMANDES

RÉPONSES.

» gence prolongée; d'un autre côté, le
» prolongement de l'avenue de la Cambre
» (rue des Quatre-Bras); d'un troisième
» côté, si c'est possible, la rue se dirigeant
» vers le centre de la ville. Le Palais fera
» face à la rue de la Régence et sera com-
» plètement isolé. »

Vingt-huit plans furent admis au concours. Cependant le jury du concours composé de 18 membres, dont 5 architectes et plusieurs ingénieurs, déclara qu'aucun des plans ne remplissait les conditions voulues et que pour prévenir de nouveaux retards il convenait de faire choix d'un architecte qui serait chargé de dresser les plans.

Après m'être entouré de tous les renseignements possibles, je choisis M. l'architecte Poelaert, qui demanda quatre ou cinq mois pour faire les plans principaux, les dessins des façades et les plans de répartition des locaux.

Ces plans ont été fournis, et, au point de vue de leur mérite, je crois pouvoir me référer au procès-verbal de la commission qui a été chargée de leur examen, et qui vient d'être inséré au n° 190 du *Moniteur* (9 juillet 1862), p. 3038.

L'architecte s'occupe actuellement des devis : aussitôt que ceux-ci auront été approuvés, il sera possible de prendre une détermination finale au sujet des plans.

DISCUSSION DES ARTICLES.

ARTICLE PREMIER.

§ 1^{er}. — *Construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain.*

VOTE DES SECTIONS.

Toutes les sections ont adopté ce paragraphe, à l'unanimité.

La 1 ^{re} section, par		8 voix.
La 2 ^e —		13 —
La 3 ^e —		7 —
La 4 ^e —		11 —
La 5 ^e —		8 —
La 6 ^e —		12 —

La 1^{re} section demande que la ligne à construire soit mise en communication directe avec celle du Midi. Elle émet le vœu de voir ajouter au texte du paragraphe les mots « *par Cortenberg.* »

La 4^e section désire que la section centrale examine la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu de faire partir le chemin de fer de la station du Midi.

Section centrale.

La section centrale, déférant au vœu exprimé par la 1^{re} section, approuve, à l'unanimité, l'addition des mots « *par Cortenberg* » au texte proposé. Le paragraphe sera donc rédigé comme suit :

« Pour la construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain en » passant par Cortenberg fr. 3,000,000 »

La demande suivante a ensuite été faite au Gouvernement :

DEMANDE.

Quelles sont les modifications du projet qui ont permis de diminuer le chiffre du coût actuel d'environ un million de francs, comparé aux évaluations précédentes ?

RÉPONSE.

La différence entre le chiffre primitivement et celui actuellement indiqué de la dépense à résulter de la construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain par Cortenberg, provient :

1° De ce que le Département des Travaux Publics a admis, pour le projet définitif, une largeur d'entre-voie de 2 mètres, tandis que dans l'avant-projet cette largeur avait été portée à 2^m,50 ;

2° De ce que le Département des Travaux Publics a admis aussi que la ligne directe de Bruxelles à Louvain pourrait

DEMANDE.

RÉPONSE.

se rattacher à la section de Malines à Louvain, à 1,800 mètres environ en-deçà de la station de Louvain, tandis que, dans l'avant-projet, la ligne directe était prolongée jusque dans cette station ;

Et 5°, enfin, de ce que le prix des rails a beaucoup baissé depuis la rédaction de l'avant-projet.

L'état ci-annexé fait la comparaison des dépenses à effectuer pour l'établissement d'un chemin de fer direct, à double voie, de Bruxelles à Louvain, d'après l'avant-projet et d'après le projet définitif :

État comparatif des dépenses à effectuer pour l'établissement d'un chemin de fer direct, à double voie, de Bruxelles à Louvain, d'après l'avant-projet et le projet définitif.

DÉSIGNATION DES OUVRAGES.	PRIX du projet définitif.	PRIX de l'avant-projet.	Observations.
A. Acquisition des terrains, etc.	4,474,800	1,400,000	La longueur totale du railway est de 25,594 mètres, compris entre l'embranchement du Luxembourg, à Schaerbeek, et le chemin de fer de Louvain à Malines, à Kessel-Loo.
B. Construction de la route, terrassements, ouvrages d'art, stations, etc.	2,627,000	2,921,000	
C. Fourniture et pose de la double voie et de tous ses accessoires	4,493,000	2,049,000	
Somme à valoir pour travaux imprévus . . .	358,500	330,000	
Totaux.	5.650,000	6,700,000	
Ci		5.650,000	
Différence en moins en faveur du projet définitif . . fr.		4,050,000	

Les rectifications projetées entre Lille et Tournai, entre Ath et Hal et entre Bruxelles et Louvain, auront pour résultat d'améliorer notablement la ligne internationale de Lille à Herbestal, par Bruxelles ; mais pour compléter ce système d'amélioration, qui répond à un but éminemment utile, il est encore indispensable de faire disparaître la solution de continuité à Bruxelles.

La section centrale insiste sur l'impérieuse nécessité : 1° d'établir un chemin de ceinture servant de raccordement de la station du Nord avec la station du Midi : 2° de raccorder directement à ce chemin de ceinture, d'un côté, la ligne du Midi et, de l'autre, les lignes du Nord et de l'Est, de manière que les convois venant par la ligne du Midi puissent arriver directement dans la station du Nord, et que

les convois venant par les lignes du Nord et de l'Est puissent se rendre directement dans la station du Midi ; il en résulterait que le passage à Bruxelles ne donnerait pas lieu à plus de retards que dans les autres stations.

Il est d'autant plus regrettable que ces travaux n'aient pas été compris dans le projet actuel qu'ils sont destinés, sous un triple rapport, à effacer un vice qui existe au cœur même de notre railway. En effet, la solution de continuité à Bruxelles constitue une véritable lacune, non-seulement dans la ligne internationale de Lille vers la frontière prussienne, mais encore dans celle de Quiévrain vers la Hollande, et elle forme, en outre, une entrave déplorable en ce qui concerne les relations si importantes entre la province d'Anvers et la province du Hainaut et une partie notable de la province du Brabant.

La section centrale se rallie d'ailleurs à l'observation présentée l'année dernière par la section centrale chargée de l'examen du projet qui est devenu la loi du 2 juin 1861, en ce qui concerne l'urgence de la dépense dont il s'agit, car, eu égard à l'extension si rapide des bâtisses autour de Bruxelles, ce qui pourrait être fait aujourd'hui avec une dépense de 3 à 4 millions, coûterait peut-être 8 millions dans quelque temps. (*Voir Documents parlementaires, session de 1860-1861, n° 123, p. 7.*)

Le paragraphe est adopté.

§ 2. — *Achèvement du canal de Deynze à la mer du Nord et de Heyst, y compris la transformation du barrage de Deynze en écluse à sas.*

Sections.

Toutes les sections ont adopté ce paragraphe, à l'unanimité.

Section centrale.

En votant ce dernier crédit pour le canal de Deynze à la mer du Nord, par Schipdonck, dont la dépense totale s'élèvera à près de 11 millions, la section centrale croit utile de faire remarquer que la construction de ce canal a eu pour seul et unique but la dérivation des eaux de la Lys, afin de dégager le bassin de Gand, condition reconnue indispensable pour pouvoir remédier efficacement aux inondations calamiteuses du haut Escaut, sans déplacer le mal et rendre la position de la ville de Gand intolérable.

La section centrale aime à croire que le Gouvernement, en autorisant la navigation dans certaines limites, est convaincu de la nécessité de ne contrarier en rien la destination principale du canal dont il s'agit.

§ 3. *Élargissement de la deuxième section et achèvement de la troisième section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.*

Adopté, à l'unanimité, par toutes les sections et par la section centrale.

§ 4. — *Amélioration du port de Nieuport.*

Adopté, à l'unanimité, par toutes les sections et par la section centrale.

§ 5. — *Canalisation de la Meuse, depuis l'embouchure de la Sambre à Namur jusqu'à la limite du bassin houiller de Chokier.*

Sections.

Toutes les sections ont adopté, à l'unanimité.

Un membre rend hommage aux efforts du Gouvernement, pour achever la canalisation de la Meuse. Il désire que l'on s'occupe de suite de la partie non canalisée du fleuve comprise entre l'aval d'Andenne et Chokier, et demande que la promesse faite par le Gouvernement de faire étudier la canalisation de la Meuse supérieure, de Namur à Givet, reçoive une prompte exécution. — La section se rallie à ces observations.

Section centrale.

Le crédit demandé est voté à l'unanimité.

§ 6. — *Complément des travaux destinés à relier les charbonnages et établissements industriels de l'aval de Liège avec le canal de Liège à Maestricht.*

Adopté, à l'unanimité, par les sections et par la section centrale.

§ 7. — *Construction du canal de Turnhout à Anvers par Saint-Job-in-'t-Goor.*

Sections.

Les votes ont été unanimes sur ce paragraphe dans toutes les sections. La 6^e section demande si les travaux du canal de Turnhout sont conçus de manière à en permettre plus tard le raccordement avec la Marck, si elle venait à être canalisée.

Section centrale.

La section centrale a adressé au Gouvernement la question faite par la 6^e section et a reçu la réponse suivante, qui ne donne lieu à aucune observation.

DEMANDE.

Les travaux du canal de Turnhout à Anvers sont-ils conçus de manière à permettre plus tard le raccordement avec la Marck, si ce cours d'eau venait à être canalisé ?

RÉPONSE.

En prescrivant, dès le 10 mai 1861, la rédaction d'un avant-projet pour la construction d'un canal de Turnhout, par Saint-Job-in-'t-Goor, à Anvers, le Département des Travaux Publics avait fait connaître au fonctionnaire de l'administration des ponts et chaussées chargé de cette rédaction, que dans le cas où le nouveau canal, s'il était construit dans les conditions que dictent les seuls intérêts qu'il doit directement desservir et ceux du

DEMANDE.

RÉPONSE.

Trésor, pourrait avoir pour effet d'entraîner plus tard la canalisation de la Marck, l'avant-projet demandé devrait être dressé dans deux hypothèses différentes.

D'une part, il supposerait l'exécution du canal sans autre préoccupation que les intérêts qui viennent d'être mentionnés.

D'autre part, il en combinerait l'établissement de manière à ne point mettre obstacle, dans l'avenir, à la canalisation de la Marck.

Le but du Département des Travaux Publics était d'être fixé, le cas échéant, sur la dépense d'exécution du nouveau canal d'après chacun de ces deux systèmes.

En faisant parvenir récemment au Département des Travaux Publics l'avant-projet d'un canal à établir entre Turnhout et Anvers, par Saint-Job-in-'t-Goor, le fonctionnaire précité de l'administration des ponts et chaussées a informé ce Département que, dans l'accomplissement de sa mission, il a eu égard aux instructions qu'il lui avait données et dont il vient d'être fait mention.

Soit, dit-il, que l'on se borne à la ligne de Turnhout à Anvers, soit que l'on songe à joindre à cette ligne un embranchement vers la Marck, le tracé restera le même en face de Ryckevorsel, au point où cet embranchement prendrait naissance : la nature et la configuration du sol, l'intérêt qu'il y a de se rapprocher de Beersse, Saint-Léonard et de la partie nord-ouest de la Campine, sont les motifs qui ont déterminé l'emplacement de la ligne vers Anvers ; la chute du terrain vers le nord ne permettrait pas qu'en vue de l'établissement du canal de la Marck, on appuyât d'avantage le tracé vers la droite, il n'y avait pas, dès lors, lieu d'établir un deuxième tracé.

C'est la loi du 2 juin 1861 qui a décrété en principe la construction du canal de Turnhout à Anvers, par Saint-Job-in-'t-Goor, en allouant un premier crédit d'un million.

Cette allocation est restée jusqu'ici sans emploi, et, en y ajoutant le nouveau million compris dans le présent projet de loi, le Gouvernement disposera très-probablement de ressources suffisantes pour prolonger le canal de Turnhout jusqu'à Saint-Job-in-'t-Goor.

Cette section du canal présentera une utilité réelle, qui lui est propre et indépendante de tout prolongement ultérieur ; il est donc bien entendu que rien n'est préjugé quant au moment où la section de Saint-Job-in-'t-Goor à Anvers pourra être exécutée, et, à cet égard, il importe de ne pas perdre de vue que les canaux de la Campine auront coûté au Trésor au delà de 18 millions, sans compter le canal de Turnhout à Anvers, par Saint-Job-in-'t-Goor, dont les évaluations s'élèvent à 6 millions, tandis que des travaux d'utilité publique, décrétés depuis plusieurs années, dans d'autres parties du pays, qui contribuent largement à alimenter les caisses de l'État, sont restés jusqu'ici sans exécution.

§ 8. *Établissement d'une branche de raccordement entre le canal de Bruges à Gand et le bassin de commerce dans la dernière de ces deux villes* 500,000

Sections.

Toutes les sections ont adopté ce paragraphe, à l'unanimité.

La 3^e section appelle l'attention du Gouvernement sur les éboulements occasionnés par les travaux d'approfondissement qui se font au canal de Gand à Bruges.

Section centrale.

Elle adopte, à l'unanimité.

L'observation faite par la 3^e section a été transmise au Gouvernement qui a fait la réponse suivante :

DEMANDE.

Une section ayant attiré l'attention du Gouvernement sur des éboulements qui auraient été occasionnés par l'approfondissement du canal de Bruges à Gand, la section centrale désire avoir des renseignements à cet égard.

RÉPONSE.

En procédant à l'exécution des travaux d'approfondissement et d'élargissement du canal de Gand à Bruges, on a reconnu que le sol est d'une nature tout à fait sablonneuse et sans aucune consistance.

Dans cette situation des choses, et quelques légers éboulements s'étant produits dans des talus que l'on était en train d'établir, le Département des Travaux Publics a immédiatement avisé aux mesures à prendre pour remédier à un inconvénient sur lequel son attention avait été appelée par les fonctionnaires de l'administration

DEMANDE.

RÉPONSE.

des ponts et chaussées préposés à la direction des travaux.

Les mesures prescrites par le Département des Travaux Publics et qui présentent des avantages incontestables au point de vue de l'exécution même des travaux et de l'entretien ultérieur des berges du canal, ont conduit à une diminution de dépenses, au profit de l'État, de fr. 32,487-66.

§ 9. — *Pour la canalisation de la Mandel, depuis la Lys jusqu'à Roulers* fr. 1,000,000

Sections.

Ce paragraphe a été adopté, à l'unanimité, par toutes les sections.

Dans la 1^{re} section, un membre a demandé que le canal projeté ne soit pas embranché à Vive-Saint-Éloy, — qu'il se rapproche le plus possible de Courtrai, et que, conformément à l'étude faite par M. de Sermoise, l'embranchement ait lieu dans la Lys, en amont d'Harlebeke.

Dans la 4^e section, un membre exprime le désir de voir le point de départ du canal aussi rapproché que possible de Courtrai.

Section centrale.

La section centrale adresse au Gouvernement la question suivante :

DEMANDE.

RÉPONSE.

Quelle sera approximativement la perte que le canal de la Lys à Roulers pourra occasionner au chemin de fer de la Flandre occidentale?

Il est impossible de fournir aucune indication précise à cet égard. Une concurrence sérieuse s'établira nécessairement entre le canal et le chemin de fer, mais jusqu'où le batelage et le chemin de fer abaisseront-ils respectivement leurs prix de transport, c'est ce que l'on ne saurait déterminer d'avance. Un fait est certain, c'est que cette concurrence s'établira et que l'industrie de Roulers en recueillera directement le profit. Or, mettre l'intéressante ville de Roulers dans les meilleures conditions de production possible, mettre cette ville, quant à ces conditions, sur un pied d'égalité avec la plupart des centres

DEMANDE.

RÉPONSE.

industriels, tel est précisément le but que le Gouvernement se propose par la construction du canal, et il n'est pas douteux que ce but ne soit atteint.

Le paragraphe est adopté par les sept membres présents.

B. — CHEMIN DE FER.

§ 10. — *Pour l'achèvement des stations et leurs dépendances, fr. 2,500,000*

Sections.

La 5^e section désire que des explications soient demandées au Gouvernement, sur le chiffre de la dépense à faire dans la station de Châtelineau, il lui semble que la Compagnie du chemin de fer de l'Est, qui occasionne en partie cette dépense, n'intervient pas pour une assez forte part.

La 5^e section charge son rapporteur de demander en section centrale le détail des 2,500,000 francs demandés pour l'achèvement des stations et de leurs dépendances.

Le paragraphe est adopté, à l'unanimité, dans toutes les sections.

Section centrale.

Le Gouvernement soumet à la section centrale un amendement tendant à obtenir 500,000 francs de plus sur le crédit demandé, afin de pouvoir prolonger le quai dit du Rhin, à Anvers, en face du fort Saint-Laurent. Il appuie cette demande par les considérations suivantes :

« Le quai dit du Rhin bordant la rive droite de l'Escaut, à Anvers, a été construit, en 1844, par les soins de l'administration des chemins de fer de l'État au moyen des crédits mis à la disposition du Gouvernement pour l'établissement du réseau de nos voies ferrées. Le quai du Rhin appartient donc à l'État qui y perçoit un droit d'abordage.

« Si, lors de son établissement, le quai dont il s'agit n'a pas reçu plus de développement, la cause en doit d'être attribuée à l'existence de la batterie dite de Saint-Laurent, construite pour la défense du pays le long de la même rive du fleuve.

« Aujourd'hui qu'à raison du degré d'avancement auquel sont parvenus les ouvrages de fortification de la place d'Anvers, il est possible de procéder à la démolition complète de la batterie Saint-Laurent, le Gouvernement se trouve en position de pouvoir donner plus d'extension au quai du Rhin en prolongeant le mur de ce quai jusqu'à la rencontre du musoir sud de l'écluse maritime de Kattendyk.

« L'extension de ce quai est vivement réclamée; en effet, par suite du développement continu de la navigation à vapeur, cet ouvrage est devenu insuffisant,

» et ce n'est qu'avec la plus grande difficulté que l'on parvient à y placer les
 » bateaux à vapeur qui fréquentent le port d'Anvers et dont le nombre ne cesse
 » de s'accroître.

» En proposant, par amendement, de majorer de 500,000 francs l'allocation pré-
 » sumée nécessaire au prolongement du quai du Rhin, le crédit de 2,500,000 fr.,
 » demandé dans le projet de loi soumis en ce moment aux délibérations des Cham-
 » bres législatives, pour l'achèvement des stations des chemins de fer de l'État et
 » de leurs dépendances, le Gouvernement est mû par cette considération que c'est
 » au moyen des crédits affectés à la construction du chemin, qu'a été établie, ainsi
 » que cela vient d'être dit, la partie existante de ce quai.

» Mais l'intention du Gouvernement est, de confier à l'administration des ponts
 » et chaussées, la direction des travaux de prolongement du quai du Rhin, le
 » service de cet ouvrage ayant été confié à ladite administration en 1851.

» Il va de soi que la nouvelle partie du quai appartiendra à l'État, comme la
 » partie existante, et que c'est à son profit que le droit d'abordage y sera perçu. »

Cet amendement est adopté, à l'unanimité.

L'observation faite dans la 3^e section a donné lieu à une demande de la section
 centrale au Gouvernement, la voici :

DEMANDE.

Quel est le montant de la dépense totale
 prévue pour le déplacement de la station
 de Châtelineau?

RÉPONSE.

Cette dépense a été évaluée devoir mon-
 ter de 400 à 450 mille francs. La station
 se construit en commun par l'État et par
 la compagnie de l'Est-Belge. Les frais de
 premier établissement sont provisoirement
 partagés par moitié. La part définitive de
 chacune des deux parties intervenantes
 sera calculée au bout de cinq années d'ex-
 ploitation de la ligne entière de Morialmé
 à Givet. Cette part sera alors fixée propor-
 tionnellement au trafic de chacun pendant
 la cinquième année, sans pouvoir être
 inférieure cependant à 30 p. % de la
 dépense totale.

Quant aux renseignements demandés par la 5^e section, ils ont été fournis à la
 section centrale, mais le Gouvernement ne désirant pas que les chiffres de dépenses
 indiqués pour chaque station puissent être invoqués d'une manière absolue ulté-
 rieurement, il a été décidé que ces renseignements ne seraient pas transcrits dans
 ce rapport, mais seulement déposés sur le bureau de la Chambre pendant la
 discussion du projet de loi.

Le paragraphe amendé par le Gouvernement est adopté, à l'unanimité, et rédigé
 comme suit :

« § 10. — Pour l'achèvement des stations et de leurs dépendances, et pour le
 » prolongement du quai du Rhin à Anvers fr. 3,000,000 »

L'art. 1^{er} est mis ensuite aux voix et adopté par les sept membres présents.

ART. 2.

*Canal de jonction de la Lys à l'Yperlée.***Discussion en sections.**

La 1^{re} section adopte, à l'unanimité des huit membres présents.

La 2^e — treize —

La 3^e section pense qu'il conviendrait de faire aboutir le canal projeté au point le plus rapproché du canal de Bossuyt et attire l'attention de la section centrale sur le chiffre de 150,000 francs exigé comme cautionnement; il lui paraît insuffisant.

Elle adopte, à l'unanimité des huit membres présents.

La 4^e section n'adopte, à l'unanimité des onze membres présents, qu'à la condition de substituer un *minimum* d'intérêts au mode d'intervention proposé, et demande si le Gouvernement a fait faire des études comparatives relativement aux divers tracés praticables, et notamment à celui de Menin à Ypres.

La 5^e section demande : 1^o dans quelle proportion l'excédant de revenu dont il est parlé à l'art. 9 de la convention sera attribué à l'État; 2^o le prélèvement annuel de 5 p. % sera-t-il calculé sur la première mise privilégiée du concessionnaire (fr. 3,200,000) ou sur cette mise successivement réduite par l'amortissement?

L'article est adopté par les huit membres présents.

La 6^e section éprouve des scrupules relativement au mode d'intervention proposé et rejette l'article, par quatre voix contre une et six abstentions.

Discussion en section centrale.

La section centrale, tenant compte des observations faites en sections et désirant obtenir quelques renseignements supplémentaires, tant sur le mode d'intervention de l'État dans la construction du canal que sur la valeur de la concession au point de vue industriel, a adressé au Gouvernement quelques questions que voici : nous enregistrons en même temps les réponses de M. le Ministre des Travaux Publics.

DEMANDES.

Quels sont les motifs qui ont déterminé le Gouvernement à préférer ce nouveau mode d'intervention à celui de la garantie d'un *minimum* d'intérêt?

RÉPONSES.

C'est l'avantage même du Trésor. La garantie eût dû porter naturellement sur tout le capital de l'entreprise, soit, en chiffres ronds, sur six millions de francs. Or, en cas d'insuccès de cette entreprise, au point de vue financier, l'État se trouvait exposé à payer l'intégralité de la garantie, et, relativement à cette éventualité, il n'est pas douteux que son intervention dans la formation du capital, par voie de prise

DEMANDES.

Quels seront les prix de transport de Bossuyt vers les points principaux qui profiteront de la distance plus courte à résulter de l'établissement du canal de la Lys à l'Yperlée?

RÉPONSES.

d'actions et jusqu'à concurrence du chiffre indiqué, ne lui soit moins onéreuse.

D'après les appréciations du demandeur en concession du canal de jonction de la Lys à l'Yperlée, de Commynes à Ypres, les frais de transport seront, pour Ypres :

Péage du canal de Bossuyt à Courtrai fr. ^{Par tonne.} » 50

Droit sur la Lys, de Courtrai à Commynes » 06

Péage sur le nouveau canal . . » 60

De plus : salaire du batelier, 12 centimes, par tonneau et par jour.

Les parcours du canal de Bossuyt à Courtrai, 3 lieues, de celui de la Lys à Commynes, 4 lieues, et de celui de Commynes à Ypres, 3 lieues, se feront chacun en une journée, total 3 journées . . . » 36

Total par tonneau à charge . . 1 32

Les frais de transport pour Nicuport seront comme ci-dessus . . 1 32

Plus le péage à l'écluse de Boesinghe sur le canal d'Ypres à l'Yser » 13

Et deux journées de navigation » 24

» 39

1 71

Les frais seront pour Ostende comme dessus 1 71

Plus le péage de l'écluse Plaschendaele » 08

Une journée de batelier de plus » 12

0 20

1 91

Mêmes frais que ci-dessus pour Dunkerque 1 91

DEMANDES.

Quels sont ces prix par les voies actuellement existantes ?

RÉPONSES.

En somme ronde, les frais de transport seront, par le nouveau canal :

	Le tonn.
De Bossuyt à Ypres	1 30
— à Nieuport et à Fur-	
nes	1 70
— à Ostende et à Dun-	
kerque	1 90

I. Les frais de transport par les voies navigables actuellement existantes se composent de deux éléments, les péages et le salaire du batelier constituant ensemble le fret.

Or, le fret de Mons à Ypres, pour le charbon, est de 5 à 7 francs le tonneau.

Si l'on s'arrête au *minimum* de 5 francs par tonneau pour tout le parcours, il faut, pour avoir le coût particulier de Bossuyt à Ypres, déduire le coût du parcours de Bossuyt à Mons, soit environ le quart, ou fr. 1-25 le tonneau.

La déduction peut d'autant mieux se borner à ce quart, que la navigation sur les canaux de Mons à Condé et de Pommereuil à Antoing est des mieux réglée.

Il resterait donc pour le parcours actuel de Bossuyt à Ypres, fr. 3.7275 le tonneau, se décomposant comme suit :

Escaut	0.07500
Canal de Gand à Ostende . .	0.08000
Canal de Plaschendaele à	
Nieuport	0.08000
Yser	0.13500
Canal d'Ypres à l'Yser . .	0.15000
Total par bateau en <i>mini-</i>	
<i>mum</i> fr.	0.52000
Salaire du batelier . . .	3.20750
	<u>3.72750</u>

Le salaire de fr. 3-20 n'est point trop élevé eu égard aux difficultés et aux entraves de toute nature que subit le batelage et le halage sur l'Escaut, de Bossuyt à Gand et à la traverse de cette dernière

DEMANDES.

RÉPONSES.

ville, eu égard au temps très-long qu'il faut employer à ce parcours, et à la rareté d'une charge au retour.

II. Les frais sont, de Bossuyt à Ostende, de ladite somme de . . . fr. 3.7275
moins trois jours de batelage . . . fr. 0.36
et les deux écluses de Nieuport et de Boesinghe, sur le canal d'Ypres à l'Yser . . . 0.285
0.6480
Fr. 5.0825

III. Pour Nieuport et Dunkerque, ils sont comme Ypres . 3.7276
sans la déduction d'un jour de batelage. . . . fr. 0.12
et du péage de Boesinghe. 0.15
0.2700
Reste net. . . fr. 3.4575

le tonneau.

En résumé, les frais de transport, par les voies navigables actuelles, sont beaucoup plus élevés que ceux auxquels on sera seulement astreint par la nouvelle voie de navigation qu'ouvrira le canal de Commines à Ypres.

Le détail des péages a été donné ci-dessus.

Les autres frais sont : l'intérêt et l'usure du capital représenté par le bateau, équivalant pour un bateau de 10,000 francs à fr. 3 par jour.

La journée de deux hommes à bord du bateau, ensemble 5 —
Celle des haleurs en moyenne 10 —
Le bénéfice du batelier . 6 —
Total. . fr. 24

Ces frais divisés par la capacité du ba-

Quelle est la décomposition de ces prix :
1° en péages ; 2° en tous autres frais ?

DEMANDES.

Le prélèvement annuel de 5 p. % sera-t-il calculé sur la première mise privilégiée du concessionnaire, ou sur cette mise successivement réduite par l'amortissement?

Quelles données possède-t-on pour évaluer le nombre approximatif des tonnes à transporter?

RÉPONSES.

teau, équivalant à 200 tonneaux en moyenne, représentent 24 francs par jour-bateau ou 12 centimes par jour-tonneau.

Il n'est pas inutile de faire remarquer en faveur de la voie navigable projetée, qu'elle sera toujours rapide, facile et régulière par les moyens d'alimentation qui existeront sur les deux canaux de Bossuyt à Courtrai et de Commynes à Ypres, tandis que la voie actuelle par l'Escaut, la traverse de Gand et les canaux qui partent de cette ville, est longue, pénible et ne permet qu'une navigation souvent interrompue.

Un intérêt de 5 p. % y compris $\frac{1}{2}$ p. % d'amortissement est attribué au capital privilégié. Le fonds, qui a à pourvoir ainsi, en même temps et dans des proportions déterminées, à l'intérêt et à l'amortissement, peut être affecté à cette destination suivant des combinaisons diverses. Ce sont les statuts qui régleront la combinaison qui sera définitivement agréée par le Gouvernement; mais, quelle que soit cette combinaison, pourvu bien entendu qu'elle se renferme dans la règle prescrite, d'une manière absolue, de comprendre $\frac{1}{2}$ p. % d'amortissement dans les 5 p. % attribués au susdit capital privilégié, il semble que cette combinaison est indifférente au Trésor.

Dans une notice qu'ils ont publiée, les promoteurs de l'idée de la jonction de la Lys à l'Yperlée estiment que le mouvement total dans toutes les directions sera, pendant les dix premières années de la concession, de 180,000 tonnes à charge et de 70,000 tonnes à vide, et, après les dix premières années de la concession, de 240,000 tonnes à charge et de 100,000 à vide.

Dans l'opinion du Département des Travaux Publics, cette évaluation n'est point empreinte d'exagération.

DEMANDES.

Le Gouvernement a-t-il fait faire des études comparatives relativement aux divers tracés, et notamment au tracé du canal de Menin à Ypres?

RÉPONSES.

Son appréciation à cet égard s'appuie sur un document officiel, à savoir : les renseignements statistiques recueillis et publiés récemment par ses soins, en ce qui concerne l'année 1860.

Ces renseignements établissent que, sur le parcours entier du canal de Plasschendaele, par Nieuport et Furnes, à la frontière de France, le tonnage total a été, en 1860, de 413,728 tonnes à charge et de 234,690 tonnes à vide, et se subdivise en 261,901 tonnes à charge et 121,267 tonnes à vide pour la partie du canal comprise entre Plasschendaele et Nieuport, et en 153,827 tonnes à charge et 113,423 tonnes à vide pour la partie comprise entre Nieuport et la frontière de France.

D'autre part, on peut admettre que la plus grande partie de mouvement qui est acquis aujourd'hui au canal de Plasschendaele à la frontière de France, le sera au canal de jonction de la Lys à l'Yperlée.

Une étude comparative sérieuse et approfondie a été faite entre les projets des diverses voies navigables ayant pour but d'établir une jonction entre la Lys et l'Yperlée.

Le résultat de l'étude comparative effectuée entre le projet d'un canal de jonction qui se dirigerait de Menin sur Ypres et le projet d'une autre voie navigable qui serait dirigée par la vallée de la Mandel, de Vive-Saint-Bavon sur la Lys, par Ingelmunster et Roulers, et de Roulers, par Plasschendaele, sur Ypres, a été longuement développé aux pp. 11 et 12 de l'exposé des motifs du projet de loi soumis dans ce moment aux délibérations des Chambres législatives.

Quant aux avantages que présente la direction de Commines à Ypres sur celle de Menin à Ypres, ils peuvent se résumer en peu de mots.

La longueur du canal à construire entre

DEMANDES.

RÉPONSES.

Commines et Ypres étant de 16,508 mètres et celle du canal à établir entre Menin et Ypres étant de 19,834 mètres, la première direction a sur la seconde, au point de vue du parcours à effectuer, un avantage de 3,329 mètres.

Le capital à affecter à la construction du canal projeté de Commines à Ypres est fixé dans la convention conclue le 28 juin 1862 entre le Département des Travaux Publics et le concessionnaire provisoire, à la somme de 6,000,000 de francs, tandis que le capital présumé nécessaire à l'établissement d'un canal de Menin à Ypres peut, aux termes d'un projet présenté récemment au Gouvernement, être estimé à une somme d'environ 8,000,000 de francs.

Au point de vue financier, la ligne de Commines à Ypres présente donc sur celle de Menin à Ypres un avantage que, sans exagération, on peut porter à une somme d'environ 2,000,000 de francs.

Il est évident que le péage à percevoir sur un canal qui serait établi entre Menin et Ypres devrait être fixé en raison du capital employé à la construction de cette voie navigable.

Les avantages que présente sur celle de Menin la direction de Commines à Ypres peuvent donc se résumer dans ces trois mots :

FACILITÉ, PROMPTITUDE, ÉCONOMIE.

La section centrale a accueilli avec empressement le crédit demandé pour la construction d'une écluse à Deynze, pour les raisons suivantes :

1° Le trafic du canal de Bossuyt à Courtrai ne saurait prendre de développement sérieux si l'on tenait plus longtemps fermée la navigation du canal de dérivation de Deynze à Schipdonek.

2° L'État a garanti audit canal de Bossuyt à Courtrai un *minimum* d'intérêt, et a, conséquemment, tout avantage à faire prospérer cette voie.

3° Le Couchant de Mons sera mis en communication plus directe avec le littoral, à travers des contrées où l'emploi du charbon de terre ne s'est pas

encore vulgarisé. Les relations de ce bassin houiller deviendront plus promptes avec Bruges, Ostende, etc., etc.

Nous avons accueilli avec non moins d'empressement un premier crédit de 1 million pour le canal à construire de la Lys à Roulers, en vue de faciliter le transport des houilles de Mons à Roulers, sans transbordement ni allègement, c'est-à-dire en diminuant les distances et le fret. Cette voie aussi sera favorable au canal de Bossuyt à Courtrai.

Nous avons à nous prononcer maintenant sur une demande d'intervention de l'État dans la construction d'un canal qui, cette fois encore, offrira le double avantage de la plus courte distance et du fret réduit en faveur de Mons, Ypres, Nieupoort, Ostende, etc., etc.

Il s'agit d'opérer une jonction entre la Lys et l'Yperlée par une voie qui partirait de Commines pour aboutir à Ypres, en complétant de la sorte la jonction de l'Escaut à la Lys (Bossuyt à Courtrai). Les chambres de commerce de Mons, Ypres et Courtrai réclament depuis longtemps cette nouvelle ligne de navigation.

Le principe de la construction n'a pas été combattu; il dérive du devoir, pour le Gouvernement, de chercher à étendre, autant que faire se peut, les voies de communication directe, et nous répéterons bien haut, avec M. le Ministre des Travaux Publics, que les conditions à remplir en fait de transports sont :

LA FACILITÉ, LA PROMPTITUDE ET L'ÉCONOMIE.

Mais la question du mode d'intervention du Gouvernement a donné lieu à une longue discussion.

Il est de principe que l'État ne peut pas prendre à sa charge tous les travaux publics qui se présentent, qu'il s'agisse de chemins de fer, de routes ou de canaux.

D'un autre côté, l'industrie particulière abandonnée à ses propres ressources, ne peut pas toujours non plus les exécuter. Il y a donc lieu parfois de provoquer une sorte d'alliance entre l'État et les Compagnies, alors surtout que l'on a pour but de permettre au mouvement des expéditions de s'accroître, en reliant les centres industriels aux centres commerciaux, et de développer les marchés de consommation. Le cas se présente ici, mais de quelle façon doit avoir lieu cette alliance, dont le point de départ est que l'entreprise présente un caractère suffisant d'utilité publique.

Trois modes d'intervention peuvent être examinés :

- 1° *Minimum* d'intérêt;
- 2° Prise d'actions;
- 3° Subside.

La garantie d'un *minimum* d'intérêts ne s'accorde généralement que dans la supposition que l'opération à protéger se présente dans des conditions assez satisfaisantes, pour que l'on ait l'espoir fondé de ne pas trop prolonger le sacrifice réclamé.

Les renseignements compris dans les réponses du Gouvernement, sur l'importance probable des transports qu'effectuera le canal et sur l'avantage que présentera la nouvelle ligne au point de vue des frets, sont assez favorables; mais la

solidité de l'opération ne paraît cependant pas assez bien établie pour motiver l'intervention de l'État, par le premier mode indiqué.

Le doute à cet égard n'est guère permis, si l'on s'en rapporte à la prétention même des concessionnaires. Il résulte, en effet, de la réponse qui nous est faite relativement au mode d'intervention préféré dans cette circonstance par l'État, que les demandeurs réclameraient, le cas échéant, la garantie du *minimum* d'intérêts sur le capital entier nécessaire à la construction du canal.

Nous ne croyons pas devoir, en présence de ce fait, examiner de trop près les chiffres qui nous sont remis; et qui, après tout émanent moins du Gouvernement que des concessionnaires eux-mêmes. L'obligation du contrôle disparaît du reste devant l'accord qui existe tacitement entre le Gouvernement et la section centrale sur la convenance d'écarter l'application de la garantie d'un *minimum* d'intérêts.

Ainsi donc, jusqu'à présent, il ne s'est agi que de rendre l'intervention de l'État la moins onéreuse possible; c'est là précisément la cause déterminante de la combinaison qu'on nous propose d'adopter, et nous restons en présence de cette combinaison et de la troisième que nous avons indiquée : la prise d'action ou le subside.

Cette fois nous envisagerons la question à un autre point de vue. L'intérêt du Trésor est sans doute fort respectable; mais il semblerait préférable, que la préoccupation de sauvegarder cet intérêt n'entraînât pas l'État à patronner une entreprise en devenant son associé en qualité d'actionnaire.

La mise en société d'une affaire est sans doute plus facile alors que les premiers souscripteurs présentent une solidité et inspirent une confiance complètes; mais le motif même qui paraît faire désirer aux concessionnaires de s'assurer la participation préalable de l'État, est aussi celui que nous invoquons pour que, sous cette forme, l'État s'abstienne. Nous voulons dire qu'en prêtant son concours il doit favoriser l'entreprise et non pas la spéculation.

En supposant que nos appréciations n'aient rien de fondé, il n'en résultera aucun dommage pour les concessionnaires, attendu que nos scrupules portent sur la forme et non sur le fond.

Nous comprenons fort bien que, livrée à elle-même, l'opération industrielle du canal de la Lys à l'Yperlée est irréalisable; aussi venons-nous proposer de lui venir en aide par un subside qui serait accordé purement et simplement.

Il est évident qu'il ne devrait pas être aussi élevé que la somme d'actions que voulait prendre l'État, puisqu'en définitive ce subside sera donné sans retour et ne participera conséquemment en rien aux bénéfices éventuels de l'affaire.

En égard à cette considération, nous croyons rester dans le vrai en demandant au Gouvernement de substituer aux 2,800,000 francs d'actions un subside de 2 millions.

Si les renseignements que donnent les demandeurs en concession sur les produits de l'opération sont exacts, ou du moins si les espérances qu'ils forment se réalisent, ils n'hésiteront pas à accepter cette substitution. Ils trouveront d'autant plus facilement les capitaux nécessaires à l'entreprise, que cette fois les actionnaires profiteraient seuls des chances favorables qui pourraient survenir, tandis que, par la combinaison proposée, ils seraient condamnés à ne jamais toucher au delà de 5 p. %, y compris l'amortissement.

Cette décision a été prise par cinq voix contre une et précédée de différends, que nous allons mentionner, relatifs au principe de la construction du canal et au mode d'intervention.

1^{re} proposition. — Le principe de la construction du canal de la Lys à l'Yperlée (Commines à Ypres) sera-t-il admis ?

Quatre voix répondent oui, deux membres s'abstiennent.

La question est donc résolue affirmativement.

Il est décidé, en outre, que les mots « à grande section » seront ajoutés au texte de l'article.

2^e proposition. — Le mode d'intervention proposé par le Gouvernement, est-il approuvé ?

Cette proposition est rejetée par cinq voix contre une.

3^e proposition. — Quel est l'avis de la section centrale sur l'intervention pécuniaire de l'État ?

Cette intervention reçoit l'approbation unanime de la section centrale.

4^e proposition. — Un membre propose d'élever le subside à accorder aux concessionnaires à 2,800,000 francs au *maximum*.

Ce chiffre est rejeté par quatre voix contre deux.

5^e proposition. — Reste la proposition dont il a été parlé plus haut, ensuite de laquelle le subside sera de 2 millions au plus. Il est admis par cinq voix contre une.

L'art. 2, sous les réserves susdites, est mis aux voix et adopté par les six membres présents.

Cet article sera rédigé comme suit :

« Le Gouvernement est autorisé à intervenir dans les dépenses de construction » d'un canal à grande section, formant jonction de la Lys à l'Yperlée, par un subside » qui ne pourra excéder 2 millions de francs. »

ART. 3.

Ressources ordinaires appliquées aux travaux compris dans la présente loi.

Discussion en sections.

Une proposition a été faite, dans la 2^e section, de substituer au système de répartition des dépenses extraordinaires sur les budgets à venir, celui d'émission de bons du Trésor. Cette proposition a été ensuite amendée par l'addition à l'article d'un paragraphe ainsi conçu : « Ou, en cas d'insuffisance de ces ressources, par une émission de bons du Trésor. »

Elle a été rejetée, par six voix contre trois et quatre abstentions.

Dans la 5^e section, un membre a déclaré qu'il eut préféré, pour l'exécution des travaux publics indiqués, que l'on recourût à un emprunt au lieu d'imputer les dépenses sur les ressources ordinaires.

Toutes les sections ont adopté l'article, à l'unanimité.

La 1 ^{re} section, par	8 voix.
La 2 ^e —	13 —
La 3 ^e —	7 —
La 4 ^e —	11 —
La 5 ^e —	8 —
La 6 ^e —	12 —

Discussion en section centrale.

Laissant de côté le principe même du système adopté par le Gouvernement, principe qui a donné lieu à une discussion complète en 1858, au point de vue légal, la section centrale reconnaît avec infiniment de satisfaction que la situation du Trésor permet de recourir encore aux ressources ordinaires pour l'exécution de travaux publics, et rend un sincère hommage au Ministre des Finances pour son habile gestion des finances de l'État.

Elle constate, cependant, qu'encouragé sans doute par le succès, le Gouvernement fait cette fois une application plus large du système introduit en 1859, puisqu'alors il ne s'agissait que d'engager 5 millions annuellement jusqu'en 1865 sur un boni probable d'environ 7 millions, tandis qu'aujourd'hui les excédants de recettes reçoivent une destination à peu près complète.

Que résulte-t-il, en effet, de l'exposé des motifs? C'est que, de 1862 à 1865, nous serons en présence d'un boni de 42 millions, dont 20 millions, acquis dès aujourd'hui, pour couvrir une dépense de 59 millions, comprenant 14 millions demandés par le projet actuel et 25 millions pour compléter les crédits de 54 millions votés précédemment.

Il est vrai que le Gouvernement ne prend pas l'engagement de terminer en trois ans tous les travaux indiqués. Il est vrai aussi que, s'il survenait une crise qui pût déranger le plan financier que nous discutons, il serait encore temps d'aviser, soit en recourant à des ressources extraordinaires, soit par la suspension momentanée de certains travaux; cela dépendrait de l'intensité de la crise. Mais, enfin, l'exposé de notre situation financière établit qu'en raison de nos engagements toutes les ressources dont nous disposons nous sont indispensables, et que l'on ne pourrait ni réduire les recettes, ni accroître les dépenses ordinaires et permanentes, sans s'exposer aux plus regrettables mécomptes. Cette sorte de recommandation de n'avoir pas à ouvrir trop largement la porte à des nouveaux crédits budgétaires, est même faite, nonobstant l'observation qui la précède, que 2 millions seront sans emploi après l'annulation du crédit voté en 1861, pour le chemin d'Aerschot à Diest, et qu'ainsi il restera en 1865 une réserve d'environ 5 millions de francs. Quoi qu'il en soit, la section centrale donne son approbation à la combinaison que comporte l'art. 3, avec cette réserve qu'il est bien entendu que, pour d'autres travaux à exécuter ou des dépenses autres que celles prévues, on ne puisse inférer de cette approbation, qu'il faille nécessairement attendre que des ressources ordinaires nouvelles soient disponibles.

S'il en était autrement, la question de savoir s'il est équitable de grever la génération actuelle de dépenses dont profiterait surtout l'avenir, recevrait une solution négative, par l'excès même que l'on ferait du principe.

Mais il y a un terme moyen à prendre : si, d'un côté, il est rationnel de ne pas engager, pour ainsi dire, le patrimoine social, si l'on ne doit pas oublier que chaque génération a un devoir d'économie à remplir, et que, dans cet ordre d'idées, il ne faut charger l'avenir qu'avec modération, il est exact aussi de dire que d'importants travaux ou des dépenses urgentes ne sauraient être entravées par cette considération que les ressources ordinaires font défaut. Et cette observation ne manque pas d'actualité : le Gouvernement complète le tableau des engagements que l'on fait prendre au Trésor par l'énumération des sommes qui, dans un avenir plus ou moins éloigné, seront nécessaires à l'achèvement entier des travaux déjà proposés. Il s'agit de 22 millions ⁽¹⁾ auxquels il faut ajouter, entre autres, les dépenses à faire pour les objets suivants, indiquées par la force des choses :

Le raccordement des stations Nord et Midi de Bruxelles;

Un palais des beaux-arts;

Un palais de justice pour lequel 1,200,000 francs seulement ont été alloués;

Élargissement du canal de Charleroi;

Canalisation de la partie de la Meuse, comprise entre Namur et la frontière française.

En voilà pour 30 millions peut-être; nous sommes donc en présence de 50 millions de travaux indispensables. Dans cet état de choses, est-il possible de mettre en doute la nécessité de recourir bientôt à des ressources extraordinaires, à un emprunt si l'on veut, le mot ne nous effraie pas, sous peine de laisser en souffrance des travaux importants? Nous ne le pensons pas, et c'est en raison d'une conviction mûrement réfléchie que nous avons cru devoir rendre notre pensée par la formule suivante adoptée d'une voix unanime.

« La section centrale, tout en approuvant le système financier que comporte » l'art. 3 du projet de loi, pense qu'il serait dangereux d'ériger ce système en » principe trop absolu. Elle croit qu'il ne faut pas ajourner des travaux dont le » Gouvernement lui-même reconnaît l'utilité, par le désir de couvrir les dépenses » qu'entraîneraient ces travaux au moyen des ressources ordinaires.

» S'il faut éviter de recourir à des ressources extraordinaires, sans une néces- » sité bien reconnue; ce serait en quelque sorte entraver la marche de la civilisa- » tion et du progrès, que de reculer devant des dépenses utiles pour n'avoir point » à recourir à ce genre de ressources. »

L'art. 3 est ensuite mis aux voix et adopté, à l'unanimité.

(*) Chemin de fer de Bruxelles à Louvain	fr. 2,600,000
Canalisation de la Meuse entre Namur et Chokier	4,000,000
Canal de Saint-Job	4,000,000
Dendre	4,800,000
Mandel	1,000,000
Chemin de fer de l'État	2,400,000
Fortifications d'Anvers	5,526,000

Fr. 22,026,000

ART. 4.

La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa publication.

Adopté, à l'unanimité, par les sections et par la section centrale. -

Le projet de loi modifié dans sa rédaction et dans ses chiffres à l'art. 1^{er} § 1, à l'art. 2, et amendé à l'art. 1^{er} § 10 par le Gouvernement, est mis aux voix et adopté, à l'unanimité, par votre section centrale qui vous demande, Messieurs, d'y donner également votre sanction.

Le Rapporteur,
G. SABATIER.

Le Président,
E. VANDENPEEREBOOM.



Modifications adoptées par la section centrale au projet de loi.

ARTICLES DU PROJET DE LOI.

ART. 1, § 1. Pour la construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain fr. 3,000,000

ART. 1, § 10. Pour l'achèvement des stations et de leurs dépendances 2,300,000

ART. 2. Le Gouvernement est autorisé à intervenir dans les dépenses de construction du canal de jonction de la Lys à l'Yperlée, jusqu'à concurrence d'une somme qui ne pourra excéder trois millions de francs. — Son intervention n'aura lieu qu'en souscrivant pour cette somme des actions de la Société concessionnaire. Le Gouvernement pourra réserver aux autres actionnaires un droit de préférence dans la répartition des bénéfices de la Société.

ARTICLES AMENDÉS.

Pour la construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain *par Cortenberg* fr. 3,000,000

Pour l'achèvement des stations et de leurs dépendances et pour le prolongement du quai du Rhin à Anvers . . . 3,000,000

Le Gouvernement est autorisé à intervenir dans les dépenses de construction d'un canal à grande section, formant jonction de la Lys à l'Yperlée, par un subside qui ne pourra excéder. 2,000,000