

(1)

(N° 159.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 10 MAI 1868.

TRAVAUX D'UTILITÉ PUBLIQUE⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Les Chambres ont voté la loi qui autorise le Gouvernement à contracter un emprunt de soixante millions de francs, pour l'exécution d'un vaste ensemble de travaux d'utilité publique. L'unanimité de ce vote est la meilleure preuve du désir de la Législature de persévérer dans les grandes entreprises qui, depuis trente ans, ont transformé la face du pays, et placé la Belgique, selon l'expression du Gouvernement, au premier rang des États secondaires.

A ne considérer que l'œuvre du Ministère actuel, voici la septième loi de travaux publics qui nous est présentée depuis 1859. Agissant pour le compte du Trésor ou venant en aide à l'initiative des particuliers, le Gouvernement ne cesse de vivifier toutes les branches de l'activité sociale. La prospérité croissante de nos finances, le développement sans relâche du mouvement industriel et commercial, encouragent les pouvoirs publics à persévérer dans la voie où les appelle et les soutient la légitime confiance des populations.

Le Ministre des Finances nous rappelait, il y a huit mois, comment les excédants de nos ressources ordinaires ont permis à la fois de réduire les charges publiques et d'accroître les dépenses de l'État. L'administration libérale a successivement réformé le système des douanes, abaissé les péages sur les canaux et les

(1) Projet de loi, n° 157.

(2) La section centrale, présidée par M. E. VANDENPELREBOOM, se composait de MM. HYMANS, DE KERCHOVE, DE WANDRE, NELSIS, BELCKMAN et ELIAS.

tarifs de transport sur les chemins de fer, réduit les droits de pilotage et la patente des bateliers, supprimé les droits de tonnage, les timbres d'avis, et enfin la vexation séculaire des octrois. En même temps elle augmentait les traitements des fonctionnaires, la dotation de tous les services, étendait le réseau des chemins de fer et des voies navigables, assurait la défense nationale et supprimait un antique servage, en rachetant le péage de l'Escaut.

C'était une vive satisfaction pour le pays de savoir, dès l'année dernière, que, sans aucune aggravation de charges, il pouvait faire honneur à tous les engagements résultant des travaux anciennement décrétés, du service de la dette et des grandes réformes accomplies. — Il ne sera pas moins heureux de voir entreprendre une nouvelle série de travaux productifs, à l'aide d'un appel au crédit, qui permettra de liquider nos obligations imprévues et de mettre à profit les excédants futurs, destinés à grandir avec la richesse publique.

Il résulte des chiffres puisés dans les documents officiels, que la Belgique, depuis la conquête de son indépendance, a consacré, en dehors des crédits budgétaires, et indépendamment des sommes affectées à la défense du territoire, plus de 400 millions à des travaux d'utilité publique. Le chemin de fer seul figure pour plus de la moitié dans cette dépense, et les nombreuses concessions accordées par l'État, jointes aux lignes qu'il a construites, portent notre réseau de voies ferrées à près de 4,000 kilomètres.

Malgré l'immense développement des travaux publics depuis 1830, malgré les sacrifices accomplis par le Trésor, et l'appui efficace qu'il a donné aux grandes entreprises de l'industrie privée, la note préliminaire du budget des voies et moyens de 1866 nous apprend que la quotité de l'impôt par habitant est notablement inférieure en Belgique à ce qu'elle est en France et dans les Pays-Bas.

Nous pouvons donc envisager l'avenir avec confiance, en même temps que nous contemplons avec un légitime orgueil les progrès accomplis pendant une période qui compte à peine dans l'histoire d'un peuple.

Le projet de loi soumis en ce moment à la Législature implique en partie le complément de travaux antérieurement décrétés, en partie l'exécution de promesses faites à diverses reprises par le Gouvernement.

Ainsi, les crédits proposés pour l'amélioration des ports d'Ostende, de Nieuport et de Blankenberghe, pour la canalisation de la Lys, de la Dendre, de la Mandel et de la Meuse, pour l'achèvement du chemin de fer de Bruxelles à Louvain, pour la construction du palais de justice de Bruxelles et du palais de Liège, pour la construction du canal de Turnhout à Anvers, sont destinés à couvrir des dépenses admises en principe; tandis que les sommes affectées à l'assainissement de la Senne, au raccordement des stations de Bruxelles et de Liège, les nouveaux subsides pour les travaux d'hygiène et de construction d'écoles répondent à des vœux exprimés au sein des Chambres et au dehors. Les considérations que nous avons émises plus haut, permettent de croire que d'autres espérances qui se produisent à mesure de la réalisation des anciennes, obtiendront dans un prochain avenir leur complète et légitime satisfaction.

EXAMEN EN SECTIONS.

Les procès-verbaux des sections constatent la présence de 60 membres et ne mentionnent aucun vote hostile à l'ensemble du projet de loi.

La discussion générale a fourni à la 1^{re} section l'occasion d'exprimer le vœu que la province de Limbourg fût comprise dans la répartition des travaux projetés. — La même section rappelle au Gouvernement la promesse qu'il a faite de comprendre dans le premier projet de travaux publics à soumettre à la Chambre l'élargissement des écluses du canal de Charleroy, et d'autres ouvrages accessoires destinés à faciliter la navigation. Cette dernière observation s'est produite également dans la 5^e section qui, en outre, appelle l'attention de la section centrale sur l'utilité du rachat des canaux de l'Espierre, de Bossuyt à Courtrai, et des embranchements du canal de Charleroy.

La 4^e section signale à l'attention de la section centrale la nécessité de comparer les revenus des canaux et cours d'eau en général, avec les revenus des voies ferrées. Elle désire aussi que les quantités transportées soient mises en regard. Dans son opinion, les dépenses projetées pour les voies navigables, sont trop élevées, attendu qu'elles ne peuvent pas soutenir la concurrence des chemins de fer et des routes.

La même section demande encore quelles sont les raisons de l'abandon des travaux de la Grande-Nèthe qui jusqu'ici n'ont pas répondu au double but inscrit dans l'art. 1^{er} de la loi du 8 mars 1858, la navigation ayant aujourd'hui entièrement disparu sur la Grande-Nèthe, au détriment de toute la vallée qu'elle traverse.

La 5^e section enfin demande pourquoi le Gouvernement n'a pas compris l'amélioration du Haut-Escaut dans les travaux du projet de loi.

Là se bornent les observations générales. Celles qui se sont produites à propos des articles se trouvent consignées plus loin, sous chacune des rubriques auxquelles elles se rapportent.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

La section centrale, dans sa première réunion, a procédé au dépouillement des procès-verbaux des sections et a résolu de poser une série de questions au Gouvernement.

Celles qui se rapportent à l'ensemble du projet de loi, concernent :

1^o *L'élargissement des écluses du canal de Charleroy et l'amélioration d régime de cette voie navigable.*

A une demande écrite de la section centrale, M. le Ministre répondit dans les termes suivants :

« Par l'art. 2 du projet de loi, le Gouvernement demande l'autorisation de concéder, par voie d'adjudication publique, un chemin de fer direct de Châteli-

neau à Bruxelles, par Luttre, à exploiter par l'État, et s'engage à faire construire ce chemin de fer, aux frais du Trésor, si les soumissions déposées n'étaient pas jugées acceptables.

» Le Gouvernement a la conviction qu'en faisant cette proposition aux Chambres Législatives, il a donné satisfaction aux intéressés bien plus qu'il ne l'eût fait en demandant que les moyens d'élargir les écluses du canal de Charleroi à Bruxelles fussent mis à sa disposition.

» Si, après la mise en exploitation du chemin de fer dont la construction est proposée, l'activité des transports pondéreux sur le canal de Charleroi à Bruxelles révélait de nouvelles nécessités, le Gouvernement pourrait pourvoir aux besoins nouveaux qui se produiraient, en ajoutant à chacune des écluses situées entre Senefle et Bruxelles, un second sas de mêmes dimensions que le sas existant. »

Cette réponse parut satisfaisante à la majorité de la section centrale. Un membre toutefois déclara qu'il n'acceptait les explications du Gouvernement qu'à la condition que le chemin de fer servirait mieux que le canal amélioré, les intérêts de l'arrondissement de Charleroi. Or pour qu'il en fût ainsi, ce chemin de fer devrait avoir des embranchements qui permissent aux charbonnages de s'y relier, et la construction de ces embranchements ne résulte ni du texte de l'art. 2 du projet, ni des éclaircissements qui l'accompagnent.

M. le Ministre s'étant rendu au sein de la section centrale, a déclaré qu'il n'avait pas d'intention arrêtée au sujet de cette question. Il ne peut pas admettre sans étude préalable qu'il y ait lieu de construire des embranchements. Si, après mûr examen, il se décide à les admettre, il se considérera comme amplement autorisé par le texte du projet de loi à les construire, le principal emportant l'accessoire. Le Gouvernement ne veut pas, sans utilité bien démontrée, engager le Trésor dans une dépense de plusieurs millions.

L'interlocuteur de M. le Ministre répond à cette déclaration, qu'un entrepreneur sérieux s'engage à construire le chemin de fer avec les embranchements, sans charges pour l'État ; qu'après avoir imposé des embranchements à la Compagnie de l'Est belge, en accordant la concession de la ligne de Charleroi à Louvain, il ne serait pas logique de les refuser pour la ligne de Charleroi à Bruxelles, et que ne pas exécuter ou laisser exécuter les embranchements avec la ligne principale, c'est empêcher leur construction dans l'avenir.

Après un nouvel échange d'observations sur ce point, la section centrale prend acte de la déclaration suivante de M. le Ministre :

« Le Gouvernement se regarde comme autorisé par la loi, telle qu'elle est formulée, à construire non-seulement la ligne principale de Châtelain à Bruxelles, par Luttre, mais aussi éventuellement les embranchements qui devraient se rattacher à la ligne principale, en tenant compte des intérêts des groupes industriels considérables et des intérêts du Trésor. »

Dans ces conditions, l'auteur des premières observations accepte les explications données, se réservant toutefois, si les embranchements ne sont pas exécutés, de reproduire ultérieurement ses demandes relatives à l'élargissement des écluses du canal de Charleroi.

2° Le rachat des canaux de l'Espierre, de Bossuyt à Courtrai, et des embranchements du canal de Charleroi

Voici à ce sujet les explications de M. le Ministre des Travaux Publics :

« La demande de la section centrale soulève une question de principe de haute gravité. En mettant sur la même ligne le canal de l'Espierre, le canal de Bossuyt et les embranchements, la section centrale indique déjà elle-même, avec toute justice, qu'il faudrait une mesure générale ; mais l'énumération qu'elle fait des canaux à racheter n'est pas complète ; il faut y ajouter le canal de l'Ourthe, celui de Willebroeck et celui de Louvain au Rupel ; il faudrait y comprendre encore, dans un délai rapproché, le canal de Blaton à Ath et de la Lys à l'Yperlée. La raison du rachat, qui ne permettrait en effet d'en exclure aucun, serait l'utilité de mettre les canaux aux mains de l'État afin qu'il abaisse ou supprime les péages. Le côté financier d'une telle opération mérite la plus sérieuse attention. A la différence du rachat d'un chemin de fer, par exemple, qui se paie par ses propres produits, le rachat des canaux fait en vue de la suppression des péages ou de leur réduction dans des proportions notables, constituerait une charge considérable pour le trésor public.

» Mais il ne s'agit pas seulement ici d'une question de finances, quelque grave qu'elle soit ; au fond se présente aussi la question de savoir s'il est juste et désirable que l'État se charge seul de tous les grands travaux d'utilité publique, ou s'il n'est pas infiniment préférable, afin que ces travaux reçoivent tout le développement dont ils sont susceptibles, que l'industrie privée vienne concourir à leur exécution avec l'État ? Dans ce cas, le concours de l'industrie privée doit être sérieux, et ne cesserait-il pas de l'être s'il passait dans la pratique qu'une concession donnée aboutira, même en l'absence de circonstances exceptionnelles, à un rachat aux frais et risques du Trésor ? Une telle pratique ne pourrait que rendre l'État circonspect jusqu'à l'abstention, en matière de concession nouvelles, au grand préjudice de l'industrie elle-même.

» Quoi qu'il en soit, toutes ces questions importantes feront l'objet d'un mûr examen de la part du Gouvernement. »

La section centrale prend acte de la promesse contenue dans la dernière partie de la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics, et appelle son attention sur la note suivante transmise par la 3^e section, et relative au rachat du canal de l'Espierre :

« Vanban déjà avait conçu le projet de la jonction, par un canal à point de partage, de la Deule avec l'Escaut. Les deux versants vers la Deule et vers l'Escaut ont été exécutés. — Le canal au point de partage ne l'est pas encore à raison de grandes difficultés de terrain.

» Le versant vers l'Escaut porte le nom de canal de Roubaix à Espierre. Il mesure 14,560 mètres, dont 6,060 en France et 8,500 en Belgique. — La partie française de ce canal a été acquise d'abord par la ville de Roubaix, puis cédée par la ville à l'État — La partie belge appartient à une Société concessionnaire.

» Sur la partie française, les droits de navigation se perçoivent à raison de

fr. 0-50 par tonne et par distance parcourue ou à parcourir, chaque distance étant de 5,000 mètres et les bateaux vides payant le quart du péage dû à charge, soit pour 6,000 mètres fr. 0-36 par tonne de charge, plus fr. 0-09, ensemble fr. 0-45.

» Sur la partie belge, l'art. 25 de la convention internationale du 27 août 1839 a fixé, pour le parcours de toute la section et sauf le rabais éventuel de l'adjudication, le taux des droits à fr. 0-80, par tonneau de charge, et à fr. 0-20 par tonneau à vide. Le rabais de l'adjudication ayant été de 6 p. %, cela revient à fr. 0-94.

» En résumé, le taux des péages est de fr. 0-075 sur la partie française, de fr. 0-11 sur la partie belge, tandis que le taux *maximum* des péages, par tonne et par kilomètre, est en France du demi-centime, en Belgique du centime.

» Le mouvement du canal d'Espierre à Roubaix ne dépasse pas 100,000. En 1864, il a été exactement de 92,592, dont 76,769 de houilles et 15,623 de marchandises diverses.

» Mais ce canal est appelé, dans un avenir prochain, à une activité considérable. L'exécution du canal à point de partage est reprise. Au projet primitif qui comportait le creusement dans des terrains extrêmement difficiles de fort longs tunnels, on a substitué la construction d'un canal à ciel ouvert, passant par Tourcoing. Par un décret du 21 juillet 1861, l'Etat s'est mis au lieu et place de la ville de Roubaix, à laquelle il a garanti une fourniture d'eau de 2,000^m par vingt-quatre heures. Les expropriations sont commencées et l'on pense que, dans le courant de 1867, Lille, Tourcoing et Roubaix seront unies par eau.

» Si l'Escaut est convenablement canalisé par la substitution d'écluses à sas aux barrages à poutrelles, et si les péages du canal de Roubaix à Lille, par Tourcoing, sont ramenés à un taux modéré, les mines du Couchant de Mons pourront, en raison de la supériorité de qualité de leurs produits, soutenir dans le groupe manufacturier du Nord, la concurrence des houillères françaises. Autrement, celles-ci l'emporteront grâce à leur bas prix, à la différence des frais de transport, à la protection des droits de douane.

» Nos envois par l'Escaut en descente vers le nord de la France, sont tombés de 494,380, en 1858, à 232,944, en 1865, soit de plus de 50 p. %.

» Si l'on veut enrayer ce mouvement de déclin, il est indispensable d'agir sur les transports, en les rendant plus faciles et moins chers, en améliorant la navigation de l'Escaut, en dégrévante celle du canal d'Espierres à Roubaix. »

3° *Les travaux à faire à la Grande-Nèthe.*

La section centrale ayant demandé au Gouvernement ses intentions au sujet de la canalisation de cette rivière, M. le Ministre a répondu :

« La loi du 8 mars 1858 a décréte l'exécution des travaux nécessaires à l'amélioration, au double point de vue de l'écoulement des eaux et de la navigation, du régime de la Grande-Nèthe.

» Il est avéré aujourd'hui, les riverains le reconnaissent et le déclarent eux-mêmes, que les travaux exécutés à la Grande-Nèthe, par l'Etat, avec le concours

de la province, des communes et des propriétaires intéressés, ont très-sensiblement amélioré l'écoulement des eaux de cette rivière.

» Dans une lettre de date récente, la députation permanente du conseil provincial d'Anvers se plaît à constater que le premier des deux buts que l'on se proposait a été complètement atteint.

» De son côté, l'administration communale de la ville de Lierre écrit :

» L'écoulement des eaux est aujourd'hui assuré et les riverains de la Grande-Nèthe sont heureux de pouvoir constater qu'ils se trouvent enfin, grâce aux travaux exécutés par le Gouvernement, à l'abri des inondations désastreuses qui affligeaient la vallée de cette rivière.

» Mais ces autorités énoncent que jusqu'ici la navigation n'a reçu aucune amélioration.

» Dès le mois d'octobre 1864, le Département des Travaux Publics a demandé sur le résultat des travaux exécutés pour l'amélioration de la Grande-Nèthe, à l'ingénieur en chef directeur des ponts-et-chaussées de la province d'Anvers, un rapport circonstancié que ce fonctionnaire lui a fait parvenir, sous la date du 23 mars 1865, et dans lequel il dit que lorsque les travaux entrepris seront terminés, il lui semble évident que non-seulement la navigation ne sera pas anéantie, comme la crainte en a été exprimée, *mais qu'elle sera dans son ensemble sensiblement améliorée.*

» On croit qu'il est tout à fait opportun de mettre le rapport dont il s'agit sous les yeux des membres de la section centrale de la Chambre des Représentants et d'agréer de l'examen du projet de loi relatif à l'exécution de travaux d'utilité publique, qui lui a été présenté dans sa séance du 28 mars. »
(Voir annexe n° 1.)

4° Les revenus et la quantité des matières transportées pour chaque voie navigable appartenant à l'Etat, pendant les années 1860 à 1864.

On trouvera plus loin (annexe n° 2) le tableau indiquant les revenus et la quantité des matières transportées pour chaque voie navigable appartenant à l'Etat, pendant la période susdite.

« Il convient cependant, dit M. le Ministre, dans sa lettre d'envoi, de remarquer, en ce qui concerne les quantités transportées ou le tonnage constaté à charge, que la statistique tenue jusqu'à ce jour n'offre pas toutes les garanties désirables d'exactitude. Sous ce rapport, il est donc prudent de ne pas accorder une confiance absolue aux renseignements fournis : le Gouvernement les produits, parce qu'il n'en possède lui-même pas d'autres.

» A partir du 1^{er} janvier 1865, il a été organisé une statistique à la fois plus complète et plus exacte que celle qui existait précédemment. »

Après avoir pris connaissance du tableau communiqué à la section centrale, un membre constate que la plupart des canaux sont en perte sur leurs frais d'entretien, et demande que le Gouvernement fasse étudier la question de savoir s'il y a lieu de créer encore de nouvelles voies navigables.

D'après cet honorable membre l'ère des canaux est finie; ils doivent céder le

pas aux chemins de fer. Un autre membre fait observer que si les recettes des voies navigables diminuent, la quantité des matières qu'elles transportent va en augmentant, qu'elles rendent de grands services à l'agriculture, et que leur concurrence salubre est une des causes de l'abaissement des tarifs du chemin de fer. Le projet de loi actuel n'implique d'ailleurs la création d'aucun nouveau canal, et par conséquent les observations produites ne trouvent pas en ce moment d'application pratique. La section centrale se borne donc à prier le Gouvernement de mettre à l'étude la question soulevée par un de ses membres.

5° *Travaux à faire au Haut-Escaut.*

Interpellé, dans le sein de la section centrale, sur les raisons pour lesquelles le Gouvernement ne demande pas de crédit pour cet objet, M. le Ministre a répondu qu'il reste encore des sommes disponibles sur les derniers crédits votés par la Législature.

Nous venons d'indiquer les différents points soulevés dans la discussion générale. Il nous reste à constater, pour être complet, qu'un membre a déclaré qu'il réservait son opinion sur l'ensemble du projet de loi. Celui-ci comprend, d'après lui, des travaux productifs et d'autres non productifs, quelques-uns dictés par une stricte justice, d'autres par une simple raison d'équité. — Il ne consent à voter ceux de la seconde catégorie, qu'à la condition que les devoirs de justice de l'État soient au préalable rigoureusement accomplis.

DISCUSSION DES ARTICLES.

ARTICLE PREMIER.

§ 1. — *Amélioration du régime de la Dendre.*

La section centrale a demandé au Gouvernement si le crédit pétitionné pour la Dendre serait le dernier. M. le Ministre des Travaux Publics a répondu comme suit :

« Dans le but d'imprimer une grande activité à l'exécution de la canalisation de la Dendre et d'effectuer cette canalisation de la manière la plus avantageuse possible au Trésor de l'État, en mettant les travaux à entreprendre à la portée d'un grand nombre d'entrepreneurs, le Département des Travaux Publics a subdivisé ces travaux en plusieurs entreprises spéciales.

» L'énumération qui va suivre indique de quelle manière il a été procédé.

» Sous la date du 21 février 1863, a été adjugée l'entreprise des travaux de construction des ouvrages d'art, dérivations et dépendances à établir sur la partie de la Dendre, comprise entre Alost et Denderleeuw en vue de la canalisation de la dite rivière, travaux estimés à la somme de 654,000 francs, moyennant celle de fr. 606,000

A reporter. fr. 606,000

Report. fr.	606,000
» Sous la date du 4 juin 1863, a été adjudgée l'entreprise des travaux de construction de quatre ponts mobiles et de deux écluses à sas à établir dans la partie de la Dendre, comprise entre la limite du Hainaut et Denderleeuw, pour une somme de 100 francs inférieure à l'estimation, soit	445,400
» Sous la date du 9 février 1864, a été adjudgée l'entreprise des travaux de canalisation de la partie de la Dendre, comprise entre Ath et un point pris un peu au delà de la limite de la province de Hainaut, travaux estimés à la somme de fr. 1,560,765-15, moyennant celle de	1,560,000
» Sous la date du 16 août 1864, a été adjudgée l'entreprise des travaux destinés à compléter la canalisation de la Dendre, dans la Flandre orientale, entre la limite du Hainaut et le pont tournant de Ninove, et estimés à la somme de fr. 1,248,846-29, moyennant celle de	1,229,000
» Sous la date du 30 septembre 1864, a été adjudgée l'entreprise des travaux destinés à compléter la canalisation de la Dendre, dans la Flandre orientale, entre le pont de Ninove et la nouvelle écluse d'Alost, et estimés à la somme de 1,017,000 francs, moyennant celle de	994,500
» Sous la date du 10 novembre 1864, a été adjudgée l'entreprise des travaux d'amélioration à effectuer à la partie de la Dendre, comprise entre Alost et Termonde, estimés à la somme de fr. 148,760-15, moyennant celle de	159,800
» L'ensemble des ouvrages adjudgés jusqu'à ce jour comporte donc une dépense totale de fr.	4,972,700
» Si au montant de ces engagements on ajoute celui de la dépense réellement faite jusqu'à présent du chef des expropriations, des frais de surveillance et autres, qui s'élève à	1,185,265
» on trouve un total de fr.	6,157,965
» Les crédits alloués par la loi du 8 septembre 1859 et par celle du 1 ^{er} juin 1863, s'élèvent ensemble à fr.	4,500,000
» Le crédit nouveau demandé aujourd'hui est de	2,500,000
Ensemble. fr.	7,000,000
» En déduisant du montant des crédits celui des dépenses faites et des engagements pris jusqu'à ce jour, qui est de fr.	6,157,965
» on trouvera une différence de fr.	842,037
» Au moyen de cette somme disponible il y aura à pourvoir à l'exécution des travaux à entreprendre à Termonde et qui peuvent être estimés à 500,000 francs, et au paiement des expropriations qui restent à opérer.	

» Les renseignements qui viennent d'être fournis établissent qu'il n'y a eu aucun mécompte dans les estimations des travaux proprement dits, et que s'il devait s'en présenter ultérieurement ce ne pourrait être qu'à raison des prix élevés qui auraient dû être payés pour les expropriations. »

Cette réponse a paru satisfaisante à la section centrale. Les études faites après la promulgation de la loi de 1851, dans le but de concilier le double intérêt de la navigation et de l'agriculture, ont fait établir à 7 millions de francs la dépense totale à résulter de la canalisation de la Dendre, et dont le détail est indiqué dans l'exposé des motifs du projet de loi présenté à la Chambre, le 8 mai 1863. (*Documents*, n° 163, pp. 15 et 16.) Les explications du Gouvernement font espérer que ce chiffre ne sera point dépassé. La section centrale, à l'unanimité, propose l'adoption du nouveau crédit, dont le principe a été depuis longtemps admis par la Législature.

§ 2. — Amélioration de la Lys.

Les Chambres ont voté, à l'unanimité, l'année dernière un crédit de 250,000 francs destiné à la construction d'une nouvelle écluse à sas, sur la Lys, à Harlebeke. Ce travail a pour but de permettre aux bateaux, larges de 5 mètres, qui naviguent sur le canal de Bossuyt à Courtrai et sur l'Escaut, de naviguer sur cette partie de la Lys. Grâce à ces travaux et à ceux qui ont été décrétés en 1859, la canalisation de la rivière se trouvera ainsi placée dans les meilleures conditions entre Gand et Courtrai. Reste à compléter cette amélioration entre Courtrai et la frontière de France. Le nouveau crédit de 250,000 francs est destiné à modifier dans ce but l'écluse de Comines.

Adopté à l'unanimité.

§ 3. — Canal de Turnhout à Anvers par Saint-Job-in-'t-Goor.

La construction du canal de Turnhout à Anvers par Saint-Job-in-'t-Goor a été décrétée en principe par la loi du 2 juin 1861. Un premier million voté à cet effet resta sans emploi jusqu'à l'achèvement d'un avant-projet pour la construction de ce canal sur tout son parcours jusqu'à Anvers. Un vote émis en 1862, a permis d'entreprendre l'exécution de la première section du canal jusque vis-à-vis du village de Saint-Job-in-'t-Goor. On ne préjugeait rien à cette époque quant au moment où les ressources du Trésor permettraient d'exécuter la section de Saint-Job-in-'t-Goor jusqu'à Anvers. Les localités intéressées se féliciteront de voir inscrire à cet effet dans la loi actuelle, un nouveau crédit d'un million, qui portera à 20 millions au moins, les sommes consacrées aux canaux de la Campine.

Adopté à l'unanimité.

§ 4. — Canalisation de la Mandel.

Il y a près d'un quart de siècle que, reprenant des études restées sans résultat sous le règne de Marie-Thérèse et sous le gouvernement des Pays-Bas, on s'est

occupé de la canalisation de la Mandel, afin de rendre au district de Roulers un élément de prospérité dont il jouissait à l'époque où de gros bateaux venant de Gand remontaient par Ingelmunster jusqu'à Iseghem, et de lui donner une voie navigable qui lui fit obtenir à bas prix les houilles, la chaux, les pavés, etc., venant du Hainaut. Le Gouvernement a expliqué dans l'exposé des motifs de la loi du 14 août 1862 l'utilité d'un canal à grande section de la Lys à Roulers, se rapprochant autant que possible de Courtrai. La dépense totale de ce travail était évaluée à 2 millions de francs, dont la moitié fut votée à cette époque. L'entreprise de la section comprise entre Roulers et Iseghem et de l'écluse à sas de Vive-Saint-Éloy, a été adjugée pour la somme de 580,440 francs. Les 419,560 francs restants serviront à payer l'expropriation des propriétés riveraines, et le nouveau crédit d'un million permettra de faire exécuter sans retard la deuxième section du canal entre Iseghem et la Lys.

Adopté à l'unanimité.

§ 5. — Exécution de travaux stipulés dans le traité du 12 mai 1863 avec les Pays-Bas.

Les Chambres ont voté l'année dernière un crédit de 1,200,000 francs, destiné 1^o à solder la part de la Belgique dans la dépense des travaux à effectuer à Maestricht et à Hocht; 2^o à permettre de commencer certains travaux destinés à rejeter dans les canaux de navigation, pendant deux mois de l'année, les eaux provenant des irrigations effectuées en Belgique, et 3^o à payer notre part contributive dans la première des neuf annuités de 100,000 florins, que le traité du 12 mai 1863 oblige de consacrer à l'amélioration de la Meuse entre Maestricht et Venloo. Les 600,000 francs demandés aujourd'hui mettent à la disposition du Gouvernement une somme de 1,800,000 francs, à l'aide de laquelle il payera sa part des travaux de la première catégorie, l'établissement d'un canal colateur qui rendra à la navigation les eaux prises pour l'agriculture, et sa part des annuités de 1864 et 1865. Le nouveau crédit sollicité en exécution d'une loi votée à l'unanimité dans les deux Chambres, n'a rencontré d'opposition ni dans les sections ni dans la section centrale. — On peut le considérer comme établissant une part dans le projet de loi au profit de la province de Limbourg, dont les irrigations ont été la cause de la dépense à laquelle il y a lieu de faire face.

Adopté à l'unanimité.

§ 6. — Travaux de défense des ouvrages du port d'Ostende et de ses abords et de la côte contre l'action de la mer.

L'utilité du crédit sollicité sous cette rubrique a été justifié dans l'exposé des motifs de la loi du 1^{er} juin 1863, qui accorde 550,000 francs pour le même objet. Les Chambres ont admis le principe de la dépense, et la nouvelle demande de crédit n'a donné lieu à aucune observation.

Adopté à l'unanimité.

§ 7. — Achèvement du port de refuge à Blankenberghe.

La première proposition relative à l'établissement d'un port de refuge à Blankenberghe remonte au 20 juillet 1859. La Chambre se rappelle comment elle fut ajournée pour être ensuite remise à l'étude, et définitivement adoptée en 1861. Après avoir consulté les comités de la marine et des ponts et chaussées, le Gouvernement s'arrêta à un projet longuement développé dans l'annexe L du projet du 15 mars 1861, et d'après lequel la dépense totale du port de refuge et des écluses d'évacuation se trouvaient estimées à 1,500,000 francs. On contesta à cette époque l'utilité de la construction du port, on la représenta comme une source de dépenses futures dont il était impossible de prévoir l'étendue. Le Gouvernement de son côté donna l'assurance que les devis estimatifs, établis avec la plus grande exactitude ne seraient pas dépassés. Il insista sur l'importance du triple but des travaux projetés : 1^o la conservation des bateaux soustraits par la création du port de refuge aux avaries qu'ils subissent aujourd'hui ; 2^o l'amélioration du mode de débarquement ; 3^o la transformation des bateaux qui pourraient être construits à quille, ce qui permettrait d'exercer la grande pêche. — Les Chambres adoptèrent le principe de la dépense. Il est aujourd'hui reconnu qu'elle dépassera de 500,000 francs les prévisions primitives. Outre les travaux adoptés, il en reste à exécuter pour 948,000 francs, et le Gouvernement ne dispose plus que d'une somme de 675,000 francs. Les 500,000 qu'on lui demande seront donc largement suffisants si les calculs de l'administration sont exacts, et l'exposé des motifs nous affirme qu'elle a la conviction de pouvoir achever les travaux nécessaires avec les ressources qu'elle nous prie de mettre à sa disposition.

Adopté à l'unanimité.

§ 8. — Exhaussement et renforcement de la digue du Comte Jean.

Le principe de ces travaux a été également admis par la Législature. Ils présentent un caractère d'utilité qui ne donne aucune prise à la discussion, et doivent être exécutés en tout état de cause. L'art. 5 du projet de loi leur assigne un but nouveau en autorisant la Compagnie du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe à établir sur la digue du comte Jean le chemin de fer de Blankenberghe à Heyst.

Adopté à l'unanimité.

§ 9. — Part d'intervention de l'État dans les travaux d'assainissement de la Senne.

Les procès-verbaux des sections ne mentionnent aucun vote hostile au principe de la dépense comprise dans cet article.

La 1^{re}, la 4^e et la 5^e section demandent communication des plans que l'on se propose d'exécuter ; la 2^e que l'on réserve le vote jusqu'à ce qu'un projet définitif soit arrêté, de commun accord, par l'État, la province et la ville de Bruxelles ; la 3^e que l'on combine l'assainissement de la Senne avec le raccordement intérieur des stations. La 6^e adopte, sans discussion, par six voix contre une et quatre abstentions.

Mais aucune ne conteste l'utilité du travail lui-même, ni l'opportunité de l'intervention de l'État. Cette intervention remonte du reste à de longues années. Les budgets de 1841 à 1848, et la loi du 20 décembre 1851 ont alloué successivement des subsides pour l'amélioration du régime de la rivière, en vue de prévenir les inondations.

Il s'agit aujourd'hui de remédier à un mal permanent et, par conséquent, plus fâcheux encore, l'insalubrité de la Senne dans la traverse de Bruxelles et à l'aval de cette ville.

Les plaintes depuis longtemps formulées de ce chef sont trop connues pour qu'il soit nécessaire de les rappeler ici en détail. Elles se sont produites avec éclat, dans les conseils de la commune et de la province, comme au sein même des Chambres.

En 1859, de nombreux habitants de Vilvorde, les administrations communales d'Eppeghem, de Sempst et de Weerde, adressèrent de vives réclamations au conseil provincial, du chef de la corruption de la rivière, autrefois poissonneuse, aujourd'hui passée à l'état d'égout à ciel ouvert. Le conseil communal de Bruxelles déclarait en même temps que la Senne était devenue un foyer permanent d'infection. Des membres de la Législature, rangeant la Senne au nombre des établissements insalubres, demandèrent au Gouvernement qu'une partie du crédit porté au chapitre XX du budget de l'Intérieur de 1860 fût employée à faire disparaître ce mal. Le Gouvernement reconnut les plaintes fondées, mais en exprimant le regret de n'avoir aucun crédit à sa disposition pour les travaux d'assainissement à faire à la Senne. En 1860, M. le Ministre des Travaux Publics, sur la demande du conseil communal de la capitale, chargea M. l'ingénieur en chef du Brabant de procéder à l'étude des moyens à employer pour remédier aux inconvénients produits par la corruption des eaux.

L'administration communale, dans une lettre qu'elle adressa au Gouvernement, à cette époque, fit ressortir le caractère d'utilité générale des travaux à exécuter à la rivière. « Si le Gouvernement, disait-elle, peut alléguer en droit strict, que le régime des cours d'eau non navigables ne le regarde point, jamais il ne s'est retranché derrière cette règle absolue pour refuser son concours, surtout lorsque l'état de la rivière donne naissance à des faits tellement graves, que des populations nombreuses sont forcées de demander qu'on y porte remède. Et ce qui est vrai du Gouvernement, l'est aussi des Chambres législatives : 1° L'année dernière, une loi a mis à la disposition du Gouvernement une somme importante, en vue d'améliorer le régime de deux rivières non navigables, dans la province de Liège et la Flandre occidentale, la Vesdre et la Mandel⁽¹⁾; 2° en 1859, le Ministre des Travaux Publics s'émut des désastres qu'avaient causés les inondations de la Senne, notamment aux abords de la ville de Bruxelles.... Objectera-t-on qu'il ne s'agit pas aujourd'hui d'inondations? Mais nous répondrons que l'état constamment putride et boueux de la rivière est autrement

(1) Voici les termes de la loi du 8 septembre 1859 : « § 9. Pour subsides destinés à des travaux d'amélioration du régime de la Vesdre et de la Mandel, dans un intérêt industriel et hygiénique.

menaçant que des inondations non périodiques. Celles-ci portaient préjudice aux propriétés, celles-là portent atteinte à la santé publique.

» Comment ! tandis que les travaux de dérivation et d'élargissement de la Petite-Senne, en aval de Bruxelles, s'exécutent sous la direction de l'administration des ponts et chaussées et sont payés par l'État et par la province; tandis que la Législature accorde 500,000 francs pour la Vesdre et la Mandel, dans un intérêt industriel et hygiénique, le Gouvernement se refuserait à intervenir dans les frais des études que nous provoquons ! Cela n'est pas possible... Nous persistons à croire que la vraie marche à suivre pour arriver à une solution satisfaisante des difficultés que présente la question de l'assainissement de la Senne, est celle que nous avons proposée. Il est indispensable avant tout que des études approfondies et pratiques soient faites par les ingénieurs des ponts et chaussées. Il faut un guide sûr aux administrations qui doivent savoir où elles vont, avant que de rien entreprendre. En agissant autrement, on laissera s'égarer l'opinion publique, qui finira par réclamer l'exécution de projets impossibles et d'autant plus séduisants qu'ils seront irréalisables. En résumé, les études doivent, d'après nous, être ordonnées par l'État, et les frais qui en résulteront devront être supportés tout à la fois par lui, par la province et par les administrations intéressées. » Cette doctrine était également celle du conseil provincial. Nous lisons, dans un rapport adressé à cette assemblée, le 10 juillet 1860 : « L'exécution d'un projet complet nécessitera une dépense assez importante à charge de la ville, mais, eu égard à la grande utilité de ces travaux, l'État et la province ne refuseront pas d'accorder des subsides ; le bien-être de la capitale et de plusieurs communes de la province le réclame et l'honneur du pays l'exige. » — Dans un autre rapport adressé au même conseil, en 1862, nous lisons encore : « Chacun est responsable du dommage qu'il a causé et devrait bien le réparer. L'État, la province et la ville ont ici leur part de responsabilité : l'État d'abord a considérablement contribué au mal qu'il s'agit de combattre, en détournant les eaux de la Senne et ses affluents pour alimenter les canaux ; la ville, ensuite, et quelques communes en y déversant leurs ordures ; la province, par l'autorisation de certaines usines. » — La doctrine formulée en 1860 par le conseil communal de Bruxelles est donc devenue celle de la province et de l'État. Aux termes de l'exposé des motifs du projet de loi, « la question d'assainissement de la Senne de même que naguère la question des remèdes à apporter aux inondations de la vallée, revêt un certain caractère d'utilité publique, » et M. le Ministre des Finances, dans la séance du 21 avril dernier, au Sénat, affirmait qu'à raison des obligations qui pèsent sur l'État pour certains travaux autorisés sur la Senne, à raison même de l'intérêt que la question présente pour la capitale, à raison de ce que Bruxelles est capitale, l'intervention de l'État se justifie parfaitement, que l'utilité, la nécessité même de cette intervention ne pourrait être contestée. »

Elle ne l'a pas été en effet dans les sections de la Chambre ni dans la section centrale.

On a demandé des plans et l'accord préalable des trois autorités intéressées ; on s'est enquis de la possibilité d'une combinaison avec la jonction intérieure des deux lignes du Nord et du Midi.

Voici sur ces différents points, le résultat de la correspondance échangée entre la section centrale et M. le Ministre des Travaux Publics.

QUESTION.

Quels sont les plans et devis pour l'assainissement de la Seine?

N'y aurait-il pas moyen de combiner l'assainissement de la Seine avec le raccordement intérieur des lignes du Nord et du Midi, de manière à réaliser une économie par l'exécution d'un travail d'ensemble?

RÉPONSE.

Les plans et devis pour l'assainissement de la Seine ne sont point définitivement arrêtés. Le Gouvernement attend lui-même la décision qui sera proposée à cet égard par les autorités compétentes, car il y a lieu de faire remarquer que la question d'assainissement qui s'agit rentre dans les attributions de la ville de Bruxelles et de la province du Brabant, et que par conséquent le Gouvernement n'a point d'initiative à prendre. Il aura le devoir, lorsqu'une solution sera intervenue de la part de ces autorités, d'examiner si elle se présente comme efficace et pratique, puisque c'est à la condition que cette solution revête ce caractère, qu'il faut virtuellement subordonner la subvention qui serait accordée sur les fonds du Trésor, si les chambres adhèrent, sur ce point, au projet de loi qui leur est soumis. Jusque là il doit s'abstenir, sauf à venir en aide, toutes les fois qu'il y serait invité, — mais sans que son intervention officieuse puisse modifier la position respective des parties intéressées, — soit à la ville, soit à la province, dans la recherche des moyens propres à atteindre le but que l'on poursuit. C'est dans ces vues que le *Département des Travaux Publics* s'est empressé d'instituer une commission d'ingénieurs, qui a fourni des conclusions sur lesquelles il n'a pas encore été statué. C'est dans ces mêmes vues que ce Département s'est rallié au principe d'une jonction directe, par voie de concession, entre les stations du Nord et du Midi, combinée avec les travaux d'assainissement, encore que l'idée de cette jonction ne paraisse pas présenter, pour le public, les avantages préconisés, et qu'elle soulève de graves objections.

Dans son désir de ne contrarier aucune solution qui promette des économies, si ce résultat peut être assuré, il ne s'est toute-

QUESTION.

RÉPONSE.

fois pas arrêté à cette objection, dès l'instant que le projet dont il s'agit serait exécuté aux frais et risques des concessionnaires, mais il a dû nécessairement réserver l'examen des plans et des détails d'exécution. D'après une récente communication, les demandeurs en concession étudient le plan qui satisferait à tous les intérêts et annoncent des propositions définitives. De son côté, la commission d'ingénieurs dont il est parlé plus haut examine si les travaux d'assainissement proprement dit ainsi que les travaux nécessaires au prompt écoulement des eaux de la Senne, en temps de crue, suivant les indications fournies par elle, sont susceptibles des modifications que semble entraîner l'exécution de la combinaison d'ensemble dont on s'occupe ici. L'on ne peut, pour le moment, prévoir l'issue des négociations entamées ni le résultat des études qui se poursuivent.

Nous aurons à nous occuper plus loin de ce qui concerne le raccordement intérieur. Pour le reste, on voit que le Gouvernement est d'accord avec toutes les sections pour ne mettre la main à l'œuvre qu'à la suite d'un accord préalable avec la ville et la province. — L'examen des nombreux projets proposés pour l'assainissement de la Senne ne rentrait pas dans le cadre des travaux de la section centrale. Cette mission incombe aux administrations directement compétentes. Nous n'avons à nous prononcer que sur l'utilité de l'intervention de l'État, qui n'est pas mise en doute. Quant au chiffre du subside, il est permis d'affirmer dès aujourd'hui qu'il ne représentera qu'une minime partie de la dépense totale. La section centrale, par quatre voix et trois abstentions, propose de l'adopter.

§ 10. — Construction de deux barrages dans la Meuse en amont de Namur et complément de la canalisation en aval de cette ville.

En sollicitant des Chambres, le 26 août 1864, un crédit de deux millions de francs pour la continuation de la canalisation de la Meuse, depuis l'embouchure de la Sambre, à Namur, jusqu'à la limite supérieure du bassin houiller de Chokier, le Gouvernement faisant ressortir l'importance qu'il y avait à mettre Anvers et la Hollande en communication avec le nord de la France et Paris, par des voies navigables qui présentassent un même mouillage et qui, réunies, s'étendissent sur le territoire de cinq des provinces belges.

A cet effet, il y avait à construire sur la partie du fleuve compris entre l'embouchure du canal de Liège à Maestricht et le confluent de la Sambre, à

Namur, neuf barrages estimés ensemble à sept millions de francs. De ces neuf barrages, six étaient dès lors en cours d'exécution, grâce aux crédits compris dans les lois de 1861, 1862 et 1863. La construction des trois autres, entre l'aval de Huy et la limite supérieure du bassin houiller de Chokier, devait coûter avec les ouvrages accessoires, 2,600,000 francs. Le Gouvernement se borna à solliciter deux millions dont il demande aujourd'hui le complément, jusqu'à concurrence de 400,000 francs, afin d'achever la canalisation de la Meuse entre Liège et Namur, et de procurer au commerce et à l'industrie de cinq provinces une navigation continue et facile, depuis la Sambre jusqu'à Bois-le-Duc d'une part, et jusqu'à Anvers, de l'autre.

Mais, comme le disait la section centrale de 1864 dans son rapport (*Documents parlementaires*, n° 23, p. 2), « pour compléter l'amélioration de l'une des deux » grandes voies fluviales qui traversent le territoire de la Belgique, il importait » que, le plus tôt possible, dès que les finances de l'État le permettraient, la » Meuse fût également canalisée en amont de Namur jusqu'à la frontière fran- » çaise ». Cet à l'effet de commencer ce travail, évalué à 5,300,000 francs, par la construction immédiate de deux barrages, que le Gouvernement nous demande aujourd'hui un crédit de 1,600,000 francs.

Adopté à l'unanimité.

§ 11. — Réservoirs d'eau destinés à obvier aux conséquences qu'ont eues pour les usines situées sur la Vesdre, les modifications apportées au régime de ce cours d'eau par les travaux effectués aux forêts de l'État.

A propos de ce paragraphe les observations suivantes ont été produites dans les sections :

La 1^{re} section demande quels ont été les travaux de défrichement opérés dans le Hertogenwald et les bénéfices réalisés par ces travaux.

La 2^e section appelle l'attention de la section centrale sur la possibilité de porter les travaux proposés sur les bras principaux de la Vesdre, et de laisser à l'industrie privée ou à la ville de Verviers à faire ceux de la Gileppe. Les résultats seraient ainsi plus que doublés en faveur de la vallée de la Vesdre.

La 4^e section propose de changer le libellé de l'article et de le formuler en ces termes : « Réservoirs d'eau destinés à améliorer le régime de la Vesdre. »

La section centrale a posé à M. le Ministre des Travaux Publics une série de questions que nous allons reproduire avec les réponses de ce haut fonctionnaire :

QUESTION.	RÉPONSE.
—	—
Quels ont été les travaux exécutés dans le Hertogenwald?	§ 1 ^{er} . Jusqu'à la fin du siècle dernier, les hautes fanges et la forêt de Hertogenwald étaient restées des contrées désertes, marécageuses et presque inaccessibles (*).

(*) On peut consulter, à cet égard, un mémoire de M. Robert, géographe du roi de France, associé

QUESTION.

RÉPONSE.

Sous le gouvernement autrichien, on commença à s'émouvoir de l'état déplorable dans lequel le lent et incomplet écoulement, on pourrait presque dire la stagnation des eaux, maintenait cette vaste partie du domaine national.

L'administration comprit qu'il était de son devoir d'améliorer le sol pour développer la production forestière et de créer des voies de communication dans ces contrées restées à l'état primitif, afin de rendre possible l'exportation des produits obtenus.

Dès cette époque, un premier essai d'assèchement bien incomplet a été pratiqué à la limite entre les fanges et la forêt.

Les fossés à l'aide desquels il fut mis à exécution, fonctionnent encore aujourd'hui dans l'ensemble du réseau général des suignées.

En même temps, on commença une chaussée empierrée, partant du point bien connu dans le pays sous le nom de « *chêne du rendez-vous* » et se dirigeant vers Goé. Cette chaussée fut exécutée sur une longueur d'environ 1,500 mètres.

Tel est, en cette matière, le bilan de l'administration autrichienne.

L'administration française, qui vint ensuite, laissa les choses dans le *statu quo* et ne fit absolument rien pour l'amélioration du Hertogenwald.

Le gouvernement des Pays-Bas s'occupa d'un projet d'assèchement, de reboisement et de construction de routes : mais ce projet ne fut jamais complètement formulé et ne reçut aucun commencement d'exécution.

§ 2. Le Gouvernement actuel reprit l'étude de cette intéressante et importante question et put enfin, à partir de 1854, à l'aide du concours dévoué et intelligent de

étranger de l'Académie, travail inséré dans les *Mémoires de l'Académie royale des sciences et belles-lettres de Berlin*, année 1788-1789, p. 94, imprimé en 1793.

QUESTION.

RÉPONSE.

l'administration des eaux et forêts, commencer l'exécution des améliorations décidées.

Ces améliorations ont consisté :

1° Dans la construction de canaux d'écoulement pratiqués, tant dans le plateau de la haute fange que dans la forêt, au fur et à mesure de l'exploitation des coupes.

2° Dans le reboisement (après l'assèchement) des grands vagues et des vagues ordinaires, soit par des semis, soit par la plantation de jeunes sujets, élevés en pépinières autant que possible à proximité des vagues à repeupler. De 1836 à 1864, plus de 900 hectares de vagues ont été repeuplés, spécialement en essences résineuses.

3° Dans l'établissement de chaussées empierrées, d'un développement de 45 kilomètres, mises en communication avec les routes construites en dehors de la forêt vers Eupen, Dolhain, Malmédy et Verviers. On a, de plus, ouvert 10 kilomètres de chemins de terre réguliers, préparés pour recevoir, plus tard, un empierrement.

4° Enfin dans la construction de maisons de gardes, de ponts, de gués, de perrés, etc., etc.

Quels ont été les résultats de ces travaux ?

§ 3. Résultats sur le sol et sur les produits.

Les résultats passés et actuels de ces travaux peuvent être appréciés par les chiffres suivants :

VALEUR ANNUELLE DES COUPES			
en 1830 statistiquement	de 1836 à 1840.	en 1857.	en 1865.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
42,000	30,000 à 40,000	50,000	100,000

Ces chiffres constatent une amélioration considérable sans doute et, cependant, il faut remarquer qu'elle est presque exclusivement due à une seule catégorie

QUESTION.

RÉPONSE.

des travaux signalés ci-dessus, c'est-à-dire aux routes.

Celles-ci, poussées successivement jusqu'aux coupes à vendre chaque année, ont permis de réaliser sur les frais de transports des économies énormes et dont on pourra se faire une idée en considérant que, dans l'ancien état des choses, les produits de certaines parties de la forêt étaient invendables, parce que les frais de transport seuls auraient dépassé la valeur vénale du bois rendu sur les marchés.

Or le vendeur, c'est-à-dire l'État, a profité de toute la différence entre le prix des transports anciens et des transports nouveaux.

Quant aux effets de l'amélioration due aux dessèchements et aux repeuplement, ils sont encore presque tout entiers du domaine de l'avenir.

En effet, une très-faible partie des coupes soumises au dessèchement est jusqu'à présent rentrée dans la nouvelle période d'exploitation.

D'un autre côté, les boisements en résineux n'ont encore jusqu'à ce jour donné qu'un produit insignifiant, provenant des éclaircies.

On ne peut donc pas encore aujourd'hui chiffrer rigoureusement la plus-value des fanges et forêts du Hertogenwald, mais il est certain que les travaux exécutés, ainsi que ceux qui restent à pratiquer encore, auront pour résultat de transformer en un revenu considérable le revenu presque nul autrefois de la belle propriété domaniale dont il s'agit.

§ 4. Résultats sur le régime des cours d'eau.

En même temps que l'on obtenait et que l'on préparait pour l'avenir les résultats que nous venons de signaler, il s'en produisait un autre, conséquence rigoureuse des premiers. Le régime des cours

QUESTION.

RÉPONSES.

d'eau alimentés par les parties asséchées des fanges et de la forêt subit une modification. Cette modification consiste en ce que ces cours d'eau débitèrent, après les pluies, beaucoup plus et, pendant les sécheresses, beaucoup moins d'eau que durant l'état de choses primitif.

C'est ce qui a été établi par des études dont nous allons exposer les points et les conséquences les plus remarquables.

§ 5. *Cours d'eau étudiés.*

Les cours d'eau qui ont été étudiés pour rechercher l'influence des travaux d'assèchement exécutés dans les bassins hydrographiques de la Vesdre et de la Roer, sur le régime des eaux dans les bassins, sont :

La Vesdre,	}	bassin de la Vesdre.
La Helle,		
La Gileppe,		
La Hoegne,		
La Roer,	}	bassin de la Roer.
Le Perlenbach,		
La Callbach,		

Les études et les jaugeages ont eu lieu de juillet à octobre 1864.

§ 6. *Sources de ces cours d'eau : identités du relief et des pentes du sol.*

Ces cours d'eau prennent naissance dans les marécages tourbeux du plateau des hautes fanges, en des points peu éloignés les uns des autres et aux altitudes ci après :

	<small>met.</small>
Gileppe (baraque Michel), altitude.	674
Helle-Hoegne, Roer (Rotranche),	
altitude	695
Vesdre (Helleberg) ,	656
Perlenbach (Roder Hoke)	650
Callbach (environs de Conzen).	600

La Gileppe, la Helle, la Hoegne et la Vesdre descendent le versant N.-O. des fanges dont la pente est :

QUESTION.

RÉPONSES.

Pour la partie supérieure . .	0 ^m 029
Id. inférieure . .	0 ^m 019
	<hr/>
	0 ^m 048
Moyenne	0 ^m 024

La Roer et le Perlenbach descendent le versant N.-E. dont la pente est :

Pour la partie supérieure . .	0 ^m 027
Id. inférieure . .	0 ^m 018
	<hr/>
	0 ^m 045
Moyenne	0 ^m 025

Enfin le Callbach descend une pente dont l'inclinaison moyenne est de 0^m025

§ 7. *Nature et identité de la constitution géologique des bassins de ces cours d'eau.*

Le plateau des hautes fanges et les pentes qui en descendent, appartiennent au terrain ardennais et au terrain rhénan de Dumont, dénommé, d'abord, par les Allemands, Grauwacke et aujourd'hui, schistes du Rhin.

Cette puissante formation est principalement composée de schistes et d'ardoises renfermant des bancs de grès, de quartzites ou de quarzo-phyllades.

On peut donc poser en fait l'identité de la constitution géologique des bassins des divers cours d'eau que nous considérons.

§ 8. *Nature et identité du sol superficiel des bassins.*

Les roches schisteuses étant prédominantes et faciles à altérer, elles se délitent au contact des agents extérieurs.

Ces débris schisteux se transforment, à la longue, en une pâte argileuse complètement imperméable.

Cette argile recouvre toute la surface des plateaux concurremment avec de vastes tourbières; les pentes douces sont recouvertes d'un peu de terre végétale, mélange

QUESTIONS

RÉPONSES.

d'humus avec les menus fragments de roches : les pentes raides présentent les roches à nu ; le fond des vallées est occupé par des débris formant une alluvion ou par des dépôts tourbeux.

Ainsi, sous le rapport du sol supérieur, il y a également analogie entre les divers bassins.

§ 9. *Différence entre le degré de l'assèchement opéré dans les différents bassins.*

Les marécages, qui occupaient les plateaux et le fond des vallées, n'avaient point subi de modification jusqu'à la fin du siècle dernier. On ne pouvait alors les parcourir sans danger. Depuis lors et surtout dans les trente dernières années, des voies de communication et un immense réseau de fossés d'assèchement ont été pratiqués sur le versant N.-O., c'est-à-dire dans les bassins de la Helle, de la Hoegne, de la Gileppe et de la Vesdre.

Les bassins de la Roer, du Perlenbach et du Callbach sont restés beaucoup plus longtemps que les précédents dans leur état primitif. A une époque assez rapprochée, le bassin du Callbach a été complètement asséché ; dans les bassins de la Roer et du Perlenbach, le gouvernement prussien a fait récemment assécher une surface d'environ 5,000 hectares. Mais des parties considérables de l'un et de l'autre, parties que l'on peut évaluer à plus de la moitié de leur surface totale, sont encore à l'état primitif et contiennent de vastes tourbières. Les industriels de Montjoie estiment que les travaux susmentionnés ont fait diminuer de $\frac{1}{3}$, pendant les sécheresses, le débit de la rivière.

§ 10. *Résumé des faits précédents.*

En résumé, ce qui précède établit l'identité des bassins que nous considérons, au point de vue : 1° de la position

QUESTION.

RÉPONSE.

des sources des cours d'eau; 2° du relief et des pentes du sol; 3° de la constitution géologique; 4° de la nature et de la disposition du sol superficiel; et fait voir que la seule différence qui existe entre eux résulte de ce fait que, dans le bassin de la Vesdre et des cours d'eau qui l'alimentent, les tourbières, réservoirs d'eau, ont été presque entièrement détruites à l'aide d'un vaste système de rigoles qui procurent un écoulement facile et prompt aux eaux superficielles, tandis que, dans les bassins de la Roer et de ses affluens, des travaux analogues n'ont été exécutés que d'une manière partielle et incomplète.

§ 11. *Observations pluviométriques.*

Voyons maintenant ce qui est relatif à l'eau tombée et à l'eau écoulée dans les divers bassins.

Les observations pluviométriques journalières ont été faites durant les quatre mois de juillet, août, septembre et octobre 1864.

Si l'on applique les données qui en résultent aux surfaces que nous avons à considérer dans les bassins dont nous nous occupons, on voit que, durant l'ensemble des quatre mois, ces surfaces ont reçu les hauteurs respectives d'eau exprimées en millimètres dans le tableau suivant :

	Millimètres.
Vesdre	318.48
Helle.	529.83
Gileppe.	301.63
Vesdre et ses affluens.	319.19
Hogne	313.26
Roer.	340.18
Perlenbach.	316.04
Roer et Perlenbach.	328.96
Callbach.	316.04

Ces quantités d'eau tombées sur chaque bassin ne diffèrent, entre les deux termes extrêmes, que de 12 p. % et sont en général

QUESTION.

RÉPONSE

assez rapprochées pour que nous considérions les quantités tombées comme sensiblement égales dans les divers bassins.

§ 12. *Jaugeages.*

En même temps que l'on exécutait des observations pluviométriques, on pratiquait des jaugeages sur les divers cours d'eau.

§ 13. *Comparaison des données résultant des observations pluviométriques et des jaugeages.*

Si l'on compare l'écoulement entre les divers cours d'eau pendant les pluies, on reconnaîtra que les crues sont plus rapides et plus fortes dans les bassins du versant N.-O. (belge) que dans les bassins du versant N.-E. (prussien).

Cela se voit surtout entre la date du 10 octobre, prise pour point de départ, et celle du 12 du même mois, après les pluies tombées le 11 et le 12. Dans cet intervalle, le débit de la Gileppe a doublé, tandis que celui de la Roer n'a augmenté que de $\frac{1}{2}$, et celui du Perlenbach que de $\frac{1}{10}$.

Faisons la contre-épreuve et comparons les cours d'eau aux époques des sécheresses. Choisissons, à cet effet, les jaugeages effectués après une assez longue série de jours sans pluie, tels, par exemple, que :

Du 17 au 19 juillet, après 9 jours de sécheresse.

Du 10 au 11 octobre, après 17 jours de sécheresse.

Du 28 au 29 octobre, après 14 jours de sécheresse.

Cette comparaison nous montrera que le bassin de la Roer donne, après les sécheresses, selon leur durée et selon l'époque de l'année, de $3 \frac{1}{2}$ à 6 fois plus

QUESTION.

REPONSES

d'eau que le bassin de la Vesdre (1). Il montre, de plus, que, des cours d'eau du bassin de la Vesdre, les moins asséchés, c'est à dire la Hoegne et la Gileppe, sont ceux qui donnent le plus d'eau après une sécheresse.

§ 14. Resume.

Reprenant les chiffres portés ci-dessus au § 11 et à la note du § 13, on peut former le tableau suivant :

(1) Ce resultat est si remarquable et si concluant qu'on croit utile de le montrer dans le petit tableau ci-dessous, qui le rend saillant

	Vesdre	Helle	Vesdre et Helle	Gileppe	Vesdre Helle et Gileppe	Hoegne	Roer	Perlen- bach	Roer et Purien- bach	Callbach
	Hectares	Hectares	Hectares	Hectares	Hectares	Hectares	Hectares	Hectares	Hectares	Hectares
Superficie des bassins	8,540	7,170	15 710	4 010	19,720	2,970	6 880	5 970	12,850	1,720
Du 1er au 19 juillet	47 00	77 00	124 00	55 00	174 00	"	206 00	191 00	397 00	"
	5 50	11 00	7 88	13 70	8 82	"	29 90	32,00	30 90	"
Du 10 au 11 octobre	59 00	114 00	173 00	84 00	257 00	92 00	487 00	465 00	952 00	"
	6 91	15 90	11 00	20 90	13 10	31 00	70 00	77 90	74 10	"
Du 27 au 29 octobre	118 00	161 00	279 00	121 00	395 00	103 00	528 00	400 00	928 00	46 00
	13 80	21 00	17 70	30 20	20 00	34 70	76 60	67 10	72 10	26 70

DÉSIGNATION DES BASSINS.	QUANTITÉ d'eau tombee pendant quatre mois sur chaque bassin.	DÉBIT NOTÉ réel de chaque bassin par 1,000 hectares, pendant les sécheresses de 1864.	DÉBIT NOTÉ de chaque bassin, par 1,000 hec- tares, en suppo- sant qu'il soit tombe sur cha- cun d'eux, au lieu des quan- tités indiquées ci-contre, colon- ne 2, une quan- tité moyenne = 320 millimètres	Observations.
1.	2.	3.	4.	5.
Vesdre	Milimètres. 318.48	Litres. 8.70	Milimètres. 8.7	Bassin asséché : beaucoup de tourbières mises en culture.
Helle	329.85	16.00	13.60	Tourbières asséchées : beau- coup de bois.
Vesdre et Helle réunies . . .	325.64	12.20	12.10	
Gileppe	301.65	22.60	25.00	Bois et tourbières en partie asséchés : bois dominant.
Vesdre, Helle et Gileppe réu- nies.	319.19	14.00	14.00	
Hoegne	315.26	27.70 ⁽¹⁾	28.80	Bois et tourbières : ces dernières en partie asséchées et exploitées ⁽¹⁾ Obtenu par le calcul.
Roer	340.18	59.00	55.20	Grandes tourbières asséchées en petite partie; pas de bois.
Perlenbach	316.04	59.00	59.80	Beaucoup de bois. Tourbières peu asséchées.
Roer et Perlenbach réunis. . .	328.96	59.00	57.40	⁽¹⁾ Avant les assèchements.
			86.40 ⁽²⁾	
Callbach	316.04	19.70 ⁽³⁾	19.90	Petites tourbières asséchées. ⁽²⁾ Obtenu par le calcul.

QUESTION.

RÉPONSE.

§ 15. Conclusions.

De ces chiffres il résulte :

1° Que les drainages des tourbières exercent une influence désastreuse sur le régime des eaux qu'elles alimentent ;

2° Que les drainages des forêts exercent une action moins sensible mais cependant encore très-marquée ;

3° Que la comparaison entre le bassin de la Vesdre et le bassin de la Roer, accuse un volume d'eau débité quatre fois plus considérable pour le deuxième que pour le premier. — Or, comme, ainsi que nous l'avons établi, tout est identique dans la constitution de ces deux bassins, sauf que le premier est presque entièrement drainé et cultivé et que le deuxième ne l'est qu'à moitié, on est fondé à conclure que la cause unique de la différence de débit réside dans les travaux d'assèchement et que,

QUESTION.

Pour quelle somme la ville de Verviers intervient-elle?

RÉPONSE.

avant leur exécution, le débit de la Vesdre devait être, dans les sécheresses, six fois plus considérable qu'il ne l'est aujourd'hui.

§ 16. La ville de Verviers interviendra dans l'ensemble des travaux à exécuter pour une somme de 2,500,000 francs environ.

Cet argent sera employé à prendre l'eau dans la réserve construite par l'État et à la conduire, par des canaux, dans les communes de Verviers, de Dison, de Hodimont et d'Ensival, ainsi que dans certaines parties des communes de Dolhain-Limbourg, Stembach, Bilstain et Andrimont, où elle sera distribuée à domicile au moyen d'un réseau de tuyaux.

L'élévation du sacrifice que s'impose Verviers, fait comprendre le prix qu'elle attache à l'exécution du travail projeté.

Il est convenable d'entrer ici dans quelques détails qui en feront apprécier l'utilité.

L'industrie qui a pour objet la fabrication des draps et de certaines étoffes de laine, est, en Belgique, presque entièrement concentrée dans la commune et dans les environs de Verviers.

Ce n'est pas le hasard qui a déterminé le point où cette industrie s'est placée, mais bien la nécessité impérieuse de faire usage d'une eau douée de certaines qualités spéciales que possède celle qui provient du plateau des hautes fanges.

Or, aujourd'hui le régime de la Vesdre, principale artère alimentaire de cette fabrication, affecte, ainsi que cela a été énoncé dans l'exposé des motifs, des intermittences qui ont, entre autres résultats, celui de réduire, à certaines époques de l'année, le débit de l'eau à des quantités insuffisantes et de beaucoup inférieures à ce qu'elles étaient autrefois.

La fabrication en souffre, la production est entravée dans sa quantité (*) et dimi-

(*) Des fabrications commencées pendant une

QUESTION.

RÉPONSE.

nuée en qualité, ce dernier fait a été établi, d'une manière malheureusement incontestable, dans les dernières expositions internationales.

La fabrication des étoffes de laine est donc menacée d'une décadence inévitable si, par un moyen énergique, on ne lui rend pas, dans une large mesure, l'élément indispensable à son existence et à sa prospérité.

L'industrie lainière, qui vient d'être citée, est la plus intéressée au résultat du travail projeté, mais elle n'est pas la seule : quarante-deux usines d'autre nature empruntent leur force motrice à la Vesdre.

En 1859, on pouvait évaluer à 156,000,000 de francs les capitaux engagés dans l'industrie lainière. Ces capitaux se répartissaient comme suit :

Draps.	{	Capital fixe . . .	26,000,000
		Id. circulant . . .	120,000,000
Fils.	{	Capital fixe . . .	2,250,000
		Id. circulant . . .	7,750,000
			156,000,000

Si l'on tient compte des capitaux engagés dans les industries auxquelles se rapportent les quarante-deux usines susmentionnées, on pourra dire que la fécondation d'un capital de près de 200,000,000 de francs est attachée à l'exécution du travail que nous avons en vue.

Jamais on n'a hésité à accorder aux divers centres industriels les voies de communications et les ouvrages d'art nécessaires à leur prospérité. Pour l'industrie dont nous parlons, il s'agit, non pas seulement d'une question de prospérité, mais d'une question d'existence; et elle le sent si bien qu'elle n'hésite pas, contre l'ordi-

campagne sont interrompues par le manque d'eau : elles ne peuvent s'achever que durant la campagne suivante, mais elles sont, comme on le dit en langage industriel, démodées, et ne peuvent s'écouler qu'à des prix peu rémunérateurs.

QUESTION.

RÉPONSE.

naire, à s'imposer, pour se soustraire à cette chance fatale, un sacrifice presque égal à celui que le Gouvernement prend à sa charge.

On reconnaîtra donc qu'il est d'une sage administration de consacrer une somme relativement minime à l'accomplissement d'une œuvre qui rétablira et assurera pour longtemps la prospérité d'une contrée digne de toute la sollicitude du pays.

Après mûr examen de ces considérations, il est impossible de méconnaître la haute utilité des travaux que le Gouvernement se propose d'exécuter dans l'arrondissement de Verviers. Il s'agit ici de l'intérêt d'une grande industrie, qui doit ses progrès à l'activité d'une population intelligente et laborieuse, qui procure des ressources à plus de 20,000 ouvriers et figure dans le chiffre de nos exportations annuelles pour plus de 40 millions, sur une fabrication qui, d'après le dernier exposé de la situation du royaume, atteignait, en 1860, une valeur de 84 millions de francs. Le capital engagé dans cette industrie était de 156 millions, en 1859. Il doit être aujourd'hui beaucoup plus considérable, puisqu'il s'est accru de 44 millions, de 1852 à 1859, et qu'une période à peu près égale s'est écoulée depuis cette époque. — Les progrès réalisés auraient été plus grands encore, à l'avantage du Trésor et de la consommation, sans les vices auxquels il s'agit aujourd'hui de remédier. Le jury belge à l'exposition de Londres, en constatant les succès de l'industrie verviétoise, s'exprimait à ce propos, dans ces termes :

« Nous croirions manquer à notre devoir si cependant nous n'appelions l'attention de l'industrie drapière sur un fait qui pourrait arrêter partiellement son essor ; c'est surtout de la fabrication de la nouveauté proprement dite que nous parlons ; ses dessins sont excellents, ses tissus bien entendus, ses prix même très-avantageux, mais la pureté de ses nuances laisse à désirer. Il y a des progrès à réaliser ; ce n'est ni l'intelligence des fabricants, ni l'habileté de leurs ouvriers qu'il faut mettre ici en cause ; *le mal provient de l'impureté de l'eau dont ils doivent se servir pour toutes leurs manipulations de fabriques, lavage des laines, teinture, rinçage, foulage, lainage, etc...* Des projets sont à l'ordre du jour pour remédier à cet état de choses ; nous savons que nos manufacturiers se préoccupent beaucoup de cette question, travaillent à la mener à bonne fin, et nul doute qu'ils n'y arrivent ; mais, en attendant, on juge sévèrement nos nuances et il ne faut pas laisser s'enraciner une opinion préjudiciable à leurs intérêts ; il y a péril en la demeure, et il faut qu'on se hâte d'y porter remède. » (*Rapport du jury de l'exposition de Londres, 1862, II, p. 179.*)

L'eau constitue le premier et le principal élément de l'industrie lainière. Pour que la laine soit convenablement dégraissée, dit le rapport du jury français, de 1862 (t. V, p. 78), « elle doit être lavée à grande eau. » C'est donc bien, comme le

dit l'Exposé des motifs, une question de vie ou de mort pour cette industrie, que la modification du régime actuel de la Vesdre, et les explications données par M. le Ministre des Travaux Publics prouvent à l'évidence que les travaux, d'ailleurs productifs, effectués par l'État dans le Hertogenwald, sont la cause des inconvénients dont souffrent les usines échelonnées sur le cours de la Vesdre, à l'aval de l'embouchure de la Gileppe. La teinture des laines souffre considérablement de la qualité de l'eau, qui empêche de fabriquer, spécialement à Dison, les belles couleurs qui pourraient soutenir la concurrence avec les produits étrangers. Enfin, sans l'industrie drapière, la ville de Verviers n'existerait pas. — Sur ce point du reste tout le monde est d'accord. — Reste encore le double intérêt de la salubrité publique et de l'agriculture. La perturbation apportée dans le régime des eaux, cause tour à tour des inondations déplorables et des sécheresses qui propagent des émanations fétides dans toute la vallée de la Vesdre et jusqu'à Vaux-sous-Chèvremont et Chaudfontaine. — Personne encore ne conteste l'utilité pratique des travaux auxquels est arrêté le choix du Gouvernement. Tous les hommes spéciaux se sont trouvés d'accord pour reconnaître que le bassin de la Gileppe seul offre un sol assez solide pour y établir des réservoirs capables d'alimenter la rivière pendant l'été.

La discussion porte donc uniquement sur la portée des obligations de l'État, et sur la question de savoir s'il doit construire les travaux directement ou intervenir par voie de subsides. Un membre de la section centrale exprime l'avis que l'État n'est pas tenu en droit de réparer les dommages qu'il a causés en exécutant des travaux dans ses propriétés. Ce serait là un principe très-dangereux à proclamer, à cause des conséquences qu'il entraîne. Les propriétaires des usines établies sur la Senne auraient aussi le droit de réclamer des indemnités pour le préjudice que leur a causé le détournement des eaux de la rivière, au profit du canal de Charleroi. Un autre membre reconnaît que l'équité, sinon le droit, justifie la dépense aujourd'hui proposée, mais qu'il n'admet cette équité comme raison suffisante, qu'à la condition qu'elle soit pratiquée envers tout le monde. Ces deux membres enfin sont d'avis que la prospérité croissante de l'industrie verviétoise prouve qu'elle peut exister et fleurir dans les conditions actuelles et qu'elle est assez riche pour payer elle-même les améliorations qu'elle réclame.

Il est facile de répondre à ces diverses objections. Il ne s'agit pas ici de discuter le droit strict de l'arrondissement de Verviers aux travaux proposés en sa faveur. Le Gouvernement nous demande de consacrer un acte de bonne administration, de faciliter par une intervention efficace une œuvre dont l'utilité générale résulte suffisamment des grands avantages que l'industrie drapière procure au Trésor, au commerce, aux transports et à de nombreuses industries afférentes, ainsi qu'à la consommation. L'argument tiré de la Senne est assez mal choisi, au moment où le Gouvernement propose de rendre justice aux réclamations des riverains de ce cours d'eau. — Quant au manque d'équité dont l'État ferait preuve, il n'est prouvé jusqu'ici par aucun fait résultant du projet de loi actuel ni de ceux qui l'ont précédé. — Les travaux proposés pour Ostende, pour la Mandel, pour la Campine, pour Nieupoort et Blankenberghe, prouvent assez la sollicitude du Gouvernement pour des intérêts de toute nature que l'on pourrait appeler, au même titre que ceux de l'industrie verviétoise, des intérêts locaux. — La raison enfin,

que l'on veut déduire de la prospérité de l'arrondissement de Verviers, pour mettre à sa charge les dépenses à faire à la Vesdre, ne nous semble pas dictée par un sentiment de rigoureuse justice. Comment! — Voilà une industrie qui, malgré sa position désavantageuse, a réalisé des progrès dont l'honneur rejaillit sur le pays entier qui en recueille en même temps de sérieux bienfaits, et l'on se ferait une arme de cette activité, de cette initiative, de cette persévérance, de cette prospérité, en un mot, pour la retourner contre ses auteurs! Cette façon de raisonner n'a pu être admise par la majorité de la section centrale qui, par quatre voix et deux abstentions, vous propose d'adopter le chiffre demandé. Le libellé du paragraphe a été également adopté, par quatre voix contre une et une abstention.

§ 12. — Agrandissement du bassin d'échouage des bateaux pêcheurs, à Ostende.

Le crédit réclamé sous ce paragraphe se justifie par la nécessité de faciliter l'échouage des bateaux pêcheurs et les manœuvres des bateaux à vapeur.

Adopté, par quatre voix et deux abstentions.

§ 13. — Amélioration du port de Nieuport.

Parmi les efforts que font les pouvoirs publics pour stimuler les diverses branches de l'industrie nationale, il n'en est pas de plus dignes éloges que ceux qui tendent à relever la prospérité du littoral maritime. Outre le magnifique port d'Anvers, nous possédons, sur les côtes de la mer du Nord, des éléments de richesse dont ce serait une faute grave de ne point favoriser le développement. Le Gouvernement l'a compris, et, depuis 1850, il n'a cessé de consacrer des sommes importantes à l'amélioration du port d'Ostende. Les seuls projets de travaux publics présentés aux Chambres, de 1859 à 1865, auront mis à la disposition de l'État plus de trois millions pour cet objet. — Blankenberghe, déjà doté d'un chemin de fer, verra bientôt son port transformé et ses bateaux pêcheurs placés dans des conditions plus favorables. — La ville de Nieuport, dans un passé peu éloigné de nous, jouissait d'une prospérité qu'il n'est pas impossible de faire revivre. Elle armait chaque année cinquante navires pour la pêche d'Islande. L'église et la tour qui la dominent furent construites au moyen du prélèvement de la dime sur le seul produit de la pêche du hareng. Ruinée par les guerres de la fin du dernier siècle, elle peut espérer d'un régime de paix et de liberté une réparation commandée en même temps par l'intérêt général du pays. — L'amélioration du régime de l'Yser qui débouche à Nieuport et assurera la navigation, par Dixmude et Ypres, jusqu'au milieu des contrées les plus industrielles du Hainaut, après la jonction de la Lys à l'Yperlée; le canal de Nieuport à Bruges et Gand, par Plasschendaele, le canal de Nieuport à Furnes qui, à cet endroit, se dirige, d'un côté, vers la France et, de l'autre, vers Ypres; la concession d'un chemin de fer qui doit relier Nieuport à Grammont, en passant par Dixmude et Courtrai, assureront les communications de ce port avec l'intérieur. Les lois de 1851 et de 1852 ont permis l'établissement d'une estacade à l'ouest du chenal et d'un chemin de halage qui le relie à la digue. De nouveaux travaux d'amé-

lioration sont aujourd'hui projetés, et le Gouvernement demande un crédit d'un million pour leur donner un commencement d'exécution.

La section centrale a demandé au Gouvernement en quoi consistent les travaux à exécuter et quelle sera la somme qu'exigera leur exécution complète.

QUESTION.

RÉPONSE.

En quoi consistent les travaux à exécuter au port de Nieuport et quelle somme exigera leur exécution complète?

Les études que le Département des Travaux Publics a prescrites à l'effet de rechercher quels sont les ouvrages qui devront être exécutés pour améliorer le port de Nieuport, se poursuivent activement, mais ne sont point encore parvenus à un degré d'avancement qui permette de désigner tous les travaux qu'il serait utile d'entreprendre dans ce but, non plus que la dépense à laquelle leur exécution complète donnerait lieu.

Le crédit de 1,000,000 de francs, que le Gouvernement demande pour donner un commencement d'exécution aux travaux d'amélioration à entreprendre, sera vraisemblablement affecté à la construction d'un bassin à flot et d'une écluse de chasse.

Le Gouvernement croit devoir répéter ici ce qu'il a déjà énoncé dans l'Exposé des motifs du projet de loi relatif à l'exécution de travaux d'utilité publique, soumis, dans ce moment, aux délibérations des Chambres législatives, et ce qui, dès lors, constitue une sorte d'engagement de sa part, à savoir : que la somme dont il demande à pouvoir disposer ne sera affectée qu'à la construction d'ouvrages qui, même pris isolément, auront leur utilité propre et immédiate.

La section centrale propose l'adoption du paragraphe, par quatre voix et deux abstentions.

§§ 13^{bis}, 13^{ter} et 13^{quater}.

Ces trois paragraphes additionnels ont été proposés par la 5^e section, dans les termes suivants :

§ 13^{bis}. Canal de raccordement au bassin de Hasselt par Tongres à la Meuse, à Visé. fr. 500,000

§ 13 . Pour doubler les écluses du canal de Charleroy, à partir de la 9^e fr. 1,000,000

§ 15^{quater}. Construction : 1° d'un embranchement reliant le canal de la Campine à Diest ; 2° d'un embranchement destiné à relier le Demer, sous Werchter, au canal de Louvain, vers le Rupel. fr. 4,000,000

Sans contester l'utilité des travaux proposés et qui tous sont réclamés par des pétitions renvoyées à son examen, la section centrale n'a pas cru pouvoir proposer des dépenses nouvelles, sans s'exposer à distraire d'autres articles de la loi, la somme nécessaire pour leur exécution.

Le § 15^{er} est d'ailleurs réservé par suite des explications fournies par M. le Ministre dans la discussion générale. On se borne donc à appeler sur ces divers objets l'attention du Gouvernement, et la section centrale repousse, à l'unanimité, les deux premiers paragraphes additionnels, et le 3^e, par six voix contre une.

§ 14. — Routes affluentes au chemin de fer de l'État et aux chemins de fer concédés. — Construction de routes dans le Luxembourg.

A mesure que le réseau du chemin de fer se développe, il importe de consacrer des sommes plus considérables à relier avec les stations les communes qui restent isolées du mouvement général. L'intérêt des populations le commande en même temps que celui du trafic. Un crédit d'un million de francs a été voté, en 1859, en vue de pourvoir à ces travaux de raccordement. Il est aujourd'hui complètement épuisé, et le Gouvernement nous demande un nouveau crédit de deux millions dont une partie serait consacrée à la construction de routes non affluentes au chemin de fer dans le Luxembourg, qui ne possède encore qu'une seule voie ferrée en cours d'exploitation.

Ce paragraphe a donné lieu à plusieurs observations de la part des sections.

La 1^{re} propose d'ajouter au libellé, les mots « et dans le Limbourg » sans augmentation de crédit.

La 2^e propose de substituer aux mots : « construction de routes dans le Luxembourg, » ceux-ci, « construction de routes dans tout le pays » et demande que le crédit soit plus spécialement affecté aux arrondissements qui ne participent pas à la répartition des crédits demandés actuellement.

La 4^e section propose l'addition des mots « et dans le Limbourg. » La même section propose de porter le chiffre du crédit à trois millions.

La 5^e section propose de supprimer la phrase finale du libellé.

Le section centrale a cru d'abord devoir demander au Gouvernement quelle sera la part du Luxembourg dans les deux millions portés au § 14.

M. le Ministre des Travaux Publics a répondu :

« Il n'est pas possible d'indiquer dès aujourd'hui cette part d'une manière exacte. Le Département des Travaux Publics se réglera sur les résultats d'une instruction générale qui est déjà ouverte et qui a pour but de l'éclairer sur les besoins des diverses provinces. »

Dans la délibération qui a suivi, un membre a fait observer que le Luxembourg, à l'époque où il n'avait pas de chemin de fer, a obtenu un crédit de deux millions pour construction de routes ; qu'il possède aujourd'hui les meilleures de tout le pays, et qu'un chemin de fer lui ayant été accordé depuis, avec la garantie d'un

minimum d'intérêt, cette province se trouve suffisamment avantagée; qu'il y a enfin des voies de communication plus urgentes à construire ailleurs.

On répond à cet honorable membre que le Luxembourg est, sous le rapport des chemins de fer, la province la moins richement dotée, que l'État ne paie plus depuis longtemps un *minimum* d'intérêt sur celui qu'elle possède. La section centrale reconnaît volontiers l'utilité de la construction de routes dans d'autres parties du pays, et ne demanderait pas mieux que de porter à 5 millions le crédit proposé, mais il faudrait prendre la somme ailleurs, diminuer d'autant les crédits sollicités, ou augmenter le chiffre de l'emprunt déjà voté.

Par suite de ces considérations, la section centrale repousse, par quatre voix contre une, la suppression « du Luxembourg » dans le libellé du paragraphe; par trois voix contre une et une abstention, l'augmentation d'un million proposée par la 4^e section, et enfin, par trois voix contre deux et une abstention, adopte l'addition des mots « et le Limbourg ».

§ 15. — Continuation des travaux de restauration et d'appropriation du palais de Liège.

La Chambre connaît l'importance multiple des travaux depuis longtemps en voie d'exécution au palais de Liège. Il s'agit d'approprier des locaux au service de la cour d'appel et des tribunaux; de compléter l'habitation du gouverneur et les bureaux de l'administration provinciale; de restaurer la façade de l'ancien palais des princes-évêques, du côté de la place Saint-Lambert, et enfin d'en améliorer les abords vers la rue Notger. L'utilité et la convenance de ces divers travaux n'ont jamais été contestées. Le dernier crédit voté pour leur exécution remonte à 1859; il était de 300,000 francs et porta l'ensemble de l'intervention du Trésor, depuis 1845, à près de 1,200,000 francs. On estime à 1,800,000 francs les dépenses qui restent à faire. Le Gouvernement se borne à demander aujourd'hui 400,000 francs sur cette somme.

La section centrale reconnaît l'intérêt national qui s'attache à la restauration du palais de Liège et propose, par cinq voix et une abstention, l'adoption du paragraphe.

§ 16. — Chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, par Cortenbergh.

Il ne s'agit ici que du comp'ément d'une dépense votée en principe et qui ne paraît pas devoir dépasser les prévisions du Gouvernement. Il a été dit dans l'exposé des motifs de la loi du 14 avril 1862, que la construction du chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, par Cortenbergh, coûterait au trésor 5,800,000 francs. La demande de 2,800,000 francs proposée aujourd'hui était donc attendue, nous dirons même avec impatience, le Gouvernement ayant plusieurs fois répondu aux réclamations provoquées par la lenteur des travaux adjugés, que l'absence de fonds pour l'achèvement de la voie, rendait un plus grand empressement superflu. La section centrale regrette même que le Gouvernement n'ait pas demandé en une fois le crédit tout entier, afin de pouvoir hâter les travaux, dans l'intérêt commun du Trésor et des populations.

Adopté, à l'unanimité.

§ 17. — Parachèvement du réseau actuel.

Comme le disait la section centrale qui a procédé à l'examen du crédit sollicité l'année dernière pour les constructions à faire sur le chemin de fer de l'État, « ces travaux sont la conséquence naturelle de l'accroissement du service et de l'utilité publique de cette voie de transport. A l'ouverture de l'exploitation d'un chemin de fer, le public, heureux d'avoir à sa portée ce puissant instrument de travail, se contente facilement de hangars ouverts aux vents et à l'humidité ; d'ailleurs, le trafic des stations intermédiaires est peu important, les voyageurs sont peu nombreux, les marchandises rares ; on hésite encore à se servir du nouveau moyen de locomotion, on en ignore l'utilité, les avantages ; mais peu à peu on se familiarise avec ce service, on en comprend l'économie ; les hangars provisoires deviennent trop étroits, on veut aussi plus de confort ; on demande des bâtiments de stations en maçonnerie, des salles d'attente chauffées en hiver, aérées en été, des hangars couverts où les marchandises puissent être à l'abri des intempéries de l'air. » Il importe aussi d'abriter le matériel, afin de le soustraire à la détérioration qui résulte du séjour en plein vent. Une dépense utilement faite devient une source d'économies pour l'avenir. Comme le dit l'exposé des motifs du projet actuel, la physionomie du chemin de fer de l'État s'est complètement modifiée depuis quelques années. Cependant il reste beaucoup à faire ; à mesure que le mouvement des voyageurs et des marchandises se développe, on voit se produire des exigences nouvelles et parfaitement légitimes. Les recettes ne suivent un accroissement progressif qu'à la condition de pourvoir à toutes les nécessités de vitesse, d'aisance et de sécurité que font apprécier l'expérience de chaque jour et la comparaison du railway national avec ceux des pays voisins. La création de trains de banlieue, l'ouverture de stations intermédiaires, la construction de gares couvertes aux grands carrefours de nos voies ferrées, de bâtiments commodes aux haltes intermédiaires, de remises et d'ateliers pour la conservation et la réparation d'un matériel toujours croissant, sont en même temps la conséquence et le stimulant d'une prospérité rendue plus féconde encore par d'intelligentes réductions des tarifs. Il en est des chemins de fer comme des écoles. Plus on en rend l'accès facile, plus on découvre de besoins inconnus, et chaque période qu'embrasse la statistique fait ressortir l'urgence de greffer de nouveaux progrès sur les progrès accomplis. Il est donc tout naturel que le crédit réclamé sous cette rubrique eût rencontré l'assentiment unanime des sections et de la section centrale.

Celle-ci ayant demandé l'emploi détaillée des huit millions proposés, M. le Ministre des Travaux Publics lui a répondu :

« De même que les crédits accordés antérieurement par la Législature, le crédit de 8 millions, pétitionné pour les travaux à exécuter au chemin de fer de l'État, servira à la continuation des travaux commencés sur presque tous les points du réseau.

» Il sera appliqué à l'exécution de ces travaux, au fur et à mesure que les projets définitifs en seront terminés et que le Département des Travaux Publics sera à même de les mettre en adjudication publique. Il serait donc impossible de

dire, quant à présent, quels sont ceux des ouvrages restant à faire qui pourront être entrepris immédiatement et ceux qui devront être ajournés.

» Toutefois, il entre dans les intentions du Gouvernement de réserver une partie du crédit sollicité à l'exécution des travaux les plus importants et les plus urgents. Tels sont la construction d'une station définitive à Charleroy, la transformation des stations de Bruges et de Tournay.

» Le Gouvernement se propose aussi de poursuivre, sans interruption, les travaux des stations de Mons, Liège, etc. »

§ 18. 1^o. — Raccordement entre les stations du Nord et du Midi à Bruxelles.

Voici ce que nous apprennent les procès-verbaux au sujet de l'accueil que cet article a reçu dans les sections.

La 1^{re} demande la production du rapport de la commission qui a examiné le projet de M. Keller (ce document est reproduit plus loin, annexe n° 5), puis adopte le paragraphe.

La 2^e section demande que le raccordement soit combiné avec l'assainissement de la Senne.

La 3^e appelle l'attention du Gouvernement sur le projet Keller.

La 4^e, la 5^e et la 6^e adoptent, sans observation.

La section centrale, à l'unanimité, propose l'adoption du paragraphe.

Un membre toutefois a exprimé l'opinion que le raccordement extérieur pourrait avantageusement être reporté plus loin. Les terrains de la sorte coûteraient moins cher, on faciliterait la création d'établissements industriels sur un terrain agricole, on desservirait un plus grand nombre de communes, et l'on maintiendrait plus longtemps le chemin de fer hors de l'agglomération bruxelloise. — Ces observations n'ont pas rencontré d'appui dans la section centrale, qui, par cinq voix contre deux, a purement et simplement adopté le chiffre proposé.

§ 18, 2^o. — Raccordement entre les stations des Guillemins et de Vivegnis, à Liège.

L'utilité du raccordement projeté n'a été l'objet d'aucune contestation. Un membre de la section centrale s'est borné à faire observer qu'avant d'exécuter des raccords dans plusieurs villes, il eût mieux valu attendre l'expérience d'un essai isolé pour en constater les avantages et les inconvénients. — Il a été répondu à ces objections que l'expérience avait précisément démontré que ces raccords sont nécessaires. — Un autre membre n'admet la dépense en question, qu'à la condition que d'autres besoins non moins urgents reçoivent la satisfaction qui leur est due.

La section centrale adopte le paragraphe, par quatre voix et deux abstentions.

Elle avait au préalable demandé communication des plans du travail projeté à Liège. Ils seront déposés sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion. — Voici les explications qui les accompagnent :

QUESTION.

Communication des plans du raccordement projeté à Liège.

RÉPONSE.

Ce projet de raccordement fait l'objet des deux plans ci-joints (1).

L'un donne le tracé à l'échelle de $\frac{1}{2500}$; l'autre, le profil en long et des profils en travers de la ligne.

La description suivante servira à l'intelligence de ces plans.

Le tracé se compose de sept alignements droits raccordés par des courbes de 500 mètres de rayon.

Voici la succession des alignements droits et des courbes et l'étendue de ces diverses parties du tracé :

	DÉVELOPPEMENT.	
4 ^{er} alignement partant de la station des Guillemins	800.000	»
Courbe à droite	»	538.505
2 ^e alignement	84.795	»
Courbe à gauche	»	200.745
3 ^e alignement	93.685	»
Courbe à droite	»	296.705
4 ^e alignement	559.095	»
Courbe à droite	»	226.895
5 ^e alignement	98.905	»
Courbe à gauche	»	263.980
6 ^e alignement	306.970	»
Courbe à droite	»	52.360
7 ^e et dernier alignement	327.990	»
TOTAUX	2,274^m440	4,599^m460

Ce qui fait ensemble pour les parties droites et courbes réunies un développement de 3,870^m60

Les pentes et rampes de la voie se divisent comme suit :

1° Sur une longueur de 708 une rampe de	0 ^m 004
2° Sur une longueur de 699 une rampe de	0 ^m 0025
3° Sur une longueur de 143 un palier.	
4° Sur une longueur de 600 une pente de	0 ^m 0075
5° Sur une longueur de 200 une pente de	0 ^m 005

(1) Ces plans seront déposés sur le bureau de la Chambre pendant la discussion du projet de loi.

QUESTION.

RÉPONSE.

6° Sur une longueur de 250
un palier.

7° Sur une longueur de 1000
une pente de 0^m005

8° Sur une long^r de 270^m69
un palier.

La voie sera établie en tranchée ouverte, dans un sol argileux, à partir de la station des Guillemins jusqu'à proximité de la rue Trokay.

Cette tranchée est en moyenne de 7 à 8 mètres de profondeur ; sa longueur est de 489 mètres.

De l'extrémité de cette tranchée jusqu'au delà de la rue Basse-Cheveau-Fosse, la ligne sera établie en souterrain. La longueur de ce souterrain est de 752 mètres.

Le terrain à traverser est de l'argile compacte.

Les rails s'y trouveront à une profondeur sous la surface, variant de 12 à 18 mètres.

Après ce tunnel se présente une seconde tranchée qui s'étend derrière l'usine à Gaz, sur une longueur de 150 mètres et à une profondeur de 8 à 10 mètres, puis un second tunnel de 804 mètres de longueur se prolongeant jusqu'à l'entrée de la station à établir derrière le palais.

Ce tunnel traversera la rue Mont-Saint-Martin et la rue dite Tournant-Saint-Hubert, dans le schiste.

Immédiatement au delà de la rue Table de Pierre commence une nouvelle tranchée qui s'étendra sur une longueur de 176 mètres, entre cette rue et la rue Pierreuse, et présentera une profondeur de 8 mètres.

A cette tranchée succédera un troisième tunnel qui s'étendra sous la rue Pierreuse et les Minimes, puis le long de la rue Hors-Château et ira déboucher au delà des Carmélites.

Ce souterrain sera creusé presque entièrement dans la roche schisteuse et dans le grès houiller. Il passera sous la surface

§ 18, 5°. — Raccordement de la station d'Ostende au nouveau quai des bateaux à vapeur.

L'intérêt général de ce travail est incontestable. Pour favoriser le mouvement des voyageurs qui se rendent de Belgique en Angleterre et vice-versa, par Ostende, il importe d'y installer le service d'une manière aussi commode qu'à Douvres et à Calais. Le crédit sollicité servira à la construction d'un quai en maçonnerie, d'une gare, et à l'établissement, sur l'écluse du bassin du commerce, d'un pont muni de portes qui permettront de baisser les eaux des bassins, sans priver la ville d'Ostende des eaux douces du canal, ou de les baisser sur toute l'étendue du canal de Bruges.

Adopté, par quatre voix et deux abstentions.

§ 18, 6°. — Jonction des voies au dehors de la station de Verviers.

Adopté, par quatre voix et deux abstentions.

§ 19. — Éclairage de l'Escaut.

Adopté, à l'unanimité, sans discussion.

§ 20. — Construction d'un palais de justice à Bruxelles.

La construction d'un palais de justice à Bruxelles a été décrétée en principe par la loi du 8 septembre 1859, qui a mis à la disposition du Gouvernement une première somme de deux millions. En sollicitant aujourd'hui un nouveau crédit de trois millions, M. le Ministre de la Justice nous apprend que la superficie des terrains sur lesquels on avait projeté de construire le palais a été reconnue insuffisante. La dépense sera donc plus considérable qu'on ne l'avait supposé d'abord. Le Gouvernement affirme d'ailleurs qu'il se renfermera dans la limite de ses engagements, et que la ville de Bruxelles et la province de Brabant continueront d'intervenir pour un tiers dans les frais de construction de l'édifice.

Toutes les sections ont désiré connaître le devis de la somme qui sera nécessaire pour l'achèvement du palais.

Aux renseignements demandés par la section centrale, M. le Ministre a répondu par la lettre suivante :

« Bruxelles, le 22 avril 1862.

» MONSIEUR LE REPRÉSENTANT,

» Vous me faites l'honneur de me demander, par votre lettre du 18 courant, « quels sont les devis et quelle sera la dépense totale de la construction du palais de justice ? »

» Le coût des terrains et bâtiments tombant dans le périmètre du palais ne peut pas encore être fixé d'une manière précise, les tribunaux étant encore saisis de la poursuite en expropriation de la fabrique Vanderelst. Cependant, je crois pou-

voir assurer que *les acquisitions réunies ne dépasseront pas le chiffre*
de fr. 5,200,000

» Quant aux devis des constructions, ils s'élèvent à
fr. 9,723.418-20, soit la somme ronde de 10,000,000

chiffre que l'on peut considérer comme bien établi, puisqu'il porte
la dépense à plus de 500 francs par mètre carré de surface que
couvrira le palais, qui renferme de grands espaces vides.

» Au surplus, pour qu'il n'arrive pas, dans l'occurrence, ce qui
est arrivé pour d'autres constructions, je tiens à ajouter un chiffre
élevé pour l'imprévu, soit une somme de 1,800,000

on arrivera ainsi au chiffre de fr. 11,800,000

somme considérable, à la vérité, mais qui est indispensable pour un monument
qui couvrira deux hectares de terrain et qui doit être construit de manière à
suffire pendant des siècles.

» Des agents de l'État, des fonctionnaires du Département des Travaux Publics
veilleront, d'ailleurs, à ce que la dépense se renferme dans le chiffre total de
quinze millions.

» Recevez, etc.

» *Le Ministre de la Justice,*

» VICTOR TESCH. »

La section centrale insiste fortement pour que le chiffre considérable de cette
dépense ne soit point dépassé. Elle désire voir régner la plus grande sobriété
possible dans l'ornementation architecturale du palais. Elle croit aussi qu'il y aurait
avantage pour le Trésor à faire une adjudication générale des travaux, afin
d'éviter les mécomptes inséparables du travail en régie, dont M. le Ministre de la
Justice lui-même s'est déclaré l'adversaire dans la discussion du crédit supplémen-
taire demandé pour l'église de Laeken. La section centrale, à tout prendre, se
félicite de voir le Gouvernement s'expliquer avec franchise dès le début sur le
chiffre réel du coût d'une grande entreprise, au lieu de l'atténuer à l'origine, pour
se prévaloir plus tard des dépenses faites afin d'en justifier de nouvelles et d'im-
prévues. Sur un point toutefois une explication paraît nécessaire. Le Gouverne-
ment s'engage à ne pas aller au delà des deux tiers de la dépense totale, la province
et la commune intervenant pour le tiers restant. Or le conseil provincial de
Brabant ne paraît disposé à fournir sa part de coopération que dans une dépense
qui n'excéderait pas douze millions.

La section centrale croit donc que, dans l'intérêt du Trésor, l'État ne doit mettre
la main à l'œuvre que lorsqu'il sera certain de concours de la ville et de la pro-
vince pour cinq millions, sur les quinze auxquels s'élève le devis. — Dans ces
termes nous proposons l'adoption du paragraphe, par cinq voix et deux abstentions.

§ 21. — Continuation des travaux du palais du Roi et achèvement des écuries du palais ducal.

La 6^e section a, par neuf voix et quatre abstentions, adopté purement et simple-
ment ce paragraphe.

La 1^{re} demande s'il ne serait point préférable de déplacer les écuries du palais ducal et de s'entendre avec l'administration communale de Bruxelles pour régulariser la place du Trône, au lieu de consacrer des fonds à l'achèvement de ces écuries.

La 2^e charge son rapporteur de demander s'il n'y aurait pas moyen de déplacer les écuries du palais ducal et de s'informer de la dépense totale du palais.

La 3^e adopte le million demandé pour la continuation des travaux du palais du Roi, mais s'abstient pour l'achèvement des écuries du palais ducal, dont l'emplacement lui paraît mal choisi.

La 4^e prie la section centrale de se procurer la note des dépenses qui ont déjà été faites aux écuries du palais ducal.

La 5^e propose la suppression des mots « et achèvement des écuries du palais ducal » et la réduction du crédit à un million. Le rapporteur est chargé de demander si ce subside suffira et de se faire renseigner sur le genre des travaux en cours d'exécution.

Avant de délibérer sur ces divers objets, la section centrale a demandé au Gouvernement les renseignements réclamés par les sections. — Elle a reçu, de M. le Ministre de l'Intérieur, la réponse suivante :

« Bruxelles, le 26 avril 1863.

» MONSIEUR LE REPRÉSENTANT,

» Satisfaisant au désir exprimé par votre lettre du 18 de ce mois, je m'empresse de vous transmettre les réponses aux questions de la section centrale relatives au palais du Roi et aux écuries du palais Ducal. Toutefois, en ce qui concerne la dépense du changement de la façade du palais, évaluée par l'architecte à 300,000 francs, aucune disposition n'a été prise.

» Recevez, etc.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» ALP. VANDENPEEREBOOM. »

QUESTION.

Quelle est la dépense faite et à faire au palais du Roi?

RÉPONSE.

I.

Acquisition de trois maisons dont l'em- prise a été nécessaire pour l'exécution du plan d'agrandissement du palais fr.	504,433 87
Les travaux effectués jusqu'à ce jour, ainsi que ceux qui sont en cours d'exécution, auront coûté une somme de . . .	1,091,489 16
	<hr/>
Fr.	1,595,943 03

QUESTION.

RÉPONSE.

Dans cette somme sont compris les honoraires de l'architecte, sur le montant des travaux effectués ou en cours d'exécution, ainsi que les diverses dépenses résultant de la surveillance, etc., des travaux.

II.

Les travaux qui restent à effectuer sont les suivants :

1° Appropriation intérieure de l'aile gauche, y compris les calorifères de la partie centrale, et les travaux extérieurs des terrasses et des balustrades vers le Borgendael, évaluée à . fr.	881,472 10
2° Travaux de grosse construction de la rotonde du grand escalier central, évalués à	171,262 12
3° Construction de l'escalier en pierre blanche.	50,000 »
Travaux d'appropriation intérieure de toute la partie centrale. . . .	1,048,612 50
Travaux de raccordement des parties neuves avec l'ancien palais, prolongement de la serre, pavage et trottoirs des cours	500,000 »
Modèles de sculpture à fournir par l'administration.	7,000 »
Ensemble. . fr.	2,438,346 72
Honoraires de l'architecte calculés à raison de 5 p. %	121,917 55
et dépenses imprévues.	100,000 »
Fr.	2,660,264 03

QUESTION.

RÉPONSE.

III.

Transformation de la façade du palais vers le Parc	500,000 »
Honoraires de l'archi- tecte	23,000 »
	Fr. (1) 523,000 »

La loi du 8 septembre 1839, décrétant des travaux publics, a mis à la disposition du Gouvernement, pour l'agrandissement du palais du Roi, un premier crédit de 1,775,000 francs.

On voit par l'état de situation qui précède, que les dépenses effectuées jusqu'à ce jour s'élèvent à fr. 1,595,943-03.

Il reste donc disponible une somme de fr. 379,056-97, mais il a déjà été disposé sur ce crédit, d'une somme de 50,000 francs environ, pour exécution de travaux destinés à l'appropriation immédiate de quelques appartements indispensables pour le service de S. A. R. le duc de Brabant.

Quoi qu'il en soit, les dépenses faites et à faire, *non compris le changement de la façade*, s'élèveront à la somme de fr. 40,56,207-08, de laquelle il faut déduire le crédit voté en 1839, fr. 1,775,000.

Il y a donc encore à couvrir une dépense totale de fr. 2,281,207-08.

En demandant un crédit supplémentaire de un million seulement, le Gouvernement compte être à même de faire face aux travaux qui pourront être exécutés pendant les années 1865, 1866 et 1867.

Il n'est point inutile de faire remarquer, à cette occasion, que dans la séance de la Chambre des Représentants du 8 mai 1861, l'honorable M. Rogier, Ministre de l'Intérieur, a insisté sur la nécessité d'un crédit supplémentaire pour le palais, en se référant aux explications contenues dans l'exposé des motifs d'un projet de loi de travaux publics, déposé dans la séance du 31 mars 1861, et qui était soumis, à

(1) Chiffre donné verbalement par M. Balat.

QUESTIONS.

Quelle est la somme déjà dépensée pour les écuries au palais Ducal ?

Le subside actuel suffira-t-il pour les achever ?

Ne conviendrait-il pas de déplacer les écuries du palais Ducal et de s'entendre avec l'administration communale, pour régulariser la place du Trône ?

RÉPONSES.

cette époque, à l'appréciation des Chambres législatives.

Ces explications avaient particulièrement pour objet les acquisitions d'immeubles et les travaux de reconstruction de la façade du palais.

Une somme de 165,428 francs a été employée à l'exécution des travaux de restauration, d'amélioration et d'agrandissement desdites écuries.

Le crédit de 200,000 francs sera positivement suffisant pour terminer tous les travaux.

Le déplacement de ces écuries nécessiterait une dépense trop considérable, pour que l'on puisse songer à l'effectuer, en ce moment.

Il est certain que, si ces constructions, dont l'aspect laisse beaucoup à désirer, n'existaient pas, on pourrait embellir cette partie du quartier du Parc, surtout en la coordonnant avec la place du Trône. Mais dans la situation actuelle des choses, et après les dépenses qui ont déjà été faites auxdites écuries, il ne serait pas d'une sage économie d'abandonner ces locaux.

Enfin, il est à remarquer que le fer sera employé, en grande quantité, dans les constructions projetées, de sorte que, si plus tard, on se décidait à opérer le déplacement des écuries, presque tous les matériaux pourront être remis en œuvre, sans perte pour le Trésor.

L'offre de la jouissance de la place du Trône a été faite officiellement à la ville de Bruxelles. Cette offre fut acceptée, et l'administration communale décida qu'elle porterait à son budget une allocation de 25,000 francs, pour transformer la place en jardin public.

Au printemps de 1863, la ville allait, paraît-il, mettre la main à l'œuvre, lorsqu'il fut reconnu que l'emplacement du jardin projeté était le seul, dont on pût

QUESTION.

RÉPONSE.

disposer pour y établir un local d'exposition. L'idée du jardin dut donc être abandonnée, jusqu'à nouvel ordre.

Le local de l'exposition de 1863 sera maintenu pour celle de 1866, et en supposant qu'il soit supprimé après cette exposition, ce n'est qu'en 1867 que l'on pourra reprendre l'exécution du plan qui avait été conçu, et dont l'ajournement avait été indispensable.

Lecture ayant été donnée de ces pièces, un membre a proposé d'abord la division du paragraphe, de manière à ce que l'on pût discuter à part les crédits relatifs au palais du Roi et aux écuries du palais ducal. — Cette proposition a été adoptée, à l'unanimité. — Le même membre a proposé alors de voter les 200,000 francs demandés pour le second objet, mais « à la condition que les constructions que l'on se propose de faire, soient établies sur un autre emplacement que celui du palais ducal. » — Les objections faites à cette idée par M. le Ministre de l'Intérieur n'ont pas semblé péremptoires. Les écuries du palais ducal gênent la circulation, déparent un des plus beaux quartiers de la capitale, et lorsque depuis longtemps l'opinion publique désire leur démolition, il n'est pas de bonne administration d'y faire de nouvelles dépenses pour des travaux qui seront toujours provisoires; M. le Ministre le reconnaît lui-même, en disant que le manège sera construit de telle sorte qu'on puisse dans l'avenir le transporter ailleurs. C'est à l'unanimité que la section centrale adopte le changement de libellé formulé plus haut.

En ce qui concerne le palais du Roi, la section centrale ne peut se dispenser de constater l'énorme différence qui existe entre le devis actuel et les prévisions primitives.

Dans l'exposé des motifs du projet de loi de 1858 (*Documents parlementaires*, n° 208, p. 64), le Gouvernement déclarait que la dépense de l'agrandissement du palais du Roi ne dépasserait pas un million. — Ce projet fut retiré, puis représenté l'année suivante. A cette époque le Gouvernement produisit (*Documents parlementaires*, n° 4, p. 46) un devis aux termes duquel les travaux d'agrandissement, sans y comprendre les modifications à faire à la façade du côté du Parc, devaient coûter 1,775,540 francs.

Le crédit de 1,775,000 francs voté, en 1859, devait donc suffire pour l'achèvement des travaux

Au lieu qu'il en soit ainsi, l'on a dépensé jusqu'à ce jour.	fr. 1,595,945 03
Il reste à effectuer des travaux pour la somme de	2,660,264 05
Pour la façade.	525,000 »

Fr. 4,581,297 08

En somme, on nous annonce une dépense nouvelle de fr. 2,281,207-08.

Les explications contenues dans l'exposé des motifs de la loi de 1861 (*Documents parlementaires*, n° 68, p. 25) ne se rapportent qu'à l'embellissement de la façade, évalué aujourd'hui à 525,000 francs et à des expropriations dont le coût *maximum* devait être de 210 000 francs, ensemble 735,000 francs, qui laissent encore sur le devis de 1859 un excédant de dépenses de près de 1,500,000 francs.

La Chambre comprendra les raisons de haute convenance qui empêchent la section centrale de proposer une réduction du crédit. Mais ces raisons mêmes auraient dû engager le Gouvernement à ne pas reculer à l'origine devant l'énonciation de la dépense réelle à effectuer.

La section centrale a voulu s'assurer néanmoins de l'existence de plans et devis sérieux pour les travaux qui restent à exécuter. Ces documents lui ont été communiqués, sauf pour la façade dont les devis sont établis sur une déclaration verbale de l'architecte.

La section centrale est d'avis que pour des travaux considérables il y a lieu de faire un accord spécial avec l'architecte pour ses honoraires, et de comprendre tout au moins dans les 5 p. % qu'on lui alloue, les frais de surveillance.

Nous avons l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, l'adoption du paragraphe.

§ 22. — **Subsides pour travaux de voirie vicinale et d'hygiène publique.**

Toutes les sections ont adopté ce paragraphe, et la 4^e, allant au-delà des propositions du Gouvernement, a demandé s'il n'y aurait pas lieu de contracter un emprunt spécial pour les travaux de voirie vicinale. La section centrale ne s'est pas ralliée à cette idée, dont l'application aurait pour premier résultat d'élever considérablement les dépenses de construction des chemins vicinaux. Mieux vaut, à son avis, procéder avec modération, et satisfaire avec discernement aux besoins les plus urgents. — Un membre croit qu'il y aurait lieu de prendre des mesures pour amener les communes à mieux entretenir leurs chemins, par exemple, en donnant de préférence des subsides à celles qui feraient preuve de plus de soin et de zèle en cette matière. — Un autre membre voudrait voir les communes se préoccuper plus qu'elles ne le font, du choix des matériaux dont elles se servent pour la construction de leurs routes. — Il est répondu à cette observation que les pavés sont devenus très-chers à cause de l'espèce de monopole dont jouissent quelques grandes sociétés propriétaires de carrières. Le paragraphe est adopté, à l'unanimité, par la section centrale.

§ 23. **Subsides aux communes pour construction et ameublement de maisons d'école.**

Ce paragraphe a été adopté, à l'unanimité, par toutes les sections et la section centrale. — Nous sommes trop proches encore de la discussion qu'a provoquée dans les deux Chambres la loi présentée le 17 novembre dernier, et des vœux dont elle a été l'occasion, pour qu'il soit nécessaire de justifier la demande de crédit qui nous occupe. Le zèle de jour en jour plus vif des communes pour le développement de l'instruction primaire, explique la rapidité croissante avec laquelle se dépensent les subsides alloués par l'État pour construction et ameub-

blement d'écoles. Après avoir mis huit ans à employer le premier million, voté en 1851, et quatre ans à épuiser le second, l'on a jugé nécessaire, depuis 1863, de réclamer un million chaque année, et la section centrale se félicite de la proposition qui est soumise à la Chambre, quelques semaines après le vote du cinquième million, parce qu'elle y voit une preuve nouvelle de la sollicitude de l'État pour l'instruction publique, et de l'empressement des communes à profiter de ses bonnes intentions.

ART. 2.

Chemin de fer de Bruxelles à Châtelineau, par Luttre.

Plusieurs sections ont demandé des renseignements sur les plans et devis de ce chemin de fer. La 6^e a proposé d'ajouter au premier alinéa les mots « et ses embranchements. » Voici, sur ces deux points, les explications de M. le Ministre des Travaux Publics :

QUESTION.

La section centrale désire obtenir des renseignements sur les plans et devis du chemin de fer de Châtelineau à Luttre, et l'opinion du Gouvernement sur l'exécution des embranchements indiqués dans le projet de M. Hans.

RÉPONSE.

Ces plans et devis ne sont pas encore dressés, et par conséquent il n'est pas possible de déférer au vœu, exprimé par la section centrale, de recevoir des renseignements précis en ce qui les concerne.

L'on doit donc se borner, pour le moment, à faire connaître que, d'après leurs instructions, les ingénieurs chargés de l'étude du chemin de fer de Bruxelles par Luttre à Châtelineau, doivent spécialement veiller, en ce qui touche la section de Châtelineau à Luttre, à ce que le tracé qu'ils proposeront traverse directement le plus grand nombre possible de groupes industriels, ou permette, du moins, que ces groupes se raccordent à la ligne principale dans des conditions satisfaisantes. Ce n'est qu'après que les avant-projets auront été fournis au département que celui-ci pourra vérifier si son programme se trouve rempli autant qu'il est susceptible de l'être, eu égard aux difficultés du terrain. Ce n'est qu'alors, non plus, qu'il pourra juger si, et dans quelle mesure, il serait nécessaire, pour que la section susdite réponde à sa destination, qu'elle fût complétée par certains embranchements.

On a vu plus haut (p. 4), les observations verbales échangées entre M. le Ministre des Travaux Publics et un membre de la section centrale, au sujet des

embranchements du chemin de fer de Bruxelles à Châtelineau, et le texte de la déclaration ministérielle dont il a été pris acte. Le Gouvernement se croit suffisamment autorisé, par le libellé de l'article, à exécuter ou laisser exécuter des embranchements reconnus utiles à la fois à l'industrie et au Trésor. La section centrale a pu ainsi, à l'unanimité, vous proposer l'adoption de l'art. 2.

Une proposition faite par une des sections et tendante à exprimer le vœu que ce nouveau chemin de fer passe par Nivelles, a été écartée, par deux voix contre deux et deux abstentions.

ART. 5.

Concession d'un chemin de fer de Blankenberghe à Heyst.

Cet article n'a donné lieu à aucun débat dans les sections, mais il y a provoqué la question ci-dessous :

QUESTION.

La section centrale désire également savoir qu'elles sont les demandes de concession de chemins de fer sérieuses et de nature à être immédiatement concédées.

RÉPONSE.

Ainsi que la déclaration en a été faite à diverses reprises aux Chambres dans ces derniers temps, le Gouvernement a cru qu'il aurait été inopportun, à raison du danger d'encombrer le marché financier, d'apporter des concessions nouvelles avant que les concessions accordées naguère sur une si vaste échelle aient pu s'asseoir et se consolider. Il a cru qu'il compromettrait, à la fois, les nouvelles et les anciennes si, ne tenant aucun compte des difficultés que des affaires de cette nature rencontrent souvent dans leur mise en train, il était venu les accumuler en nombre trop considérable. Il espère et prévoit que les faits qui se produiront dans le courant de la présente année, fourniront la preuve que sa prudence aura porté d'heureux fruits. Dans cet état de choses il a donc suspendu sauf quelques cas exceptionnels, l'instruction des demandes dont il se trouve saisi, et ainsi il ne lui est pas possible d'indiquer quels sont, parmi ces demandes, celles qui se présentent avec un caractère suffisamment sérieux pour qu'il propose à la Législature d'y donner suite. Mais il est vraisemblable dès aujourd'hui que cette instruction pourra être utilement reprise pour la session prochaine, et les Chambres trouveront, sans doute, toute garantie, quant à son activité à cet égard, dans son

QUESTION.

RÉPONSE.

désir bien connu de développer autant qu'il est en lui, le réseau de ces voies de communication qui ont tant contribué à la prospérité du pays, et dont l'utilité est chaque jour mieux appréciée.

La section centrale, par cinq voix et une abstention, propose l'adoption de l'art 3.

ART. 4 NOUVEAU, proposé par la section centrale.

« Le Gouvernement est autorisé à accorder la concession d'une jonction intérieure entre les lignes du Nord et du Midi, à Bruxelles, en la combinant autant que possible avec l'assainissement de la Senne. »

Cet amendement a été voté par trois voix contre une et trois abstentions.

Nous allons faire connaître, le plus succinctement possible, les raisons sur lesquelles s'est fondé son auteur.

« La nécessité d'une jonction, la plus directe possible, entre les deux lignes du Nord et du Midi, à Bruxelles, n'a jamais été l'objet d'un doute pour personne, et l'on peut dire qu'elle devient de jour en jour plus frappante. L'interruption que présente à Bruxelles notre réseau international est pour tous les voyageurs belges et étrangers qui parcourent nos voies ferrées, une source d'ennuis et de retards. La prospérité de notre réseau exige, autant que l'intérêt des voyageurs, que la solution de continuité du système disparaisse le plus promptement possible. Trois faits significatifs le prouvent :

» 1^o L'organisation de trains directs, sans transbordement, de Rotterdam à Paris par la Compagnie du Grand Central, amène beaucoup de voyageurs à donner la préférence à cette ligne, bien que le trajet en kilomètres soit notablement plus long que par la ligne de l'État passant par Bruxelles.

» 2^o La concession d'un chemin de fer direct d'Anvers à Douai va faire une nouvelle et sérieuse concurrence au chemin de fer de l'État, pour les relations entre le Nord et le Midi.

» 3^o La construction du chemin de fer concédé d'Anvers à Denderleeuw, par Boom, va raccourcir notablement le trajet de Mons à Anvers qui, par cette nouvelle voie, ne sera plus que de 112 kilomètres et qui de plus sera direct et non interrompu. Il est donc probable qu'avant peu toutes les relations d'Anvers à Mons vont suivre cette voie, ainsi que toute la partie de mouvement entre la Hollande, Anvers et Paris, qui n'est pas encore absorbée par le Grand Central.

» Le Gouvernement, tout le premier, comprend l'urgence d'un nouveau raccordement des deux lignes à Bruxelles. L'exposé des motifs du projet de loi le prouve. Le raccordement qui existe, ne servant qu'au trafic des marchandises, et paraissant peu susceptible d'être approprié au trafic des voyageurs, l'opinion publique ayant du reste réclamé depuis longtemps la suppression des passages à niveau dans la capitale, l'administration s'est décidée en faveur du raccordement

extra-muros, qui forme le § 18 1^{er} de l'art. 1^{er} du projet actuel. La section centrale a donné son assentiment unanime à cette proposition qui donne satisfaction à de nombreux intérêts, mais il nous paraît évident que si l'administration avait cru la jonction possible à travers Bruxelles, elle lui eût donné la préférence. Le rapport de la commission de 1855, qui se trouve résumé dans l'exposé des motifs, a donné la préférence à un raccordement extérieur, en repoussant d'une manière absolue l'établissement d'une station centrale. Mais il ne faut pas perdre de vue que les raisons que faisait valoir ce rapport ne trouvent plus leur application dans la situation actuelle. La station centrale, dans l'hypothèse de la jonction unique à travers Bruxelles, devait couvrir une immense superficie, au prix d'une dépense colossale.

» L'exposé des motifs reconnaît qu'après l'adoption du raccordement extérieur, on reproduisit l'idée de traverser Bruxelles sous une forme autre que celles qui avaient été rejetés.

» Dans cette combinaison, la station centrale devenait une simple halte, un débarcadère sans autres dépendances, les manœuvres relatives à la composition et à la décomposition des convois devant se faire dans deux grandes stations extrêmes, situées au nord et au midi et reculées en dehors de l'agglomération bruxelloise.

» Le projet de M. Keller fut soumis à l'examen d'une commission dont le rapport figure plus loin (annexe n° 5). En thèse générale, il importe de remarquer que les membres de la commission de 1865 se sont placés encore une fois au point de vue des mérites relatifs des deux jonctions intérieure et extérieure, et que, la partie technique réservée, leurs objections tombent, en ce qui concerne le principe, dès l'instant où il ne s'agit plus de donner la préférence à l'un des deux projets, mais seulement d'examiner les avantages isolés du plan de M. Keller.

Le Gouvernement lui-même l'a compris ainsi, en se ralliant (comme il est dit dans la note de M. le Ministre des Travaux Publics, reproduite au § 9), au principe d'une jonction directe, par voie de concession, entre les stations du Nord et du Midi.

Les demandeurs en concession s'occupant aujourd'hui d'étudier des plans qui soient de nature à satisfaire à tous les intérêts, il ne nous appartient pas de discuter ici les objections techniques de la commission des ingénieurs. Faisons remarquer toutefois, qu'en exécutant à Liège une jonction directe qui traverse trois tunnels de 752, 846 et 951 mètres, sans s'effrayer de la rencontre des eaux qui descendent des plateaux de la Hesbaye dans la vallée de la Meuse, sans se préoccuper non plus de l'éclairage et de l'aérage des tunnels qui seront beaucoup plus difficiles à établir à Liège qu'à Bruxelles, où la galerie souterraine régnera en quelque sorte à fleur du sol, on renonce à l'avance à une bonne partie des arguments que l'on fait valoir contre le projet de M. Keller. A Bruxelles, on travaillera dans une tranchée découverte, tandis qu'à Liège on opérera par forage, souterrainement et le plus souvent sous des habitations. Le chemin de fer souterrain de Londres, qui a transporté 50,000 voyageurs dans la seule journée du lundi de Pâques, prouve que le public s'habitue facilement à ce genre de communication, même quand il n'est pas indispensable, comme à l'entrée de Marseille et sur la ligne de Bâle à Olten.

» La question des rampes n'est pas non plus impossible à résoudre, et trouvera sans doute une solution dans les études nouvelles que le Gouvernement nous annonce. L'utilité du projet en lui-même n'est pas contestable. Au point de vue général, elle résulte de la différence notable entre les deux lignes de raccordement. D'après l'exposé des motifs, le tracé extérieur n'entraînera qu'un détour insignifiant de 1,600 mètres. « Entre les aiguilles de bifurcation au nord d'une part, au midi de l'autre, nous dit-on, le développement du chemin de fer projeté par Molenbeek-Saint-Jean sera de 8,470 mètres.

» Entre les mêmes points et par la jonction directe supposée exécutée, elle serait de 6,070 »

Différence 1,600 mètres.

» Ce calcul est évidemment erroné. Ce n'est pas en effet à partir des aiguilles de bifurcation qu'il faut compter la distance, mais à partir de la station du Nord, d'une part, et de celle du Midi, de l'autre. Car les convois qui feront une conversion autour de Bruxelles, partiront de l'une de ces stations pour arriver à l'autre; ou si l'on veut, feront échelle à chacune de ces stations.

» Or, de la station du Nord à la nouvelle station du Midi, la distance est de 12,000 mètres pour le raccordement extérieur, tandis que de la station du Nord à la nouvelle station du Midi, par la jonction directe intérieure, la distance n'est que de 2,540 mètres, différence 9,460 mètres.

» La jonction extérieure étant opérée, le trajet par chemin de fer, d'Anvers à Mons, par Bruxelles, sera encore de 114 kilomètres, c'est-à-dire 2 kilomètres de plus que par Mons et Denderleeuw. Cette dernière ligne aura donc encore l'avantage. Si l'on exécute au contraire la jonction directe, le parcours d'Anvers à Mons, par Bruxelles, ne sera plus que de 106½ kilomètres, et, par conséquent, plus court que par aucune autre voie. La jonction directe par cela même constituerait la ligne la plus courte entre la Hollande et Paris. — D'autres intérêts encore sont engagés dans cette question.

» On ne saurait nier, en effet que l'éloignement de la station du Midi à Bruxelles ne soit préjudiciable à tous ceux qui arrivent dans la capitale ou qui en partent par la ligne du Midi. Empêcher ce préjudice de se produire, en créant une station à l'intérieur de la ville, c'est incontestablement agir dans l'intérêt du public.

» Ceux que le prochain éloignement de la station du Midi lèsera le plus, ce sont naturellement les habitants des cantons de Hal et de Braine-le-Comte, des arrondissements de Soignies, d'Ath, de Charleroi, de Thuin, de Mons et de Tournay. — Les populations de ces districts sont donc les premières intéressées à l'exécution d'une jonction directe permettant de construire un débarcadère central à Bruxelles.

» Les industries si importantes de la province de Hainaut et le commerce d'Anvers ont aussi le plus grand intérêt à l'adoption d'un projet qui doit constituer la ligne la plus courte entre le port d'Anvers et le bassin houiller du Hainaut. C'est ce que les chambres de commerce ont parfaitement reconnu, celle d'Anvers, entre autres, qui a recommandé si chaleureusement l'adoption du projet Keller au Gouvernement, comme proposant un mode de raccordement des lignes ferrées à

Bruxelles, devant faciliter, mieux que ne le ferait tout autre tracé, les communications entre le nord et le midi de la Belgique.

» On objectera peut-être que le transport des marchandises ne pourra se faire par les galeries souterraines sans occasionner de l'encombrement dans la traversée de Bruxelles. — Pourquoi cela? On n'a qu'à donner à ces galeries des dimensions suffisantes pour le passage des trains de marchandises, comme MM. Keller proposent de le faire (3^e brochure, p. 15 et pl. I, fig. 3). Quant à l'encombrement que pourrait occasionner dans les galeries le passage des trains de marchandises, se rendant du nord au midi et *vice-versa*, cet encombrement ne sera pas plus grand que sur les voies actuelles d'Anvers à Bruxelles et de Bruxelles à Mons ou Charleroy; et surtout bien moindre qu'au passage du tunnel de Braine-le-Comte, puisque ce tunnel n'a qu'une seule voie, tandis que les galeries de Bruxelles en auront deux; or tout le mouvement qui se fait dans ces galeries, se fera aussi sur les lignes à deux voies, dont nous venons de parler et devra en outre suivre la voie unique du tunnel de Braine-le-Comte. — Donc le passage des marchandises pourra fort bien s'opérer par les galeries en question.

» Après avoir montré que l'intérêt général, celui de l'exploitation des chemins de fer nationaux, celui du commerce et de l'industrie, militent en faveur d'une jonction directe avec station centrale à Bruxelles, il reste à parler d'un autre intérêt, qui, pour être un intérêt local, n'en a pas moins une grande importance, il s'agit de l'intérêt de la capitale du royaume.

» L'intérêt qu'à Bruxelles à ce qu'une solution intervienne dans ce sens est évident.

» D'abord l'exécution du chemin de fer souterrain facilite, tant sous le rapport de la dépense que sous celui de la construction, la création d'un boulevard destiné à concourir à l'embellissement et à l'assainissement du bas de la ville.

» Depuis longtemps on projetait d'ouvrir, à travers le bas de la ville de Bruxelles, une large voie de communication partant de la place des Nations pour aboutir au boulevard du Midi.

» L'auteur du projet Keller, mettant à profit cette circonstance, propose d'opérer la jonction des deux stations par un chemin de fer souterrain à construire sous le boulevard projeté.

» Par ce moyen, on établira une communication directe, à travers la ville, entre les lignes du Nord et du Midi, sans gêner en rien la circulation; on se trouvera en même temps dans les conditions les plus favorables au point de vue de la construction, puisqu'on évitera de passer sous des habitations et qu'on travaillera dans une tranchée ouverte que l'on recouvrira après l'achèvement des travaux. Cette idée de recouvrir une tranchée peut sembler étrange, et il a pu sembler préférable de construire la voie de jonction dans une tranchée ouverte, traversée par des ponts au passage des rues transversales

» Mais une pareille tranchée couperait la ville en deux parties distinctes, serait une source de dangers et d'accidents de toute nature pour les piétons, pour les voitures et pour les cavaliers circulant sur des quais bordant une sorte de canal incessamment sillonné par des convois. Ce serait ainsi détruire à l'avance tous les avantages qu'on cherche à réaliser par la création d'un boulevard central, boule-

vard qui, par sa situation, doit être plutôt une grande artère commerciale qu'un boulevard de luxe. Or, qu'est-ce qu'une artère commerciale coupée longitudinalement en deux par un véritable précipice et où l'on ne peut se rendre à volonté d'un côté à l'autre? Il serait impossible de compter sur une plus-value des terrains à bâtir dans de semblables conditions, puisqu'ils seraient soumis à une servitude des plus fâcheuses; dès-lors, la construction de ce boulevard central deviendrait une opération extrêmement onéreuse et, pour ainsi dire, impossible à réaliser. Et puis la neige s'amoncèlerait dans une pareille tranchée; les eaux pluviales s'y précipiteraient, etc., etc.... Il est donc de toute impossibilité de songer à construire la jonction en tranchée ouverte.

» Il saute aux yeux que ce double travail de la jonction directe et du boulevard peut se combiner avec le détournement de la Senne, de manière à permettre à la capitale d'exécuter à moins de frais la grande entreprise qui lui incombe, en réduisant aussi la part d'intervention de l'État dans cette œuvre d'assainissement et d'hygiène.

» Sans donc combattre en rien le projet de raccordement extérieur qui procurera de précieux avantages à une fraction importante de la banlieue, l'auteur de l'amendement insiste sur l'utilité de la création d'un débarcadère central, tout en conservant les stations du Nord et du Midi, dont l'intérieur, d'après le projet Keller, peut être convenablement approprié pour le service du chemin de fer souterrain.

» Un parcil débarcadère serait éminemment favorable à la ville de Bruxelles, et il sera fait droit ainsi au vœu exprimé par le conseil communal, il y a bientôt dix ans; mais il sera également avantageux à tous les voyageurs à qui l'éloignement de la station du Midi doit occasionner un préjudice.

» Sous ce rapport, ce sera principalement aux habitants de la province de Hainaut que la construction d'une station centrale à Bruxelles profitera le plus.

» Enfin, il ne faut pas perdre de vue non plus que, dans un avenir peu éloigné, les classes laborieuses seront forcées, par le renchérissement des loyers, à chercher des logements plus sains et moins coûteux en dehors de la capitale.

» Si alors les ouvriers peuvent en quelques minutes et pour quelques centimes se transporter au centre de la ville, ce sera pour eux un véritable bienfait.

» Toutes les conditions se réunissent donc pour faire d'une jonction directe avec station centrale, une œuvre d'intérêt national et social, destinée à une grande prospérité.

» Le Gouvernement a dès aujourd'hui accordé la concession à ceux qui en avaient conçu le projet.

» L'auteur de l'amendement croit en outre que la force des choses amènera l'exploitation de cette ligne par le matériel et le personnel de l'État, dont l'intervention serait suffisamment justifiée par le bénéfice que lui procurerait l'exécution de la jonction directe.

» Si, d'ailleurs, il abandonnait à une compagnie l'exploitation de la ligne de jonction, l'État serait obligé, pour ne pas se voir dépossédé de sa position dans

a capitale, de créer un état de choses tellement compliqué que la concession accordée serait complètement illusoire. »

La section centrale, en adoptant l'amendement, a naturellement l'espoir que le Gouvernement ne négligera rien pour aplanir les difficultés que pourrait rencontrer encore la conclusion définitive de cette affaire, que l'on peut, dès à présent, considérer comme arrêtée en principe, si la Chambre veut bien y donner son approbation.

La section centrale, par quatre voix et trois abstentions, propose l'adoption de l'ensemble de la loi.

PÉTITIONS.

Comme il arrive à propos de tous les projets de travaux publics soumis à la Législature, un grand nombre de pétitions réclamant des travaux supplémentaires ou demandant des modifications à ceux que le Gouvernement propose, sont parvenues à la Chambre qui les a renvoyées à la section centrale.

Celle-ci, selon l'usage, en propose le dépôt sur le bureau, pendant la discussion du projet de loi, et les recommande à la sympathique attention du Gouvernement. L'analyse de ces pétitions se trouve aux annexes (n° 4).

Le Rapporteur,

LOUIS HYMANS.

Le Président,

E. VANDENPEEREBOOM.



*Amendements proposés au projet de loi par la section centrale.***ART. 1^{er}, § 14.**

Routes affluentes au chemin de fer de l'État et aux chemins de fer concédés.
Construction de routes dans le Luxembourg et le Limbourg . . fr. 2,000,000

ART. 1^{er}, § 21.

§ 21. Continuation des travaux au palais du Roi 1,000,000
§ 21^{bis}. Pour la construction d'un manège, à la condition qu'il soit
établi sur un autre emplacement que celui du palais Ducal 200,000

ART. 4, nouveau.

Le Gouvernement est autorisé à accorder la concession d'une jonction intérieure entre les lignes du Nord et du Midi, à Bruxelles, en la combinant, autant que possible, avec l'assainissement de la Senne.

ANNEXE N° 1.

Rapport de l'ingénieur en chef de la province d'Anvers sur les travaux exécutés pour l'amélioration de la Grande-Nèthe.

Anvers, le 25 mars 1865.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre apostille du 14 octobre 1864, 2^e div. A, n° 10584, s. 26423, vous m'avez fait l'honneur de me transmettre pour avis, avec une dépêche de M. le Gouverneur de la province, le rapport ci-joint de la commission spéciale instituée par la députation permanente du conseil provincial d'Anvers, à l'effet de constater le résultat des travaux exécutés pour l'amélioration de la Grande-Nèthe.

Je regrette beaucoup de devoir, dès maintenant, répondre à ce rapport, car le degré d'avancement des travaux ne me permet pas encore d'opposer des faits certains et positifs aux assertions que contient le rapport dont il s'agit et qui me semblent basées sur des craintes ou sur des désirs exagérés.

Je ne puis, avec la commission, admettre que l'état d'avancement des travaux permet de reconnaître facilement que l'un des buts que l'on recherchait, l'écoulement des eaux, sera atteint, mais qu'il n'en sera pas de même de la navigation qui, loin d'être améliorée, sera détruite.

L'état encore inachevé dans lequel se trouvent les ouvrages, surtout dans la partie supérieure de la rivière, m'oblige au contraire à une certaine réserve pour en fixer les résultats, il m'oblige à plus de réserve encore pour déterminer ce qu'il pourra être utile de faire par la suite, si l'on reconnaît la nécessité d'améliorations plus grandes, et je dois formellement demander que l'on veuille attendre que les travaux soient finis et que l'on ait pu en apprécier les effets, avant de rechercher le moyen de les modifier.

L'année dernière a été exceptionnellement sèche, et il faut peut-être remonter jusqu'en 1848 pour trouver une année dans laquelle le niveau de la Grande-Nèthe a été aussi bas. Il est certain que si l'on pouvait attribuer cette pénurie d'eau à l'exécution des travaux, l'on serait en droit de se plaindre de ceux-ci, mais il n'en est pas ainsi, et la Nèthe n'a fait que partager le sort commun des autres rivières et de toute la Campine, où les marais étaient à sec et où l'on n'obtenait plus d'eau dans des puits qui n'en avaient jamais manqué.

D'autre part, les travaux n'étaient entamés que par partie : certaines dériva-tions avaient été réservées pour être ouvertes pendant la mauvaise saison, de manière à profiter de tout le temps sec pour exécuter les travaux à faire au lit de la rivière.

Or, ceux-ci consistant généralement en approfondissement, il en résulte que

les parties de rivière à remplacer par les dériviations et où aucun travail n'était exécuté, se trouvaient accidentellement soumises aux effets d'une pente plus grande, formaient en quelque sorte cascade et voyaient diminuer notablement l'épaisseur de la lame d'eau.

Mais on ne peut raisonnablement arguer d'un état tout à fait passager pour se faire une idée des résultats du travail, et il fallait attendre que l'ouverture des dériviations, rétablissant le cours régulier de la rivière, ramenât également les hauteurs normales de l'eau.

C'est parce que je reconnais que le temps n'est pas encore venu d'opposer des faits positifs et constants à d'autres faits qui, par suite des circonstances exceptionnelles et toutes momentanées dans lesquelles ils ont été recueillis, revêtent plutôt le caractère de simples suppositions, que j'aurais désiré, comme je l'ai dit, pouvoir attendre, avant de répondre au rapport que vous avez bien voulu soumettre à mon appréciation, et au sujet duquel je dois, malgré moi, me borner à des considérations en quelque sorte générales.

Avant l'exécution des ouvrages, le fond de la rivière se composait, en réalité, d'une suite de fosses de cinquante à cent mètres de longueur et de hauts fonds qui les séparaient.

Ces hauts fonds formaient des barrages naturels qui maintenaient les eaux à une certaine élévation à l'amont, mais, par contre, il se formait sur ces barrages un courant rapide qui diminuait considérablement la hauteur de l'eau.

Pour les franchir, les bateliers devaient décharger une partie de leurs marchandises et attendre jusqu'à ce que d'autres bateliers arrivassent. Alors ils s'aidaient mutuellement et franchissaient l'obstacle, mais rarement ils rechargeaient les objets dont ils avaient allégé leurs embarcations ; ils devaient au contraire renouveler parfois la même opération pour remonter jusqu'au haut de la rivière.

Et pour que cette navigation imparfaite fût possible, il fallait encore qu'il y eût une certaine quantité d'eau ; aux basses eaux, toute navigation était supprimée de fait ⁽¹⁾.

Les travaux en cours d'exécution auront certainement pour résultat de faire baisser la tête d'eau ; on peut, d'après le calcul et d'après l'expérience des portions de rivières déjà traitées, évaluer approximativement cette baisse de 0^m27 à 0^m30 ; mais le fond de la rivière aura été, d'autre part, abaissé d'une quantité encore plus grande à l'emplacement des maigres, et l'on y obtiendra une profondeur d'eau plus grande qu'auparavant. Il y aura nécessairement une perte dans les fosses où l'approfondissement aura été moindre et souvent nul, mais à quoi pouvait servir cet excès de profondeur lorsque des barres multipliées empêchaient de régler en conséquence le chargement des bateaux ?

(1) Il m'a été rapporté que, lors de la construction de l'église de Zammel, sur la Nèthe, l'entrepreneur n'a pas pu se servir de la rivière pour le transport de ses briques qu'il a dû conduire par voitures à destination.

Il est vrai, d'autre part, que pour favoriser l'écoulement de l'eau et pour faciliter la navigation, on a rectifié les sinuosités les plus prononcées de la rivière, mais cela n'a pas eu pour effet d'augmenter la pente autant qu'on le prétend et il est inexact de dire que celle-ci a été régulièrement portée à 40 centimètres par kilomètre.

La pente moyenne par kilomètre, entre Casterloo et Loodyek, était de 0^m378, avant l'exécution des travaux ; elle était de 0^m235, entre Loodyek et le ruisseau de Ghestel. Ces pentes sont aujourd'hui respectivement de 0^m387 et de 0^m252 : l'augmentation n'est certes pas excessive.

La quantité d'eau qui alimentait la rivière n'est pas diminuée et si l'on peut prétendre, d'une part, que l'augmentation de pente qui vient d'être signalée et la plus grande vitesse qui en est la conséquence, doivent diminuer la profondeur de l'eau, on peut objecter, d'autre part, que le profil nouveau de la rivière étant moins large au fond, il faut que la profondeur d'eau soit plus grande pour contenir la même quantité d'eau et le calcul permet d'établir que ces effets se compensent.

Mais il en serait autrement, que ce défaut n'aurait de conséquences qu'en toutes basses eaux ; dès que celles-ci se relèvent, au lieu de s'épancher, comme auparavant dans toute la vallée et de rendre le halage impossible, elles sont contenues par les digues et permettent une navigation dont la Nèthe n'a pas jusqu'ici fourni d'exemple. Le tirage est certes un peu plus fort à la remonte, mais on profite d'autant à la descente et la présence d'un halage continu rend la manœuvre toujours facile.

Il me semble donc évident que non-seulement la navigation ne sera pas anéantie, mais qu'elle sera dans son ensemble sensiblement améliorée. L'amélioration doit-elle rester là ? C'est ce qu'il s'agira d'examiner quand toutes les données auront pu être recueillies et contrôlées par les faits.

La commission manifeste avec plus de raison peut-être la crainte que les riverains soient à l'avenir privés des moyens d'irriguer leurs prairies.

On pourrait objecter à cette allégation qu'un pareil résultat devait être prévu et que, par les travaux admis, on ne pouvait à la fois, et suivant les besoins des riverains, faire baisser les eaux en été et les relever en d'autres moments.

J'ajouterai que je crois les craintes fort exagérées : les eaux de la Grande-Nèthe ne pourront être contenues entre les digues sans se relever au-dessus du niveau qu'elles auraient atteint si ces digues n'existaient pas ; il me semble donc qu'il sera possible de pourvoir encore à l'irrigation des prairies, en formant des prises d'eau momentanées dans les endroits où ses rives naturelles sont les plus basses ; mais on comprend que de pareils aménagements ne peuvent être utilement établis pour une propriété particulière de faible étendue, et que, pour voir la chose réussir sûrement, il faudrait que les riverains se constituassent en association de wateringues.

Je n'ai pas d'objection spéciale à faire au sujet des observations par lesquelles la commission clôture son rapport, à savoir : que les principes de justice distributive, lui donnent le droit d'espérer que le Gouvernement dotera la vallée de la Nèthe d'une navigation en rapport avec ses besoins. Je pense seulement que l'on ne doit pas précipiter les décisions et qu'il faut auparavant avoir pu se rendre bien

compte des faits. On ne doit pas du reste perdre de vue, que l'état des choses a changé depuis le moment où les premiers désirs des riverains de la Nèthe se sont éveillés.

L'établissement d'un chemin de fer d'Anvers à Hasselt dans la vallée de la Grande-Nèthe, l'établissement du chemin de fer de Turnhout dans la vallée de la Petite-Nèthe, le chemin de fer de Herenthals à Louvain, qui relie les deux railways précédents et les deux vallées des Nèthes, sont des faits considérables dont il y a lieu de tenir compte pour mesurer les besoins des localités et pour y proportionner l'importance des travaux que l'on pourrait encore désirer de voir exécuter.

Or, je crois, Monsieur le Ministre, qu'il est encore pour le moment impossible d'envisager convenablement l'état des choses; il faudrait qu'une année au moins d'expérience après l'achèvement des travaux, permit d'en apprécier les résultats, et je ne pense pas, dès lors, que le moment soit venu de prendre une décision sur la demande qui vous est faite.

L'ingénieur en chef directeur,

(Signé.) DE JAER.

ANNEXE N° 2.

Tableau indiquant les revenus et la quantité des matières transportées pour chaque voie navigable appartenant à l'État, pendant les années 1860 à 1864.

Bassin de la Meuse.

MEUSE.

ANNÉES.	BATEAUX SORTIS.								BATEAUX ENTRÉS.								RECETTES.										
	Nombre de bateaux.				Tonnage à vide.				Tonnage à charge.				Nombre de bateaux.					Tonnage à vide.				Tonnage à charge.					
	BELGES.		ÉTRANGERS.		BELGES.		ÉTRANGERS.		BELGES.		ÉTRANGERS.		BELGES.		ÉTRANGERS.			BELGES.		ÉTRANGERS.		BELGES.		ÉTRANGERS.			
	A vide.	A charge.	A vide.	A charge.	A vide.	A charge.	A vide.	A charge.	A vide.	A charge.	A vide.	A charge.	A vide.	A charge.	A vide.	A charge.		A vide.	A charge.	A vide.	A charge.	A vide.	A charge.	A vide.	A charge.		
1860	7,799		3,944		21,603	35,259	346,606	163,231		13,408		3,825		310,256	156,871	164,333	76,267			69,539	07						
1861	1,313	7,671	714	2,877	27,099	29,671	356,846	140,699		2,004	1,326	1,313	597	118,130	81,081	101,217	65,249			71,625	27						
1862	1,126	6,870	588	2,744	24,511	11,351	345,639	156,770		12,504	3,111	3,028	1,688	269,969	127,963	156,027	96,031			73,177	83						
1863	2,886	6,138	1,151	2,508	116,507	49,760	287,508	135,477		3,271	1,554	1,557	631	302,462	107,459	97,953	38,758			70,209	79						
1864	A vide 21,565				Entrés et sortis réunis.				Entrées et sorties réunies				612,194				1,038,249				67,305	87					
	A charge. 18,189				Id.				Id.																		

(a). Chiffre approximatif.

Canal de Liège à Maestricht.

ANNÉES.	NOMBRE DE BATEAUX.		TONNAGE.		RECETTES.	Observations.
	A VIDE.	A CHARGE.	A VIDE.	A CHARGE.		
1860	9,055		542,896	195,519	56,105 27	
1861	6,759	5,515	478,155	409,757	55,571 65	
1862	6,408	5,173	480,954	292,210	55,534 92	
1863	6,779	5,600	501,250	528,104	65,982 15	
1864	6,557	5,912	497,150	546,505	65,555 95	(a) Chiffre approximatif.

Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.

1860	8,612		453,895	550,155	59,758 06
1861	2,725	7,646	142,657	460,971	46,096 19
1862	2,798	6,584	159,889	576,154	51,511 58
1863	1,951	5,856	99,146	556,549	43,981 75
1864	9,946		287,670	278,953	52,567 99

ANNÉES.	NOMBRE DE BATEAUX.		TONNAGE.		RECETTES.	Observations.
	A VIDE.	A CHARGE.	A VIDE.	A CHARGE.		

Canal de la Campine.

1860	15,740		762,986	571,455	66,179 21
1861	8,787	16,217	1,282,885	879,401	95,825 66
1862	11,455	19,284	1,524,452	1,062,961	111,896 41
1863	10,937	20,027	1,645,414	1,044,895	105,010 71
1864	28,566		1,077,130		105,084 17

Canal d'embranchement vers le camp de Beverloo.

1860	455		15,738	9,656	1,487 88
1861	200	204	16,268	12,496	1,651 96
1862	296	540	12,268	18,986	1,532 42
1863	191	249	13,722	9,882	1,524 75
1864	574		12,406	9,194	919 70

Canal d'embranchement vers Hasselt.

1860	2,061		65,151	56,567	6,206 58
1861	608	1,660	55,550	47,072	5,910 02
1862	607	1,138	47,965	51,640	5,200 98
1863	854	1,784	95,179	65,049	7,073 71
1864	2,578		115,066		6,851 86

Canal d'embranchement vers Turnhout.

1860	612	1,085	78,572	44,875	4,885 77
1861	496	929	80,834	42,518	4,882 09
1862	575	758	72,645	38,740	5,565 75
1863	515	998	94,865	50,065	5,782 85
1864	1,646		60,709		6,279 80

ANNÉES.	NOMBRE DE BATEAUX.		TONNAGE.		RECETTES.	Observations.
	A VIDE.	A CHARGE.	A VIDE.	A CHARGE.		

Sambre.

1860	15,090	14,516	5,054,448	1,594,951	561,347 24
1861	14,224	14,865	5,565,589	1,488,605	514,559 59
1862	16,450	15,971	5,945,964	1,707,880	585,970 90
1863	15,408	15,975	5,860,929	1,687,061	559,816 52
1864	50,440		5,752,624	1,617,975	555,226 22

Canal de Charleroi à Bruxelles.

1860	55,518		2,389,005	1,290,582	997,405 54
1861	12,577	50,952	2,415,569	1,220,198	896,426 65
1862	15,886	21,548	2,904,826	1,475,565	975,719 89
1863	17,405	19,680	2,906,949	1,447,574	969,985 55
1864	54,924		2,827,470	1,560,857	884,007 52

Bassin de l'Escaut.

ESCAUT.

1860	41,816		2,955,508	4,729,561	91,705 66
1861	19,000	29,110	3,068,282	4,742,645	91,055 71
1862	17,274	27,649	2,725,544	4,592,645	85,964 87
1863	12,776	19,072	1,947,520	2,951,715	85,449 57
1864	43,415		2,414,228	4,579,758	80,926 ^(a)

(a) Chiffre approximatif.

Canal de Mons à Condé.

1860	12,570		754,910	4,707,488	244,547 07
1861	8,071	9,109	1,602,981	1,822,420	261,446 82
1862	7,268	8,426	1,553,548	1,687,965	255,109 65
1863	7,290	8,455	1,548,640	1,611,189	229,501 12
1864	22,275		4,694,152	1,606,795	244,232 75

ANNÉES.	NOMBRE DE BATEAUX.		TONNAGE.		RECETTES.	Observations.
	A VIDE.	A CHARGE.	A VIDR.	A CHARGE.		

Canal de Pommerœul à Antoing.

1860	7,889		1,120,240	772,783	216,722 69
1861	3,295	4,039	1,497,841	778,180	210,499 11
1862	2,030	3,774	1,257,017	747,227	195,195 99
1863	2,970	3,723	1,241,989	728,900	184,524 98
1864	7,278		1,265,079	675,893	157,466 33

La Lys.

1860	15,719		416,255	1,029,764	71,169 52
1861	4,982	12,502	489,280	1,158,484	84,470 84
1862	6,756	12,956	687,974	1,214,851	93,498 67
1863	2,671	2,692	235,014	249,072	87,164 51
1864	6,272	10,008	663,616	897,603	71,004 83

(a) Chiffre approximatif.

Canal de dérivation de la Lys.

1860	"	"	"	"	113 "
1861	641	857	18,545	27,804	113 "
1862	"	"	"	"	853 "
1863	283	493	47,972	11,342	7,153 56
1864	2,104	2,793	557,676	254,231	27,823 97

(a) Chiffre approximatif.

Canal de Gand à Ostende.

1860	11,865		272,125	444,179	51,960 16
1861	5,848	6,406	502,738	413,038	29,970 27
1862	4,194	5,761	230,217	582,218	28,698 83
1863	3,647	5,727	201,893	570,344	26,066 69
1864	4,035	5,909	221,287	570,871	27,198 80

(a) Chiffre approximatif.

ANNÉES.	NOMBRE DE BATEAUX.		TONNAGE.		RECETTES	Observations.
	A VIDE.	A CHARGE.	A VIDE.	A CHARGE.		

Canal de Plasschendaele à la frontière de France, par Nieupoort et Furnes.

1860	11,625		254,690	415,728	44,145 94
1861	4,757	4,838	227,042	310,224	21,269 96
1862	2,176	3,665	136,544	209,559	20,231 47
1863	2,005	5,287	115,763	176,466	50,236 75
1864	4,259	6,498	229,070	508,595	52,005 55

Canal de Gand à Ternuzen.

1860	6,509		85,868	164,549	19,429 57
1861	2,468	5,658	96,058	185,528	19,350 88
1862	1,969	4,818	85,527	184,555	20,921 78
1863	2,015	4,962	100,718	205,754	25,869 82
1864	1,944	4,568	96,225	186,565	19,189 47 ^(a)

(a) Chiffre approximatif.

Moervaert.

1860	5,288		24,513	47,196	9,765 29
1861	2,297	2,275	43,784	45,348	8,550 59
1862	1,405	3,129	52,095	63,590	8,789 28
1863	1,660	5,242	59,857	76,888	11,984 24
1864	1,248	2,168	50,165	50,515	8,272 88 ^(a)

(a) Chiffre approximatif.

Bendre.

1860	13,507		418,997	606,257	19,522 2
1861	6,275	9,841	594,542	650,905	19,230 56
1862	6,566	9,718	416,654	622,164	20,085 45
1863	2,295	5,582	155,774	202,580	20,467 57
1864	6,121	8,231	522,900	554,797	19,749 56 ^(a)

(a) Chiffre approximatif.

ANNÉES.	NOMBRE DE BATEAUX.		TONNAGE.		RECETTES.	Observations.
	A VIDE.	A CHARGE.	A VIDE.	A CHARGE.		

Dyle et Demer.

1860	159	174	8,694	9,338	3,948 40
1861	97	422	6,459	24,966	3,339 »
1862	88	407	5,402	27,811	3,525 62
1863	88	379	5,597	22,593	2,900 92
1864	458		4,207	22,672	5,152 24

Les Nèthes.

1860	522	1,625	65,784	55,088	19,502 32
1861	588	1,639	85,529	50,791	7,569 63
1862	652	1,640	79,650	55,553	7,520 79
1863	817	1,927	102,509	57,956	7,823 96
1864	2,248		52,545		7,041 25

Bassin de l'Yser.

YSER.

1860	1,055		22,790	19,770	1,702 47
1861	2,911	3,452	96,104	119,186	19,265 84
1862	1,064	878	26,952	17,257	17,254 44
1863	889	757	25,450	14,691	1,293 90
1864	821	691	20,731	12,416	1,129 57

ANNEXE N^o 3.

Rapport de la commission chargée d'examiner le projet de M. Keller, pour réunir, par un chemin de fer souterrain, les deux stations établies au nord et au midi de Bruxelles.

Bruxelles, le 16 mai 1865.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Je dois à la bienveillance de mes honorables collègues l'honneur de vous soumettre, Monsieur le Ministre, le résultat des études de la commission que vous avez chargée d'examiner le projet de M. Keller pour réunir, par un chemin de fer souterrain, les deux stations établies au nord et au midi de Bruxelles.

Cette commission, réunie dans votre cabinet le 27 décembre 1864, a reçu la mission :

D'examiner le projet de jonction des stations nord et midi à Bruxelles, présenté par M. Keller, et de faire à ce projet les additions et modifications qui seront jugées indispensables pour le mettre dans des conditions convenables d'exploitation, en conservant autant que possible le programme de l'auteur ;

D'évaluer la dépense pour exécuter ce projet, sans ou avec modifications ;

De comparer ce projet avec le chemin de ceinture qui passerait par Molenbeek-Saint-Jean, en indiquant les motifs qui doivent engager le Gouvernement à préférer l'un plutôt que l'autre de ces deux systèmes de jonction entre les deux grandes stations de Bruxelles, votre intention étant de n'en admettre qu'un.

La commission a examiné le projet Keller. Elle a ensuite pris connaissance du plan du chemin de fer de ceinture passant par Molenbeek-Saint-Jean, et a remarqué que les raccordements proposés avec la ligne principale permettent d'établir, outre les trains ordinaires pour Bruxelles, des trains directs passant par Bruxelles, sans entrer dans les gares du Nord et du Midi ; que le parcours en suivant cette ligne ne serait que de 1,600 mètres plus long que par le tracé Keller et que les voyageurs de ces trains directs qui voudraient s'arrêter à Bruxelles pourraient descendre à la station de Molenbeek, éloignée de la Grande-Place de Bruxelles de 1,700 mètres, distance peu différente de celle de 1,500 mètres et 1,300 mètres qui séparent les stations du Midi et du Nord de la même Grande-Place, enfin, que la dépense de ce chemin peut être évaluée à 6,000,000 de francs.

Plusieurs membres ont fait des observations dont je vais essayer de faire l'exposé.

Le projet Keller a pour but, non-seulement de réunir les deux grandes stations de Bruxelles par une voie souterraine directe, mais encore d'obtenir une station centrale que l'auteur place près du marché aux Poissons.

Comme il n'est guère possible d'acquérir au centre de la ville de Bruxelles la surface nécessaire pour y installer tous les services qu'exige une grande station, et que, d'un autre côté, il est nécessaire que la station centrale puisse servir de point de départ à tout voyageur, quelle que soit sa destination, ou d'arrivée à tout voyageur qui voudrait y descendre, il faut que tous les convois ayant Bruxelles pour point de départ ou d'arrivée soient formés dans l'une des stations Nord ou Midi et traversent la gare centrale comme des convois qui passeraient à Bruxelles.

L'on devra donc composer et faire partir de la station du Nord les convois dirigés vers le midi, et de la station du Midi les trains en destination du nord.

Le nombre de trains qui s'arrêteront à la station centrale sera en conséquence égal à la somme des convois qui partent et arrivent aujourd'hui dans les deux stations du Nord et du Midi, nombre qui s'accroît chaque année à mesure que de nouvelles lignes directes se construisent et que le nombre de voyageurs augmente.

A dater du 1^{er} juin prochain, chaque voie devra, outre les convois de marchandises, livrer passage à 64 convois réguliers de voyageurs par jour ; ils se succéderont à des intervalles souvent trop courts pour qu'il soit possible de faire stationner sur la même voie tous les convois qui se suivent et doivent s'arrêter à la gare centrale pour prendre et déposer les voyageurs avec leurs bagages. Il faut donc établir plusieurs voies dans chaque direction, afin de permettre le stationnement simultané de plusieurs trains qui suivent la même direction, quoiqu'ils aient des destinations différentes.

A côté de chaque voie, les voyageurs doivent trouver un trottoir d'une largeur et d'une longueur convenables ; enfin il faut des bureaux avec salles d'attente, entourés de rues qui leur procurent un accès facile.

La commission considère l'emplacement de la station centrale indiqué au plan Keller comme évidemment insuffisant pour satisfaire à ces conditions indispensables à la station centrale projetée.

La station du Nord a peine à suffire au service d'exploitation dans les conditions actuelles, l'addition de plusieurs voies a déjà été proposée depuis longtemps. La commission ne pense pas qu'il soit possible d'enlever à l'exploitation, sans entraver le service actuel, la partie centrale de la gare du Nord, pour y opérer le raccordement des voies souterraines.

Pour s'élever de la station centrale vers les stations du Nord et du Midi, les convois devront franchir des rampes dont l'inclinaison atteindra 0^m024.

L'auteur du projet, pour justifier cette grande inclinaison, cite les rampes de 0^m022, 0^m023 et 0^m025 du chemin de fer de Spa vers le Luxembourg et les plans inclinés de Liège, dont la rampe de 0^m030 est parfois franchie par des locomotives. La commission fait remarquer que les locomotives qui gravissent ces fortes rampes sont aussi différentes des locomotives qui font le service des trains de voyageurs sur les lignes qui aboutissent à Bruxelles, que les chevaux de roulage diffèrent des chevaux de course.

En effet, les locomotives destinées à traîner de fortes charges ou à gravir de fortes rampes ont des cylindres à vapeur plus grands et des roues motrices d'un moindre diamètre.

L'effort que des locomotives ainsi constituées peuvent exercer est très-grand, mais leur vitesse est moindre.

Cette différence de puissance et d'allure tient aux dimensions des organes essentiels de ces machines et ne permet pas de substituer indifféremment un type à l'autre, ni d'obtenir de l'une ce que l'on obtient de l'autre ; aussi les rampes des chemins de fer déterminent-elles l'espèce de locomotives à employer et qui diffère pour les pays de plaines ou les pays de montagnes.

Toutes les locomotives qui viennent à Bruxelles, partent des stations d'Anvers, Ans, Charleroi, Quiévrain, Tournay, Ostende, et n'ont à parcourir que des voies dont le *maximum* d'inclinaison ne dépasse guère 0^m,005, on ne peut pas obtenir d'elles qu'elles remorquent les mêmes convois sur des rampes presque quintuples. On ne peut pas non plus substituer à ces locomotives à grande vitesse des machines assez puissantes pour gravir les fortes rampes proposées à Bruxelles, parce qu'elles n'accompliraient plus leurs voyages avec la vitesse exigée pour le transport des voyageurs ; l'on devrait donc, pour remorquer les convois sur les fortes rampes proposés par M. Keller, recourir à des locomotives d'allège, ce qui compliquerait la durée du stationnement, augmenterait le volume de fumée dégagé dans le tunnel et accroîtrait la dépense d'exploitation.

La commission considérant que ces trains arrivant et partant doivent tous traverser le tunnel, est d'avis que l'inclinaison des voies doit être réduite de manière à pouvoir être parcourues par toutes les locomotives ordinaires sans allège.

La commission ne s'est pas arrêtée à l'idée de remorquer les trains dans le tunnel, soit par des machines locomotives spéciales, soit par un moteur fixe, opérant la traction au moyen d'un câble ou d'un tube pneumatique ; parce que, d'un part, l'établissement et l'emploi de ces moteurs spéciaux donnerait lieu à une très-forte dépense ; et que, d'autre part, le changement de machine à l'entrée du tunnel, l'accrochage des trains, soit à un câble, soit au wagon piston d'un tube atmosphérique, occasionneraient une perte de temps qui détruirait tout l'avantage d'un raccordement direct entre les deux stations de Bruxelles.

Les fortes rampes proposées par M. Keller présentent d'ailleurs des inconvénients qui doivent y faire renoncer. La rampe d'accès à la station du Midi devrait traverser en tranchée ouverte la place publique projetée au devant de cette gare ; et la rampe qu'il propose d'établir dans l'emplacement actuel de la gare du Nord exigerait, comme on l'a déjà dit, la suppression du service d'exploitation, qu'il est impossible d'installer, même provisoirement, dans le voisinage.

La largeur du tunnel ou des galeries souterraines et la hauteur des voûtes au-dessus des rails ne satisfont pas aux besoins du service, ni aux dimensions prescrites par l'administration pour les nouveaux chemins de fer.

Dans les tunnels, on adopte généralement un espace de 1^m50 contre le piédroit de la voûte et le rail le plus voisin. Deux espaces semblables, ou 3^m00 et la largeur 1^m50 de la voie forment un total de 4^m50 représentant la moindre largeur à donner aux tunnels à simple voie, au lieu de celle de 4^m,00 proposée par M. Keller.

A mesure que les chemins de fer, en se développant, se sont substitués aux voies ordinaires, on leur a donné à transporter à peu près tous les produits indus-

triels dont quelques-uns, notamment les glaces, ont atteint des dimensions que l'on a peine à faire passer sous les viaducs construits à l'origine des chemins de fer.

L'administration a en conséquence prescrit que, dans tous les chemins de fer nouveaux, on devait ménager entre la surface du rail extérieur et le dessous de la voûte ou des longerons, une hauteur libre d'au moins 4^m80, hauteur admise dans les pays voisins, dont le matériel circule en Belgique; elle s'est réservé de faire remplacer par des longerons en fer, à mesure que la nécessité s'en fera sentir, les voûtes des viaducs trop peu élevés.

La commission pense que la division en deux passages ou galeries souterraines et la multiplicité des convois qui les traverseront doivent engager à leur donner au moins la hauteur prescrite, afin de ne pas accroître l'inconvénient de la fumée des locomotives qui incommodera d'autant plus les voyageurs qu'on laissera moins d'espace au-dessus des voitures.

Les trois stations du Nord, du marché aux Poissons et du Midi, ne sont distantes que de 922 mètres et 1,555; l'obligation de faire stationner tous les convois à ces trois stations, séparées par d'aussi courts intervalles, obligera à ralentir la marche des locomotives avant qu'elles aient eu le temps d'acquiescer quelque vitesse, de sorte qu'en tenant compte du temps d'arrêt à la station centrale, les locomotives mettront à peu près autant de temps que les voitures ordinaires pour parcourir l'espace entre les stations du Nord et du Midi.

Résumant ces observations, la commission a été d'avis qu'avant de pouvoir émettre une opinion sur la valeur du projet de chemin souterrain et le comparer au chemin de ceinture par Molenbeek, il fallait modifier le projet Keller pour le placer dans les conditions normales d'exploitation, en donnant aux stations l'espace nécessaire, en réduisant les rampes et donnant aux ouvrages les dimensions réclamées par l'expérience.

Elle a, en conséquence, prié deux de ses membres de faire cette étude et de lui en soumettre le résultat.

La commission a porté son attention sur les inconvénients que présente la circulation d'un grand nombre de convois dans un tunnel, et a demandé qu'un de ses membres aille visiter les chemins souterrains de Londres afin d'obtenir des renseignements exacts et suffisants pour former son opinion.

A la suite de ces résolutions, la commission a reçu le projet figuré sur les neuf plans annexés à ce rapport et accompagné d'une note explicative. Voici quelles en sont les principales dispositions (voir la note autographiée ci jointe).

Obligé de passer sous les boulevards d'Anvers et du Midi, le chemin de fer ne peut s'élever au niveau des stations du Nord et du Midi, sans recourir à des rampes excessives pour des locomotives ordinaires. L'on a donc été obligé d'abaisser les voies des stations Nord et Midi pour les rendre abordables aux convois passant sous la ville; puis de ménager au delà de chacune de ces stations abaissées une rampe pour rejoindre le niveau actuel du chemin de fer.

Les voies nécessaires au garage et à la composition des trains et les remises des locomotives ont dû être établies au delà de la rampe voisine des stations nord et midi et au niveau actuel du chemin de fer.

L'ensemble de ces voies et des remises de locomotives, qui constitue une *gare*

de formation, a été ainsi établi au midi, près de Forest, et au nord, près de Schaerbeek.

A l'aide de ces dispositions, il est possible de maintenir, à la station du Midi, l'emplacement destiné aux marchandises que l'on ne peut, sans inconvénient, éloigner de la ville, et l'on peut obtenir, pour la gare de formation de la station du Nord, une surface non bâtie qui n'existe pas près de la station actuelle.

La nouvelle station du Midi, n'étant pas encore livrée à l'exploitation, peut, sans inconvénient, être modifiée et transformée. Mais à la station du Nord on ne peut pas abaisser les voies existantes qui sont indispensables au service actuel de l'exploitation. Il y a donc nécessité à établir la nouvelle station au-delà de la station actuelle.

Supposant terminés les changements qui viennent d'être indiqués, le service d'exploitation se ferait de la manière suivante :

Les convois destinés au chemin de fer du Midi partiront de la gare de formation de Schaerbeek, viendront prendre les voyageurs à la nouvelle gare du Nord abaissée, traverseront la première partie du tunnel, stationneront à la gare centrale, puis traverseront la seconde partie du tunnel, s'arrêteront à la station du Midi, pour y prendre le complément des voyageurs fournis par Bruxelles, après quoi ils se mettront en route. A leur retour, ces convois s'arrêteront également aux trois stations du Midi, du Centre et du Nord, pour y déposer les voyageurs qu'ils auront amenés à Bruxelles et se rendront ensuite à la gare de formation de Schaerbeek, d'où ils sont partis.

Les convois dirigés vers le nord de Bruxelles partiront de la gare de formation voisine de Forest, s'arrêteront aux trois stations du Midi, du Centre et du Nord, pour y prendre les voyageurs, à leur départ, et s'y arrêteront de nouveau, à leur retour, pour y déposer leurs voyageurs, et resteront dans la gare de formation voisine de Forest.

Telles sont les dispositions que la commission considère comme indispensables pour réaliser le programme indiqué ci-dessus et atteindre le but que s'est proposé M. Keller.

La dépense qui incomberait à l'État, d'après les bases posées par M. Keller, du chef de la jonction des stations nord et midi de Bruxelles, peut être évaluée approximativement de la manière suivante :

Ouvrages à exécuter pour la station du Nord, y compris la gare de formation, déduction faite de la valeur du terrain qui deviendra disponible	fr. 2,100,000
Ouvrages nécessaires à la transformation de la station du Midi, y compris la gare de formation	1,200,000
Acquisitions de terrains pour la station centrale et pour l'établissement du tunnel, en comptant une largeur de 12 mètres sous le boulevard central, comme l'a proposé M. Keller	10,900,000
Construction du tunnel	4,050,000
	<hr/>
A reporter	fr. 18,250,000

Report fr.	18,250,000
Constructions pour la station centrale, y compris les travaux pour le chemin de fer, depuis la rue Fossé-aux-Loups jusqu'à la rue des Pierres.	4,800,000
Total. fr.	<u>25,050,000</u>

Cette dépense, bien que très-considérable, s'explique, lorsque l'on réfléchit que l'on ne tire aucun parti de la station actuelle du Nord; que l'on n'utilise qu'une partie de la station du Midi, qu'il faut établir une communication souterraine dans un mauvais sol et sous un terrain précieux, que la station centrale, entièrement à créer, exige la démolition d'un grand nombre de maisons situées près du centre de la capitale.

La commission a reçu les renseignements recueillis par un de ses membres à Londres; ils peuvent être résumés de la manière suivante :

Le chemin de fer souterrain, dit Métropolitain, de Londres, n'est praticable qu'à la condition de remorquer les trains au moyen de machines puissantes, munies d'appareils pour condenser la vapeur de décharge et alimentées par du coke très-pur, dont le prix est deux à trois fois aussi élevé que celui des combustibles employés sur les chemins de fer de l'État.

La commission considère l'obligation d'appliquer des appareils de condensation à toutes les locomotives qui circulent sur les voies aboutissant à Bruxelles, comme une grave difficulté, tant pour la dépense qu'elle exige, que pour la complication qu'elle ajoute à ces machines.

Dans l'opinion des ingénieurs chargés du service de la traction et qui font partie de la commission, il n'est pas possible de brûler, pendant le même voyage, alternativement du coke et un autre combustible, parce que l'intervalle entre les barreaux de la grille du foyer qui convient au coke ne convient pas aux autres combustibles; et, comme l'on ne peut faire varier l'intervalle pendant le voyage, il s'ensuit que pour ne brûler que du coke dans le tunnel de Bruxelles, on serait obligé d'employer le même combustible sur toutes les lignes aboutissant à cette capitale.

Il est, en tout cas, certain que, si même l'on parvenait à pouvoir employer des briquettes ou du charbon sur une partie du parcours, la nécessité de n'avoir dans le foyer de toute locomotive passant sous le tunnel de Bruxelles, que du coke dépourvu de toute matière sulfureuse, entraîne l'obligation d'alimenter les locomotives exclusivement avec du coke, à leur départ et longtemps avant d'arriver à Bruxelles, de sorte que l'on n'obtiendra, dans le tunnel de Bruxelles, un atmosphère respirable qu'à la condition de substituer en totalité, ou dans une notable proportion, le coke de première qualité aux combustibles en usage, substitution qui occasionnera une grande dépense.

Les avantages invoqués en faveur du projet Keller, peuvent être énumérés de la manière suivante :

1^o Donner aux voyageurs parcourant de grandes distances, la possibilité de traverser Bruxelles sans s'y arrêter;

2^o Procurer aux voyageurs des trains ordinaires, le moyen de continuer leur voyage à travers Bruxelles sans changer de voiture;

5° De permettre aux voyageurs de Bruxelles de choisir, parmi les trois stations du Nord, du Centre et du Midi, celle qui est la plus rapprochée de leur domicile.

Les trains express que prennent les voyageurs faisant de longs trajets, peuvent traverser Bruxelles en passant par Molenbeek-Saint-Jean, sans entrer dans les gares du Nord et du Midi et aussi vite qu'en traversant le tunnel sous la ville, parce que l'excédant de parcours de 1,600 mètres que présente le tracé par Molenbeek, est compensée par le ralentissement obligé à la traversée du tunnel.

Malgré la facilité de traverser Bruxelles, il n'est pas contestable que le nombre de voyageurs qui s'arrêtent dans cette capitale, dépassera toujours considérablement le nombre de ceux qui passeront sans s'arrêter. Pour satisfaire ces deux catégories de voyageurs, on organisera des convois qui s'arrêteront à Bruxelles et d'autres qui traverseront; les premiers s'arrêteront aux gares actuelles et les seconds pourront passer, soit par le tunnel, soit par la ligne de Molenbeek; celle-ci sera ainsi moins encombrée que les voies souterraines de Bruxelles et permettra de faire, sans difficulté, le transit des marchandises que l'on ne ferait passer sous le tunnel de Bruxelles qu'avec grande difficulté dans les conditions actuelles; parce qu'il gênerait la circulation des trains de voyageurs et l'entretien des voies; si le nombre des trains de voyageurs augmente, le transit de marchandises à travers le tunnel de Bruxelles deviendra impossible (*voir la note B* ci-jointe).

La communication souterraine et la création d'une station centrale raccourcit pour les habitants voisins de ces stations l'intervalle qui les sépare du chemin de fer; mais cet avantage ne s'étend pas à tous les habitants de l'agglomération, ni même de la ville de Bruxelles; car pour les habitants de Molenbeek, du faubourg de Namur, des quartiers Léopold et Louise, des environs du Parc et de la ville haute, la station centrale n'a que peu d'utilité, parce que les habitants de ces quartiers peuvent arriver aux stations du Nord et du Midi en aussi peu de temps qu'à la station du marché au Poisson, et ils préféreront se diriger vers les stations du Nord et du Midi, parce qu'ils sont certains de ne pas être arrêtés par des embarras de voitures et qu'ils auront plus de temps disponible par suite de stationnement à la gare centrale et du parcours entre cette gare et l'une des deux stations qui viennent d'être indiquées. Il faut ajouter que le parcours de la ligne souterraine ne sera pas gratuit ni agréable, et, comme il a déjà été dit, il sera très-lent; en sorte qu'il n'est nullement certain que même les habitants auxquels la nouvelle voie offrirait une réduction de parcours, préféreront toujours la station centrale à l'une des stations du Nord et du Midi.

Il convient en outre de remarquer que les stations projetées sur le chemin de fer qui passe par Molenbeek seront utiles, non-seulement pour les relations de personnes, mais encore pour les établissements les plus importants de Bruxelles qui sont actuellement privés de relations avec le chemin de fer.

Ces stations ajoutées à celles que l'on va ouvrir sur la ligne du raccordement entre les stations du Nord et du Luxembourg, développeront autour de l'agglomération de Bruxelles, une activité et une animation qui manquent aujourd'hui.

L'utilité relative de la station centrale diminuera à mesure que les habitants, en se multipliant, s'éloigneront du centre de la ville; tandis que les stations de la ligne de ceinture partant de la station du Midi et passant par Molenbeek, la station

du Nord et le Luxembourg, ligne qui sera probablement un jour prolongée, pour compléter le circuit jusqu'à la station du Midi, deviendront de jour en jour plus utiles, à mesure que la population augmentera autour d'elle et de l'agglomération bruxelloise.

L'ensemble de ces stations autour de la ville satisfait donc mieux aux besoins actuels et futurs que l'unique station centrale.

Résumant les considérations qui précèdent, la commission est unanimement d'avis que la ligne de Molenbeek-Saint-Jean satisfait beaucoup mieux que le projet Keller au transit des marchandises entre le nord et le midi de Bruxelles, qu'il satisfera à peu près aussi bien que le projet Keller, au service des voyageurs qui ne s'arrêtent pas à Bruxelles, que les stations de la ligne de Molenbeek et du Luxembourg présentent une somme d'utilité au moins aussi grande que la station centrale ; que la dépense de construction et enfin d'exploitation du projet Keller est exorbitante, eu égard à l'avantage restreint qu'il procure à une partie des habitants de Bruxelles.

En conséquence la commission n'hésite pas à proposer d'adopter la ligne de Molenbeek-Saint-Jean, à l'exclusion du projet Keller.

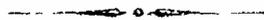
Les avantages du raccordement par Molenbeek ont déjà été signalés en 1860 par la commission chargée d'examiner les questions relatives au déplacement de la station du Midi, et qui, en conseillant de reporter en dehors du boulevard cette station, a dit :

« La commission est persuadée qu'aussitôt que la nouvelle station sera établie,
» l'administration mettra la main à l'œuvre d'un raccordement extérieur par
» Cureghem et Molenbeek. Elle est convaincue que cette voie sera utilisée pour
» les voyageurs aussi bien que pour les marchandises, de sorte que les voya-
» geurs auront, pour le départ comme pour l'arrivée, toutes les gares à leur
» disposition. »

Ci-joint les quatre pièces transmises par votre apostille en date du 13 février dernier.

Le Secrétaire,
(Signé) DUBOIS.

Le Président,
(Signé) MAUS.



ANNEXE N° 4.

ANALYSE DES PÉTITIONS.

ANVERS.

Numéros
des pétitions.

17418. L'administration communale et des habitants de Westerloo demandent que le projet de loi de travaux publics comprenne l'achèvement des travaux concernant la vallée de la Grande-Nèthe.
Même demande de l'administration communale et d'habitants de Zoerleparwys et Hersselt.
17442. Même demande des communes de Veerle, Westmeerbeek, Berlaer, Vaerendonck, Boisschot et Kessel.
17420. L'administration communale de Tongerlo demande qu'une partie de l'emprunt à contracter pour travaux publics soit destiné à l'amélioration de la Grande-Nèthe et à la construction de routes pavées dans plusieurs communes de l'arrondissement de Turnhout.

BRABANT.

17433. Des propriétaires, industriels et commerçants à Genappe, Baisy-Thy, Hautain, Bousval, Loupoigne, Vieux-Genappe, Ways, Glabais, Sart-Dames-Avelines et Maransart, demandent que le chemin de fer qui va relier Charleroi à Bruxelles, passe par Genappe.
17483. Des habitants de Nivelles demandent que des études soient faites pour que le chemin de fer projeté de Charleroi à Bruxelles passe à proximité de Nivelles et qu'on établisse une station près de cette ville.
17487. Même demande du conseil communal de Nivelles.
17493. Même demande de la chambre de commerce de Nivelles.
17491. Le conseil communal de Braine-le-Château prie la Chambre d'accorder aux sieurs Lemmen et Moucheron la concession d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Mariemont et à Charleroi, par Arquennes, Féloy et Nivelles.
17417. Le sieur Lambert demande que la section centrale chargée d'examiner le projet de travaux publics, l'entende sur le travail relatif à l'assainissement de la Senne qu'il a soumis à la Chambre et qui nécessiterait une dépense considérablement moins élevée que le projet du Gouvernement.

Numéros
des pétitions.

17431. Des propriétaires et habitants de Molenbeck-Saint-Jean et de Koekelberg demandent que la ligne de raccordement de la station du Nord à celle du Midi soit établie au delà de l'agglomération de la commune de Koekelberg ou du moins par des passages au-dessous des voies de communication de cette partie des faubourgs et notamment du boulevard d'Anvers.
17428. L'administration communale de Koekelberg demande que le chemin de fer de raccordement des stations du Nord et du Midi soit reculé au delà de l'agglomération de cette commune.
17464. Les administrations communales de Louvain, Messelbroeck et Tesselt demandent que le projet de loi de travaux publics comprenne la jonction du Démer au canal de la Campine et au canal de Louvain à Malines.
17409. Même demande du conseil communal de Diest.
17457. Même demande du conseil communal de Schuelen.
17441. Même demande des conseils communaux d'Aerschot, Beggynendyck, Lummen, Becquevort et Siehem.

FLANDRE ORIENTALE.

17492. Les membres des administrations des poldres du pays de Waes demandent que le projet de loi de travaux publics comprenne les travaux nécessaires à effectuer aux écluses et canaux de déversement des eaux provenant de ces poldres.
17461. Les membres du conseil communal de Cruyshautem recommandent à l'attention de la Chambre un projet de chemin de fer secondaire dû au sieur Heelemans et destiné à relier les différents chefs-lieux de canton des deux Flandres.

HAINAUT.

17445. Les sieurs Goret et Giroul, président et secrétaire de l'association charbonnière du bassin de Charleroi demandent que les lignes industrielles projetées par les sieurs Hans soient comprises dans la disposition autorisant la concession d'un chemin de fer de Châtelineau à Bruxelles.
17447. Des directeurs de sociétés industrielles demandent le rachat, par l'État, des canaux d'embranchement du canal de Charleroi.
17470. Des industriels et commerçants du bassin du Centre prient la Chambre de comprendre dans la répartition de l'emprunt de 60 millions, la somme nécessaire à l'élargissement du canal de Charleroi à Bruxelles ou du moins au rachat de ses embranchements.

Numéros
des pétitions.

17465. Des directeurs de charbonnages proposent à la Chambre d'accorder aux sieurs Lemmen et Moucheron la concession d'un chemin de fer de Baume à Bruxelles
17468. Des bourgmestres, propriétaires, industriels et négociants dans le Hainaut demandent la construction simultanée du chemin de fer direct de Châtelainau à Bruxelles et des embranchements de Gilly à Martigny, de Ransart à Lambusart, et de Fleurus à Rèves.
17477. Le conseil communal de Seneffe prie la Chambre d'accorder aux sieurs Lemmen et Marcheron la concession d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Mariemont, avec embranchement sur Pont-à-Celles et prolongement au nord vers Saint-Nicolas.

LIÈGE.

17448. L'administration communale et des habitants de Visé demandent la construction d'un pont sur la Meuse, à Visé.
Même demande de la commune de Fouron-le-Comte.
17462. Même demande de la commune de Mortroux.
17448. Même demande des communes de Haccourt et Hermalle.

LIMBOURG.

17480. Le conseil communal de Hasselt déclare adhérer à la pétition des habitants et de l'administration communale de Diest en faveur du canal.
17446. Le députation permanente du Limbourg appelle l'attention de la Chambre sur la nécessité de faire exécuter dans cette province des voies de communication.
17410. Le conseil communal de Maeseyck prie la Chambre de comprendre dans le projet de travaux publics la construction d'un canal d'embranchement reliant, à Maeseyck, le canal de Bois-le-Duc à la Meuse.
17444. Le conseil communal de Tongres demande que le projet de loi de travaux publics comprenne la construction d'une route de Tongres à Mopertingen, d'un chemin de fer de Tirlemont à Visé et le prolongement du canal destiné à relier l'Escaut à la Meuse.

LUXEMBOURG.

17403. La chambre de commerce d'Arlon demande la garantie d'un *minimum* d'intérêt ou une subvention pour la compagnie concessionnaire des lignes du chemin de fer de Liège, par la vallée de l'Ourthe, vers le chemin de fer du Grand-Luxembourg, et de Spa dans la direction de Weiswampach.

Numéros
des pétitions.

17443. Le conseil communal de Virton demande que le projet de loi de travaux publics assure un *minimum* d'intérêt pour la construction d'un chemin de fer d'Arlon à la frontière française, passant par Virton.
17461. Le conseil communal d'Arlon appuie la demande relative à la construction d'un chemin de fer destiné à relier les lignes du Grand-Luxembourg à celles des Ardennes françaises, par Arlon, Virton et Montmédy.
17466. Les conseils communaux de Lamorteau, Mussy-la-Ville, Latour,
17467. Saint-Mard, Ruelle et Saint-Léger appuient également cette requête.
17478.
17479.
17486.
-

(80)

(81)

(ERRATUM AU N° 159.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 10 MAI 1868.

TRAVAUX D'UTILITÉ PUBLIQUE.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE, PAR M. **HYMANS**.

A la page 55, ligne 25, *au lieu de* : par Mons et Denderleeuw, *lisez* : par Boom et Denderleeuw.
