

Il est résulté des explications ultérieures de M. Teichmann, et de l'examen du rapport du conseil des ponts et chaussées, que tous les ingénieurs ont été unanimes quant à la question d'utilité de l'ouvrage projeté, mais que les avis se sont partagés sur la forme à suivre pour l'exécution, la division du travail et la convenance de mettre une partie de la dépense à la charge de la ville d'Ostende, par le motif que cette ville perçoit aujourd'hui directement les droits de pilotage.

La section centrale ayant acquis la conviction que les travaux projetés doivent non-seulement améliorer le port d'Ostende dans son état actuel, mais que ces travaux ne nuiront en rien à d'autres ouvrages plus étendus que les circonstances pourraient faire entreprendre, a admis à l'unanimité cet article de dépense.

ART. 2.

Reconstruction des digues de l'Escaut.

Ces travaux importants à la sûreté d'une grande partie de notre territoire, auront pour effet de rendre à l'agriculture un immense terrain envahi par les eaux, et de rétablir la communication entre Anvers et Gand par la Tête-de-Flandre.

Ils ont été approuvés sans opposition.

ART. 3.

Répartition de 602,000 fr. excédant du produit des barrières entre diverses routes.

Cet article se subdivise en douze paragraphes.

N° 1. — *Route réunissant la communication de Bruxelles à Maestricht, avec celle de Maestricht à Venloo.*

Trois sections, la 2^e, la 4^e et la 6^e, avaient refusé l'allocation de 100,000 fr. demandés pour cet ouvrage, dont l'opportunité ne semblait pas suffisamment prouvée.

La Section Centrale, après avoir recueilli divers renseignements, a pris en considération l'incertitude de la position politique du pays et par suite l'abandon où paraissent être plusieurs communes importantes de la rive gauche de la Meuse, sous Maestricht, qui, faute de communications convenables, n'ont que très-difficilement des relations avec le reste de la Belgique; elle s'est décidée,

après quelques débats, à adopter cette dépense; mais comme la totalité des travaux ne pourra pas être faite avant l'hiver, elle a réduit l'allocation à fr. 40,000, somme rigoureusement nécessaire pour les terrassements. Cette décision a été prise à la majorité de cinq voix contre deux.

N^o 2. — *Achèvement de la route de Dinant à Neufchâteau.*

La somme de fr. 100,000 a été accordée unanimement par les sections et par la Section Centrale, cette dernière s'étant assurée toutefois, que la route entière, tant sur le territoire de la province de Namur que sur celui de la province de Luxembourg, serait complétée au moyen de l'allocation demandée, sans subside nouveau.

N^o 3. — *Reconstruction de la route d'Anvers à Gand.*

Cet ouvrage est la conséquence du rétablissement de la digue de l'Escaut à Burgt. Il a été approuvé sans opposition.

N^o 4. — *Route de Liège à Marche, par Terwagne.*

La route existe sur une distance de cinq lieues; le projet de ce qui reste à exécuter est fait depuis long-temps; son achèvement est vivement désiré par les provinces de Liège et de Luxembourg. La communication actuelle entre Liège et Marche a lieu pendant une grande partie de l'année par Huy et Namur, c'est-à-dire, que pour un trajet de dix lieues on est obligé de faire un circuit de vingt lieues.

Les provinces de Liège et Luxembourg ont voté chacune un fonds de fr. 40,000, provenant de centimes additionnels. Ces allocations, réunies au subside demandé de fr. 80,000, forment une somme totale de fr. 160,000, avec laquelle on pourra exécuter à peu près deux cinquièmes de la lacune.

Les sections et la Section Centrale ont voté à l'unanimité le subside de fr. 80,000.

N^o 5. — *Prolongement de la route de Bruxelles à Ninove, etc.*

Une allocation de fr. 90,000, demandée pour cette route, a été accordée sans opposition, les travaux projetés devant rendre plus productifs les fonds déjà dépensés.

N^o 6. — *Route de Diest à Hasselt.*

Cet article a été également admis sans opposition.

Outre l'avantage que cette communication indispensable doit procurer au pays qu'elle traverse, il en résultera une réduction de six lieues dans le trajet de Bruxelles à Hasselt.

N^o 7. — *Amélioration à la traverse de Braine-le-Comte.*

Plusieurs sections ont fait observer que ces travaux n'avaient pas un caractère d'urgence suffisant pour en justifier la dépense en ce moment; la section centrale s'est ralliée à cette opinion et la demande de 20,000 fr. pour cet objet a été rejetée.

N^o 8. — *Amélioration à la route de Liège à Aix-la-Chapelle.*

Cette route étant la seule communication de la Belgique avec l'Allemagne, il importe de la rendre aussi viable que possible.

L'allocation de 10,000 fr. a donc été accordée.

N^o 9. — *Route du bois des Pendus à Habay.*

La Belgique a quatre communications avec la France par la province de Luxembourg, et toutes quatre incomplètes.

Deux partent de Liège : l'une par Stavelot, Diekirck et Luxembourg vers Metz; elle a une lacune de 12 lieues entre Stavelot et Diekirck; l'autre par Terwagne, Marche et Arlon vers Longwy; elle a une lacune de 6 lieues entre Terwagne et Marche.

Deux partent de Namur.

La première, par Dinant et Bouillon, elle aura, après l'achèvement de la route de Dinant à Neufchâteau, une lacune de 6 lieues entre cette route et Bouillon.

La deuxième, par Marche, Martelange, Habay et Virton; elle a une lacune de 3 lieues entre la corne du bois des Pendus et Habay.

C'est cette lacune dont il s'agit ici; en la faisant disparaître, on aura une route non interrompue avec les départemens français qui ont le plus de relations commerciales dans les provinces de Luxembourg et de Liège.

Deux sections avaient ajourné l'allocation, faute de renseignements; mais la section centrale, après les explications données par M. Teichmann, a voté le subside de 25,000 fr. à l'unanimité.

N^o 10. — *Achèvement de quelques lacunes de la route de Namur à Luxembourg.*

Il résulte des informations prises par la section centrale, que l'on a improprement donné le nom de *lacunes* à des parties de la route de Namur à Luxembourg, où des redressements avaient été projetés. Mais outre que ces redressements n'ont pas une utilité bien constatée, il est à remarquer qu'ils ne feront que corriger, sans avantage réel pour le roulage, quelques irrégularités très-peu sensibles de cette route; tandis qu'on laisse intactes, sur cette même route, deux pentes, les plus dangereuses peut-être de toute la Belgique, et auxquelles il ne semble pas que l'on soit disposé à faire des corrections.

La section centrale s'est ralliée aux sections qui ont cru utile d'ajourner cette dépense.

N^o 11. — *Empierrement de la digue du canal de Furnes.*

Cet ouvrage, qui a pour objet d'établir une communication entre Furnes et Dunkerque, a paru pour le moment peu opportun à quelques sections; la section centrale s'est réunie à cette opinion pour refuser l'allocation demandée, à la majorité de cinq voix contre deux.

Cependant on a pensé que si le gouvernement français donnait à la Belgique l'assurance que les mêmes travaux s'exécuteront immédiatement sur la partie de la digue entre la frontière et Dunkerque, il y aurait alors convenance à faire ceux proposés entre Furnes et la frontière.

N^o 12. — *Allocation à titre de subside à différentes routes, etc.*

Une somme de 62,000 francs était affectée à ces subsides; la section centrale y a réuni les différentes sommes provenant de réduction ou refus d'allocation, ce qui rend disponible :

1 ^o La somme ci-dessus.	62,000
2 ^o L'excédant du subside accordé pour le n ^o 1.	60,000
3 ^o Le montant du n ^o 7 refusé.	20,000
4 ^o Le montant du n ^o 10 refusé.	25,000
5 ^o Le montant du n ^o 11 refusé.	30,000
TOTAL.	197,000

Cette somme ne pouvant suffire pour commencer à la fois toutes les routes désignées dans la proposition, la section centrale a cru

utile d'en faire la répartition entre celles qu'il paraissait important de mettre le plus tôt *possible* en exécution, c'est-à-dire celles où des travaux auraient déjà été faits et celles dont les enquêtes achevées et le tracé arrêté permettent de commencer les travaux immédiatement : en conséquence elle a voté à la majorité de six voix contre une, les subsides suivans :

Route de Tournay à Renaix.	60,000
Route de Binche à Beaumont.	60,000
Route de Huy à Tirlemont.	47,000
Route de Lierre à Aerschot.	30,000
TOTAL.	197,000

La route de *Tournay* à *Renaix* est commencée depuis plus de cinquante ans; son achèvement établira une communication très-utile entre la Flandre orientale et l'arrondissement de Tournay et une communication directe entre Paris et Gand.

La route de *Binche* à *Beaumont* est sur le point d'être mise en adjudication, l'enquête préalable est terminée, le cahier des charges publié.

Cette route importe beaucoup au commerce du pays de Chimay. Elle ouvre une communication directe avec Bruxelles plus courte que celle par Mons.

La route de *Huy* à *Tirlemont* devait être exécutée par une société, mais elle ne pourra être achevée sans subsides en moins de 15 années; cependant cette route est d'une extrême nécessité pour La Hesbaye, où les communications sont impraticables pendant plusieurs mois de l'année, ce qui nuit considérablement à l'agriculture de ce pays.

Il est à remarquer qu'une somme de 25,000 fl. avait été promise à cette société par le gouvernement précédent: en accordant les 47,000 fr. ci-dessus, on ne fera donc que remplir un engagement contracté.

La route de *Lierre* à *Aerschot* n'est pas d'une utilité moins immédiate que les précédentes, puisqu'elle donne accès dans une partie du pays totalement privée de communications.

Des considérations militaires doivent faire adopter sans retard cette route, conjointement avec celle de *Diest* à *Hasselt*.

Lierre et *Hasselt* sont devenus deux points importans sur notre ligne frontière, tant par leur position que par les travaux de dé-

fense qu'on y a exécutés; il est dès-lors nécessaire qu'une communication facile soit établie entre les deux points.

Avant de terminer cet exposé, il reste une dernière observation à faire.

Les demandes d'allocations pour travaux publics paraissent en général trop vaguement exprimés; et celle qui vient d'occuper les sections a particulièrement embarrassé les membres qui en ont fait l'examen par le défaut de renseignemens spéciaux.

Il serait désirable que le gouvernement appuyât dorénavant les propositions de ce genre, sinon de projets complets des travaux à exécuter, au moins de développemens étendus appliqués à chaque nature d'ouvrages, de manière à éclairer les Chambres, d'abord, sur les questions d'utilité absolue et d'utilité relative; et ensuite, sur les limites de la dépense, afin que la Chambre sache d'une manière précise où cette dépense s'arrêtera et sur quelle base elle doit modifier les allocations partielles en raison des besoins généraux.

La section centrale a l'honneur de proposer le projet de loi suivant.

Fait en section centrale le 8 juillet 1833.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présens et à venir salut!

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le département de l'intérieur est autorisé à prélever sur le crédit provisoire qui lui a été ouvert par la loi du _____, les dépenses nécessaires à l'exécution des ouvrages publics suivans :

A Construction de la 6^e partie de la jetée d'ouest d'Ostende.

B Reconstruction des digues de l'Escaut.

C Travaux relatifs aux communications ci-après (dépenses imputables sur l'excédant du produit des barrières) savoir :

1 ^o Route réunissant la communication de Bruxelles à Maestricht avec celle de Maestricht à Venloo	fr. 40,000
2 ^o Achèvement de la route de Dinant à Neufchâteau.	100,000
3 ^o Reconstruction de la route de Gand à Anvers.	30,000
4 ^o Route de Liège à Marche par Terwagne.	80,000
5 ^o Prolongement de la route de Ninove.	90,000
6 ^o Ouverture de la route de Diest à Hasselt.	30,000
7 ^o Amélioration de la route de Liège à Aix-la-Chapelle.	10,000
8 ^o Ouverture de la route du bois des Pendus à Habay.	25,000
9 ^o Reprise des travaux de la route de Tournay à Renaix.	60,000
10 ^o Route de Binche à Beaumont.	60,000
11 ^o Route de Lierre à Aerschot.	30,000
12 ^o Route de Huy à Tirlemont.	47,000

Mandons et ordonnons, etc.

*Le Président,
Du Bus, aîné.*

*Le Rapporteur,
R. DE PUYDT.*