

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 JUILLET 1851.

EXÉCUTION DE DIVERS TRAVAUX D'UTILITÉ PUBLIQUE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de vous soumettre un projet de loi qui a pour objet l'exécution de divers travaux d'utilité publique.

Ce projet de loi embrasse trois catégories distinctes de travaux :

1^o Les travaux à exécuter par les compagnies concessionnaires, sous la garantie par l'État d'un *minimum* d'intérêt ;

2^o Les travaux à exécuter par voie de concession, sans garantie d'intérêt de la part de l'État ;

3^o Les travaux à exécuter directement par l'État, aux frais du trésor ou avec le concours des provinces, des communes et des particuliers.

Nous allons vous exposer, sommairement, les considérations et les motifs sur lesquels s'appuient nos propositions.

§ 1^{er}.

Travaux à exécuter par les Compagnies, sous la garantie, par l'État, d'un *minimum* d'intérêt.

Cette catégorie comprend :

- A. Le chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse ;
- B. Le chemin de fer du Luxembourg ;
- C. Le chemin de fer de la Flandre occidentale ;
- D. Le canal de jonction de l'Escaut à la Lys, entre Bossuyt et Courtray.

A. — CHEMIN DE FER DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE.

Le chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, de Marchiennes à Vireux, avec embranchements sur Laneffe, Morialmé, Froidmont, Philippeville et Couvin, a été concédé par arrêté royal du 28 mars 1845, en exécution de la loi du 6 du même mois.

Par un second arrêté royal, daté du 1^{er} mars 1846, les lignes accessoires de Florenne à la Meuse et d'Oret à la Sambre ont été, à titre d'extension, annexées à cette concession.

Les travaux devaient être achevés, savoir : ceux de la ligne principale et de ses embranchements, avant le 27 mars 1849, et ceux des lignes accessoires, avant le 27 mars 1851.

Un arrêté royal du 8 juin 1848, pris en exécution de la loi du 6 du même mois, a prorogé ces délais respectivement jusqu'aux 31 décembre 1851 et 31 décembre 1853, à la condition, toutefois, que la Compagnie exécuterait, avant la fin de mars 1850, au moins la moitié des travaux de la ligne de Walcourt à la frontière de France.

Mais la Compagnie, après avoir eu terminé, à la fin de décembre 1847, la section du tronc principal, comprise entre Marchienne et Walcourt, ainsi que les embranchements de Thy-le-Château à Laneffe et de Walcourt à Morialmé, a ralenti bientôt ses travaux, les a abandonnés à la fin de mars 1848, et, depuis lors, ne les a plus repris, nonobstant les engagements formels qu'elle avait contractés à cet égard, par la convention annexée à l'arrêté royal précité du 8 juin 1848.

A diverses reprises, le Département des Travaux Publics a adressé à la Compagnie les instances les plus énergiques pour la déterminer à exécuter ses obligations; mais tous les efforts du Gouvernement n'ont pu faire sortir la Société de l'inaction où elle est restée depuis plus de trois ans.

Cette inaction trouve, du reste, sinon sa justification, tout au moins son explication, dans des circonstances qui, à part la crise financière, ont fait un tort considérable à la concession dont nous nous occupons. On sait, en effet, que, entre autres, par suite de modifications notables apportées aux dispositions du projet primitif, le capital de 15,500,000 francs, au moyen duquel on devait achever la ligne de Marchienne à Vireux, ainsi que ses embranchements, a été presque entièrement absorbé par les frais d'établissement et de mise en exploitation de la partie qui est aujourd'hui livrée à la circulation.

Sans aucun doute, et bien que les délais accordés en dernier lieu à la Compagnie, pour l'exécution complète de son entreprise, ne soient pas encore expirés, le Gouvernement aurait pu, en présence de la stagnation complète des travaux de l'Entre-Sambre-et-Meuse, procéder, envers la Compagnie, aux mesures de déchéance qu'il était en droit de prendre contre elle : mais le Gouvernement, en raison même des circonstances rappelées ci-dessus, n'a pas cru, jusqu'ici, devoir se décider à l'emploi de moyens de rigueur à l'égard d'une Compagnie qui a dépensé, en Belgique, une somme de 15,500,000 francs, provenant de capitaux de l'étranger. Le Gouvernement a cru, au contraire, que l'État agirait d'une

manière plus conforme aux véritables intérêts du pays, et même à ceux du trésor. si, au moyen d'une certaine intervention de sa part, il pouvait rendre la confiance aux actionnaires de l'Entre-Sambre-et-Meuse, et les amener à exécuter leur entreprise dans son ensemble.

Le Gouvernement s'est donc montré disposé à entrer, à cet effet, en arrangement avec la Compagnie; mais les premières ouvertures de l'espèce qui lui ont été soumises, ne lui ont pas semblé susceptibles d'acceptation.

Les concessionnaires, en effet, proposaient d'exécuter seulement la partie restante du tronc principal, entre Walcourt et Vireux, moyennant une garantie, par l'État, d'un *minimum* d'intérêt de 5 p. %, pendant dix ans, sur le capital de 5,000,000 de francs, jugé nécessaire à l'achèvement de cette ligne; de plus, la Société demandait à être déchargée de l'obligation d'établir les embranchements qui restent encore à construire parmi ceux indiqués dans le cahier des charges de la concession octroyée par l'arrêté royal du 28 mars 1845.

Le Gouvernement ayant signifié à la Compagnie son refus d'accéder à de pareilles conditions, celle-ci a présenté d'autres propositions beaucoup plus favorables, à tous égards, que les précédentes: aussi ces dernières propositions, le Gouvernement a cru pouvoir, pour son compte, y donner son adhésion.

D'après les bases nouvelles, formulées dans la convention provisoire, annexée sous la lettre A, au projet de loi ci-après, la Compagnie s'engagerait à exécuter toutes les parties du système stipulé dans la convention jointe à l'arrêté royal du 28 mars 1845, et serait déchargée seulement de l'obligation de construire les lignes accessoires qui, à titre d'extension à l'entreprise, ont fait l'objet de l'arrêté royal du 1^{er} mars 1846.

Les conditions principales auxquelles cette exécution aurait lieu sont les suivantes:

1^o L'État garantirait, pendant cinquante ans, un *minimum* de 4 p. % d'intérêt, sur le capital nécessaire à l'établissement des embranchements, et ce, jusqu'à concurrence d'une somme de 5,000,000 de francs au *maximum*.

2^o Les frais d'exploitation des embranchements seraient calculés par rapport à la dépense totale faite de ce chef, pour le tronc principal et lesdits embranchements en raison des recettes brutes fournies par ces derniers, comparées aux recettes brutes de la totalité du réseau de la Compagnie (1).

3^o Enfin, si les revenus nets des embranchements dépassaient 7 p. % du capital affecté à leur construction, l'excédant en serait abandonné à l'État, jusqu'à ce qu'il fût remboursé complètement de toutes les sommes qu'il aurait dû payer dans les exercices antérieurs, du chef de la garantie d'intérêt susmentionnée.

D'après ces conditions, on voit que l'État n'aurait jamais à intervenir, éventuellement, que pour une fraction du taux garanti, puisque la dépense d'explo-

(1) Si, par exemple, sur la totalité du réseau de la Compagnie, la dépense d'exploitation représentait 60 p. % de la recette brute, la partie de cette dépense applicable aux embranchements à construire, serait également comptée pour 60 p. % de la recette brute fournie par lesdits embranchements.

tation des embranchements ne sera calculée que dans la proportion des recettes brutes qu'ils auront produites. En admettant que la différence à parfaire, du chef de la garantie, s'élevât moyennement à 2 p. %, ce ne serait encore là qu'une somme de 100,000 francs qu'il y aurait à porter annuellement, pour cet objet, au budget des dépenses de l'État.

Or, cette imputation au budget d'une somme de 100,000 francs par année, ne saurait être comptée comme un sacrifice réel pour le trésor, attendu que la réaction que détermineront, sur les lignes de l'État, l'ouverture du tronc principal jusqu'à la Meuse et celle des embranchements qu'il s'agit de construire, s'élèvera; sans aucun doute, à une somme bien plus considérable.

On peut donc être certain que l'exploitation de la partie restant à exécuter du réseau de l'Entre-Sambre-et-Meuse, fournira à l'État, par réaction, une recette qui excédera assez notablement la somme qu'il aura, éventuellement, à payer, du chef de la garantie d'intérêt accordée à la Compagnie, sur le capital affecté aux embranchements.

On dira peut-être que cette réaction sur les lignes de l'État, due principalement à des transports de marchandises, occasionnera des dépenses nouvelles d'exploitation dont il y a lieu de tenir compte. Mais il est à observer que les dépenses de cette nature, lorsqu'il s'agit d'un *trafic additionnel*, sont très-peu considérables, par rapport à la recette que ce trafic additionnel produit.

Les conséquences de ce fait du peu d'élévation des frais particuliers que nécessitent des transports additionnels sur les lignes exploitées, sont d'une application trop générale et trop importante pour que nous n'entrions pas à cet égard dans quelques détails.

Remarquons d'abord que des transports de l'espèce n'affectent qu'un seul chapitre des dépenses d'exploitation, celui qui est relatif aux *frais de locomotion et d'entretien du matériel*. Cela est vrai au fond, bien que les chiffres portés de ce chef, dans les budgets successifs, ne fassent point reconnaître comment se modifient ces frais, selon les divers mouvements auxquels ils se sont appliqués.

On peut en juger par le tableau suivant :

EXERCICES.	DÉPENSES EFFECTUÉES OU PORTÉES AU BUDGET, POUR LOCOMOTION ET ENTRETIEN DU MATÉRIEL.			RECETTES BRUTES.
	SALAIRES.	TRAVAUX ET FOCASITURES.	TOTAUX.	
1845	fr. 1,227,016	fr. 1,715,325	fr. 2,942,341	fr. 12,403,205
1846	1,257,199	2,150,857	3,408,056	13,655,909
1847	1,434,085	2,305,960	3,740,045	14,836,122
1848	1,393,618	2,345,631	3,739,249	12,107,745
1849	1,456,974	1,979,974	3,436,148	12,935,921
1850	1,494,064	2,045,700	3,539,764	14,847,540

Quoi qu'il en soit de la disparité qu'offrent ces données, on peut admettre que, dans l'état actuel des choses, les dépenses de locomotion et d'entretien du matériel s'élèvent à une somme de 5,539,764 francs, qui est celle allouée pour l'exercice courant, savoir :

Salaires	fr. 1,494,064
Travaux et fournitures.	2,045,700

Remarquons, en second lieu, que, pour un trafic additionnel, le chiffre des *salaires* ne varie point, de sorte que, pour un pareil trafic, le seul article qui doit être pris en considération, est celui des dépenses concernant les *travaux et fournitures*, montant, comme il vient d'être dit, à 2,045,700 francs.

Cette somme est celle qui se rapporte à la totalité des transports de toute nature.

Il serait impossible de déterminer exactement pour quelle part le service des marchandises intervient dans cette somme; mais on peut l'apprécier jusqu'à certain point en répartissant la dépense totale en raison du nombre de locomotives-lieues qui sont employées pour faire face, d'une part, au service des convois de voyageurs, et de l'autre, au service des convois de marchandises.

Or on trouve, à la page 49 de l'appendice au dernier compte rendu du chemin de fer, que, pendant l'exercice 1849, les locomotives ont parcouru, en totalité, 705,461 lieues de 5 kilomètres, dont 406,655 pour les convois de voyageurs et 298,826 pour les convois de marchandises; d'où il suit que la locomotion, pour le service des marchandises, comporte les $\frac{42}{100}$ de la totalité.

Nous pouvons donc admettre que les *frais de locomotion et d'entretien du matériel*, qui se rapportent au service des marchandises, représentent aussi 42 p. % de la dépense totale susindiquée, et s'élèvent ainsi à fr. 2,045,700 \times 0,42, soit à 859,194 francs.

Mettons maintenant, en regard de cette somme, la quantité de mouvement des marchandises à laquelle elle s'applique :

Du même appendice au dernier compte rendu, il résulte (page 26, tableau C) que les grosses marchandises, transportées en 1849, aux tarifs n^{os} 2 et 3, ont comporté 41,832,481 tonnes-lieues.

En 1850, les mouvements de marchandises ont pris une extension de plus d'un cinquième en sus de ceux de l'année précédente, et pourtant la dépense totale de locomotion et d'entretien du matériel n'a pas subi d'augmentation notable.

Pendant l'exercice 1850, les transports effectués aux tarifs n^{os} 2 et 3, ont comporté 44,430,000 tonnes-lieues de grosses marchandises. Si, à cette quantité, on ajoute tous les autres transports effectués par les convois de marchandises et notamment les transports gratuits et de service, on trouve que lesdits convois de marchandises ont fait face, en 1850, à un mouvement total de 15 à 16 millions de tonnes-lieues.

Or les frais de locomotion et d'entretien du matériel, relatifs aux grosses marchandises, s'étant élevés, comme nous l'avons établi plus haut, à la somme de 859,194 francs, on voit que chaque tonne-lieue n'a coûté, de ce chef, qu'environ 5 $\frac{1}{2}$ centimes.

Ce chiffre de 5 1/2 centimes par tonne-lieue représente le quotient d'une dépense totale par le trafic effectué, de sorte qu'il ne peut être envisagé que comme un *maximum* de coût, dans les circonstances les plus défavorables de transport. Mais ce chiffre se compose nécessairement d'un élément *variable* et d'un élément *fixe*, lequel comprend au moins un tiers de la totalité.

Sur un trafic additionnel, l'élément fixe n'a point d'action, et même l'élément variable n'augmente pas, loin s'en faut, dans la proportion exacte du mouvement nouveau. On peut donc être certain que, pour un pareil trafic additionnel, le coût de la tonne-lieue ne doit revenir qu'à 5 centimes au plus.

Encore doit-on remarquer que cette dépense n'a lieu que lorsqu'il faut employer du matériel supplémentaire pour le transport du trafic additionnel, car dans le cas contraire, la dépense spéciale d'exploitation est presque nulle et ne doit pas être comptée, moyennement, pour plus de 1 centime par tonne-lieue.

Or le produit brut que donnent aujourd'hui les grosses marchandises, étant moyennement de 44 centimes par tonne-lieue, on voit que les frais d'exploitation supplémentaire que nécessiterait un trafic additionnel de l'espèce, sur nos lignes, ne reviendrait guère que de 2 à 7 p. % de la recette brute que ce trafic aurait produite.

Il serait facile de démontrer que, de même, sur toutes les autres catégories de transport, les dépenses d'exploitation d'un trafic additionnel, ne dépassent pas les limites que nous venons d'indiquer.

Nous terminerons la digression à laquelle nous venons de nous livrer, en revenant à l'objet spécial qui nous occupe, l'achèvement du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, et en faisant remarquer, à ce sujet, que l'on ne doit pas se préoccuper sérieusement de l'accroissement des frais d'exploitation qu'occasionnerait, sur les lignes de l'État, le mouvement nouveau que le chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse et ses embranchements nous fourniraient, puisque chaque centaine de mille francs de recette provenant de la réaction des lignes concédées ne correspondrait qu'à une dépense minimale de 2,000 à 7,000 francs.

Ainsi en résumé, l'adoption des propositions de la Compagnie devant amener l'entière exécution du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse ainsi que de tous les embranchements désignés dans la convention annexée à l'arrêté royal du 28 mars 1845, non-seulement constituerait un immense bienfait pour toute la contrée à desservir, développerait à un très-haut degré la prospérité des établissements métallurgiques qui s'y rencontrent en si grand nombre, fournirait au bassin houiller de Charleroy de nouveaux et importants débouchés en deçà et surtout au delà de la frontière, mais encore accroîtrait, en réalité, les ressources directes de l'État, à part l'augmentation des revenus indirects, conséquence naturelle de l'établissement du chemin de fer dans les parties du pays qu'il traverserait.

Tels sont les motifs qui ont porté le Gouvernement à soumettre à la Législature les propositions contenues dans la convention ci-annexée sous la lettre *A*.

B. — CHEMIN DE FER DU LUXEMBOURG.

De nombreux et importants documents, au premier rang desquels figure le rapport de la députation permanente du conseil provincial, ont été publiés récemment sur le projet du chemin de fer du Luxembourg et ont établi, à l'évidence, la haute utilité de ce rail-way. Aussi, cette question du chemin de fer du Luxembourg, d'abord mal comprise parce qu'elle n'était envisagée qu'au point de vue restreint de l'intérêt local, est-elle aujourd'hui assez généralement bien appréciée, sous le double rapport de son importance nationale et internationale.

En effet, comme but national, le chemin de fer du Luxembourg doit réaliser le bienfait de soustraire l'une de nos provinces à l'état d'isolement où elle se trouve aujourd'hui, de la vivifier et d'accroître considérablement tous ses éléments de prospérité, en la rattachant aux autres parties du royaume par un chemin de fer, seul mode de communication qui puisse porter remède à la lenteur et aux difficultés des moyens de transport qui existent actuellement entre le Luxembourg et les autres points de la Belgique.

D'autre part, comme ligne internationale, le chemin de fer du Luxembourg, établissant une voie directe de la Belgique vers Strasbourg, sinon par Longwy, Metz et Nancy, du moins par Sarrelouis, Sarrebruck et Manheim, doit avoir pour résultat d'assurer au port d'Anvers le moyen de soutenir avantageusement la lutte avec celui du Havre pour le trafic qui s'effectue de l'Angleterre et des contrées transatlantiques vers le haut Rhin, la Suisse et l'Italie, lutte qui, en l'absence du chemin de fer du Luxembourg, deviendrait absolument impossible du jour où sera terminée la ligne en construction du Havre à Strasbourg.

Ces considérations de transit n'avaient certainement point échappé à la Société qui sollicita et obtint, aux termes de la loi du 18 juin 1846, la concession du chemin de fer de Bruxelles à Arlon avec ses extensions; mais on sait quelles graves difficultés vinrent mettre obstacle à l'exécution du projet.

Les crises financière et politique qui frappèrent l'Europe, paralysèrent, pour ainsi dire, toutes les entreprises de l'espèce, et un grand nombre de celles-ci s'écroulèrent par le refus formel, de la part de leurs actionnaires, de verser les fonds nécessaires, soit pour continuer les travaux, soit même pour les commencer.

En ce qui la concerne, la Compagnie du Luxembourg, qui devait, pour la partie située entre Wavre et Namur, se servir du chemin de fer de Louvain à la Sambre, concédé à une autre Société, exécuta d'importants travaux entre Bruxelles et Wavre; mais la Société de Louvain à la Sambre ne commença pas même les siens entre Wavre et Namur.

Cette dernière Société, après de nouveaux délais qui lui furent accordés par la Législature, et des mises en demeure sans succès, fut enfin déclarée déchue de sa concession, et les deux tentatives d'adjudication publique auxquelles il fut procédé à l'égard de cette concession ne produisirent aucun résultat.

De ces circonstances diverses surgit, entre l'État et la Compagnie du chemin de fer du Luxembourg, un procès jugé d'abord en première instance et ensuite en appel.

Bien que la Cour d'appel de Bruxelles ait, dans ce procès, donné gain de cause au Gouvernement, on ne peut se dissimuler qu'en opérant par voie judiciaire, on ne parviendrait probablement point à obtenir de la Compagnie l'exécution de la ligne dont l'établissement, sous les divers rapports signalés plus haut, est si éminemment utile au pays.

Pour atteindre ce but, le Gouvernement, mû par des considérations d'intérêt général, qui sont en dehors des produits directs que peut donner sur elle-même la ligne du Luxembourg, a pensé que l'intervention de l'État était nécessaire, et c'est pourquoi il a accueilli avec faveur les propositions d'arrangement amiable qui lui ont été soumises, dans ces derniers temps, par la Compagnie, propositions qui ont conduit à la convention provisoire annexée, sous la lettre B, au projet de loi.

Ces propositions ont, en premier lieu, pour objet, l'établissement, mais à simple voie seulement, du chemin de fer de Namur à Arlon et de ses embranchements, conformément au tracé que détermine l'arrêté de concession du 18 juin 1846, sous réserve toutefois des modifications à introduire, de commun accord, entre le Gouvernement et la Compagnie.

Le Gouvernement garantirait, pour un terme de cinquante années, un *minimum* d'intérêt de 4 p. %, portant exclusivement sur le capital dépensé pour la construction, capital qui, au point de vue de la garantie d'intérêt, ne pourrait dépasser la somme de 22,500,000 francs.

Les dépenses d'exploitation seraient arrêtées à la fin de chaque exercice, de concert entre le Gouvernement et la Société.

Dans le cas où ces dépenses excéderaient les recettes brutes faites par la Compagnie, l'État ne serait tenu de payer à la Compagnie qu'une somme représentant 4 p. % du capital dépensé dans la construction, au *minimum* de 22,500,000 francs ; mais si, au contraire, les recettes dépassaient les dépenses d'exploitation, l'excédant en serait nécessairement porté en déduction du montant de la somme garantie par l'État à titre de *minimum* d'intérêt.

Moyennant l'adoption de ces stipulations pour la ligne de Namur aux frontières française et grand-ducale, la Société exécuterait, en second lieu, la ligne entière de Bruxelles à Namur, dont elle obtiendrait la concession pure et simple, c'est-à-dire sans aucune espèce d'intervention de la part de l'État dans les résultats financiers que produirait cette ligne.

En troisième lieu, la Société s'engagerait à terminer, avant la fin de l'année 1856, le canal de Liège à la Roche, et ce, à ses frais, risques et périls exclusifs.

Ces avantages qui résulteront de la construction du chemin de fer de Bruxelles à Namur et de la canalisation de l'Ourthe ne peuvent pas être considérés comme la seule compensation de la garantie que l'État accordera à la Société du Luxembourg. D'autres avantages encore peuvent être regardés comme assurés dès à présent : en effet, indépendamment des recettes que produiront les transports pour les besoins et les relations de la province, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, et plus tard, par suite du transit, il faut tenir compte de l'accroissement de mouvement que le chemin de fer du Luxembourg provoquera sur les chemins de fer de l'État, accroissement qui réagira d'une manière égale sur nos recettes.

Enfin la plus-value qu'acquerront nécessairement les propriétés dans les deux provinces de Namur et de Luxembourg se traduira en nouvelles sources de revenus pour le trésor public.

Ainsi, à quelque point de vue qu'on se place, soit qu'on l'envisage sous le rapport des intérêts nationaux et internationaux, soit qu'on ne considère que l'intérêt du trésor public, tout concourt à démontrer que le chemin de fer du Luxembourg est à la fois un travail nécessaire et utile.

C. — CHEMIN DE FER DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

Le chemin de fer que l'arrêté royal du 21 mai 1843, rendu en exécution de la loi du 18 du même mois, a concédé à la Compagnie dite *de la Flandre occidentale*, devait, aux termes de l'art. 1^{er} de cette loi, comprendre une ligne de Bruges à Courtrai, Menin, Ypres et Poperinghe, avec embranchement sur Thielt et sur Dixmude, et de Thielt sur Aeltre ou sur Deynze.

Ce réseau devait être achevé, dans toutes ses parties, avant le 21 mai 1848 : mais la Compagnie consacra exclusivement ses efforts à l'exécution de la section de Bruges à Courtrai, qui fut terminée au mois d'août 1847. Aussi cette ligne est-elle la seule qui fut construite : sur aucun des autres points de la concession, les travaux ne furent même commencés.

La Législature, prenant en considération les effets de la crise financière et des événements politiques qui avaient enrayé toutes les entreprises de l'espèce, accorda à la Compagnie, pour l'achèvement de son réseau, une prorogation de délai jusqu'au 18 mai 1851 ; mais la Compagnie ne satisfit en rien que ce soit aux engagements qu'elle avait pris, lorsqu'elle avait réclamé cette prorogation.

Il est vrai que l'inaction de la Société, due d'abord aux circonstances critiques qui sévissaient d'une manière générale, trouva bientôt un motif nouveau de persistance, dans les résultats financiers produits par l'exploitation de la ligne de Bruges à Courtrai.

Ces résultats furent, en effet, fort peu satisfaisants pour les concessionnaires, ainsi qu'on peut en juger en voyant que, pendant le dernier exercice, le plus favorable de tous depuis l'ouverture de la ligne, la recette brute ne s'est élevée qu'à la somme de fr.	401,812
tandis que la dépense d'exploitation et d'entretien a atteint le chiffre de	236,897
de sorte que l'excédant, qui n'est que de	144,915,

ne représente pas 2 p. % du capital d'exécution montant à une somme de 7 à 8 millions de francs.

Or, en présence de revenus aussi peu favorables, les concessionnaires redoutant d'ailleurs, à juste titre, les effets ruineux que déterminerait pour eux l'établissement des embranchements de Thielt et surtout de Furnes, se sont refusés obstinément à exécuter, aux conditions de leur contrat, la partie restante du réseau dit *de la Flandre occidentale*.

De son côté, le Gouvernement n'a pu se dissimuler que s'il faisait déclarer la déchéance complète de la Compagnie, il ne trouverait pas de Société nouvelle qui, même moyennant l'abandon gratuit de la ligne de Bruges à Courtrai, consentît à accomplir, dans leur intégralité, les obligations imposées aux concessionnaires actuels. Le Gouvernement a, dès lors, pensé qu'au lieu d'exercer envers la Compagnie une inutile rigueur, ou au lieu de la déposséder des faibles revenus qu'elle retire des capitaux qu'elle a dépensés dans le pays, il serait infiniment préférable, sous tous les rapports, que l'État parvînt, à l'aide d'une certaine intervention de sa part, à obtenir de la Compagnie l'exécution, sinon du réseau primitif en entier, du moins des sections les plus importantes de ce réseau, sections qui doivent d'ailleurs avoir sur nos propres lignes une réaction considérable.

Dans ce but, le Gouvernement a ouvert, avec la Société, des négociations qui ont, en dernière analyse, abouti à la convention provisoire annexée au projet de loi, sous la lettre C, convention que le Gouvernement propose à la Législature de ratifier.

Aux termes de cette convention, la Compagnie s'engage à achever jusqu'à Poperinghe la ligne principale, et à exécuter, de plus, l'embranchement de Thielt.

Les conditions essentielles de cette exécution seraient les suivantes :

1^o L'État garantirait pendant cinquante ans un *minimum* de revenu net de 400,000 francs pour les deux lignes à construire, somme qui représente 4 p. % d'intérêt d'un capital de 10 millions de francs à affecter à l'établissement et à la mise en exploitation de ces deux lignes.

2^o Les dépenses d'exploitation et d'entretien faites annuellement par la Compagnie pour le réseau entier seraient réparties sur ses diverses lignes en raison des recettes brutes résultant des parcours effectués sur chacune d'elles respectivement.

3^o Enfin, si le revenu net des deux lignes à construire dépassait la somme de 600,000 francs, l'excédant en serait abandonné à l'État, jusqu'à ce qu'il fût remboursé complètement de toutes les sommes qu'il aurait dû payer dans les exercices antérieurs du chef de la garantie susmentionnée.

On voit, par la deuxième de ces conditions que, puisque la dépense totale du réseau de la Société se répartit sur les lignes diverses, en raison des recettes brutes qu'elles ont produites, il est certain que l'État n'aura jamais à intervenir éventuellement que pour une fraction de la somme garantie à titre de revenu net. En admettant que cette fraction s'élevât à la moitié, ce ne serait encore qu'une somme de 200,000 francs que l'État aurait à payer annuellement à la Compagnie.

Mais cette somme de 200,000 francs ne représente pas un sacrifice réel pour le trésor, puisque, en rattachant aux rail-ways de l'État les villes de Menin, Ypres, Poperinghe et Thielt, ainsi que plusieurs grandes communes, on déterminera nécessairement sur nos rail-ways, en départs et en retours, une réaction bien supérieure, sans aucun doute, à ladite somme, et qui n'aggravera que d'une manière tout à fait insensible nos propres frais d'exploitation.

Ces considérations ont décidé le Gouvernement à soumettre aux Chambres la sanction de la convention provisoire ci-annexée sous la lettre C, convention dont l'exécution aurait pour effet, tout en assurant les intérêts du trésor, de doter la

Flandre occidentale des sections les plus importantes des chemins de fer qui restent à construire pour desservir cette province.

D. — CANAL DE JONCTION DE L'ESCAUT A LA LYS, DE BOSSUYT A COURTRAI.

Dès 1819, les chambres de commerce de Courtrai et d'Ypres, appuyées dans leurs démarches par celles de Mons et de Tournay, s'adressèrent au Gouvernement, pour qu'il fit faire les études d'un canal de jonction de l'Escaut à la Lys. Plusieurs projets furent successivement étudiés : celui du canal de Bossuyt à Courtrai fut présenté en 1827.

Le 8 mai 1838, le sieur Verrue-Lafrancq demanda la concession de ce canal : sa demande fut soumise à une enquête, dont le résultat fut favorable.

Le 30 juillet 1845 intervint entre le Département des Travaux Publics et le sieur Verrue-Lafrancq une convention provisoire, dans laquelle ce dernier s'engageait à exécuter le canal de Bossuyt à Courtrai, moyennant concession de péages.

Le 24 août suivant, la Société concessionnaire des chemins de fer de la Flandre occidentale demanda, à titre d'extension, la concession d'un embranchement de Courtrai à Bossuyt. Une commission d'enquête, ayant été instituée pour examiner cette demande, déclara qu'il était désirable, sous tous les rapports, que la communication entre l'Escaut et la Lys, de Bossuyt à Courtrai, fût établie par une voie navigable. En conséquence, aucune suite ne fut donnée à la demande de la Société concessionnaire des chemins de fer de la Flandre occidentale.

Le 24 octobre 1846, une nouvelle convention fut signée entre le Département des Travaux Publics et le sieur Verrue-Lafrancq. Ce dernier s'y engageait à exécuter le canal de Bossuyt à Courtrai aux clauses et conditions d'un cahier des charges arrêté le même jour par le Ministre des Travaux Publics.

La convention devait être soumise à la sanction législative, après que les trois cinquièmes du capital d'exécution du canal auraient été souscrits, et qu'un cinquième des souscriptions aurait été versé en Belgique dans une caisse à convenir avec le Gouvernement.

La crise financière de 1846 et les événements politiques de 1848 mirent le sieur Verrue-Lafrancq dans l'impossibilité de réunir les sommes nécessaires à l'exécution de l'entreprise qu'il avait soumissionnée. Aujourd'hui encore il serait difficile de réaliser ces sommes, si ce n'est moyennant la garantie d'un *minimum* d'intérêt.

Dans cet état de choses, le sieur Verrue-Lafrancq s'est adressé, le 31 mai dernier, au Gouvernement, à l'effet d'obtenir que la concession du canal de Bossuyt à Courtrai lui soit accordée aux clauses et conditions du cahier des charges prémentionné, sous la garantie, de la part de l'État, d'un *minimum* d'intérêt de 4 p. % sur un capital de 5,000,000 de francs, et ce, pendant trente années.

Cette demande a fait, de la part du Gouvernement, l'objet d'un mûr examen, qui a fait reconnaître qu'elle était susceptible d'être accueillie.

Aujourd'hui le canal de Mons à Condé, celui de Pommerœul à Antoing et l'Escaut jusqu'à son confluent avec la Lys, établissent une communication navigable entre

le Hainaut et la vallée de la Lys. Les produits expédiés par cette voie, et qui consistent généralement en charbons provenant du bassin houiller de Mons, n'arrivent à Courtrai qu'après avoir descendu l'Escaut jusqu'à Gand et remonté la Lys. Ils sont astreints ainsi à une navigation fluviale longue de 37 lieues, dont 14 à la remonte.

Après l'achèvement du canal de Bossuyt à Courtrai, les produits dont il s'agit ne suivraient plus l'Escaut que sur une longueur de sept lieues, distance d'Antoing à Bossuyt, et entreraient ensuite dans le canal de Bossuyt à Courtrai, dont la longueur n'est que d'environ trois lieues. Ils éviteraient donc, moyennant une navigation de trois lieues par canal, une navigation par rivière de trente lieues, dont quatorze en remonte sur la Lys.

Les charbons, en destination de la partie supérieure de la Lys, en amont de Menin, empruntent, à partir du canal de Mons à Condé, le territoire français et suivent la Scarpe, la haute Deule et la basse Deule, pour descendre ensuite la Lys : l'établissement du canal de Bossuyt à Courtrai aurait pour résultat de détourner ces transports des voies navigables françaises, en leur offrant, sur le territoire belge, une ligne de navigation plus prompte et plus économique.

Les charbons, expédiés du Hainaut vers les rives de la Lys, en aval de Courtrai, jusque près de Gand, trouveraient également un avantage plus ou moins considérable à se servir du canal de Bossuyt pour descendre ensuite la Lys, ce qui leur permettrait d'éviter les difficultés d'une navigation en remonte, en même temps que les entraves et les faux frais résultant d'un long parcours dans la traverse de Gand, au confluent de la Lys et de l'Escaut.

Depuis l'établissement du chemin de fer concédé de Courtrai à Bruges, les charbons destinés aux localités desservies par ce chemin de fer sont généralement débarqués à Tournay et transportés de là, par les soins et avec le matériel de la Société concessionnaire dudit chemin de fer, jusqu'aux lieux de destination : après l'ouverture du canal de Bossuyt à Courtrai, ces produits continueraient à descendre l'Escaut jusqu'à Bossuyt et suivraient ensuite le nouveau canal jusqu'à Courtrai, où ils s'embarqueraient sur le chemin de fer de la Flandre occidentale.

Une partie des charbons destinés à la consommation de la ville de Courtrai et des communes environnantes est débarquée aujourd'hui aux rivages de l'Escaut, à Pecq ou à Bossuyt, pour être transportée ensuite à destination par axe : ces charbons seraient également acquis au canal de Bossuyt.

Il résulte de ce qui précède que le canal de Bossuyt à Courtrai est destiné à s'emparer du transport de tous les charbons nécessaires à la consommation des villes de Courtrai, Menin, Wervicq, Commines, Warneton, Ypres, Poperinghe, Roulers, Iseghem, Ingelmunster, Thourout, Thielt, Deynze, Haerlebeke et des nombreuses communes que ces localités approvisionnent.

Les chaux, pierres et autres matières pondéreuses, que l'arrondissement de Tournay expédie vers la vallée de la Lys, se transportent généralement par la voie de terre ; l'établissement, entre Tournay et la Lys, d'une ligne de navigation directe et économique ferait adopter de préférence cette dernière voie, et aurait, en outre, pour résultat d'accroître la consommation des produits dont il s'agit, et notamment de la chaux, dont l'usage, si utile pour l'amendement des terres, est encore restreint dans les localités que le nouveau canal est appelé à desservir.

Aujourd'hui, les bateaux venant du Hainaut, en destination des rives de la Lys, retournent presque tous à vide, soit en remontant l'Escaut, soit en passant par les canaux français : cette circonstance doit être attribuée aux frais considérables qu'occasionne la remonte à charge, soit de l'Escaut, soit de la Lys, de la Haute-Deule et de la Basse-Deule. L'exécution du canal de Bossuyt, jointe à l'établissement du barrage en construction sur l'Escaut, en aval de l'Espierre, aurait pour résultat d'ouvrir aux transports, tant à charge qu'à vide, à diriger de la vallée de la Lys vers le Hainaut, une voie de communication beaucoup plus facile et plus directe que les deux voies précitées. Dès lors, non-seulement tous les bateaux, qui auraient amené des produits du Hainaut dans la vallée de la Lys, retourneraient par la nouvelle voie, mais un certain nombre de ces bateaux, au lieu de retourner à vide, emporteraient, sans aucun doute, un chargement plus ou moins considérable.

Il résulte des considérations qui précèdent, que des transports nombreux auraient lieu sur le canal de Bossuyt à Courtrai, tant en destination qu'en provenance des rives de la Lys. On peut donc espérer que ce canal donnerait des résultats financiers tels que la mesure proposée par le Gouvernement, et en l'absence de laquelle cet ouvrage d'une si haute utilité ne recevrait probablement pas son exécution, ne serait pas de nature à entraîner l'État dans des sacrifices considérables, et qu'elle ne constituerait, peut-être, pour le trésor, qu'une garantie purement nominale.



Dans les développements qui précèdent, nous vous avons indiqué, Messieurs, par quel moyen nous nous proposons d'assurer l'exécution, de la part des compagnies, de grands travaux d'utilité publique ; ce moyen est la garantie d'un *minimum* d'intérêt.

Ainsi que vous l'avez vu, cette garantie s'appliquera :

1° Pour le chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, à un capital de	fr.	5,000,000
2° Pour le chemin de fer du Luxembourg, à		22,500,000
3° Pour le chemin de fer de la Flandre occidentale, à		10,000,000
4° Pour le canal de jonction de l'Escaut à la Lys, entre Bossuyt et Courtrai, à		5,000,000
	Ensemble fr.	42,500,000

Ce capital de 42,500,000 francs procurera, en réalité, le moyen d'exécuter des travaux d'une valeur de plus de 72 millions de francs. En effet, moyennant la garantie d'intérêt sur le capital nécessaire pour la partie comprise entre Namur et Arlon, avec ses embranchements et extensions, la Compagnie du Luxembourg s'engage à exécuter, non-seulement cette partie du chemin de fer, mais encore la section de Bruxelles à Namur et la canalisation de l'Ourthe depuis Liège jusqu'à la Roche ; la Compagnie de l'Entre-Sambre-et-Meuse, de son côté, s'oblige, indé-

pendamment de l'exécution des embranchements, sur la dépense desquels portera la garantie, d'achever le tronc principal de son chemin de fer jusqu'à Vireux.

Il y a donc des avantages très-importants et immédiats à attendre de l'intervention de l'État.

A cette occasion, on peut se demander si l'État doit intervenir, et de quelle manière il peut le faire.

La question d'intervention ne peut pas être résolue *à priori*; il est impossible de tracer, dans cette matière, des règles absolues. Il faut évidemment se diriger selon les temps, selon les circonstances.

Or, dans la situation actuelle des choses, peut-on espérer d'obtenir des quatre compagnies mentionnées ci-dessus, les travaux réclamés par le pays, sans que l'État leur assure un concours quelconque? Cela n'est guère admissible : dans l'état du crédit et en présence du découragement et de l'impuissance constatée des compagnies, l'abstention de la part de l'État équivaldrait, sans aucun doute, à l'ajournement indéfini des travaux.

De quelle manière l'État peut-il intervenir?

De tous les modes d'intervention, le concours, par la garantie d'un *minimum* d'intérêt, est considéré comme le plus facile et le moins onéreux pour le trésor. Dans la plupart des cas, il constitue plutôt un appui moral qu'un appui matériel; il appelle les capitaux, non en leur assurant le profit, mais en limitant éventuellement la perte; dans toute circonstance, ce mode d'intervention est le plus équitable, car il échelonne les charges en ne les imposant pas tout entières au présent, mais en les faisant supporter aussi à l'avenir et au temps où le pays et le trésor pourront profiter des travaux.

Ce recours modéré, éventuel, à l'intervention de l'État, que Mièhel Chevalier considère comme *un des plus grands éléments de la richesse productive des nations*, a reçu, dans presque tous les pays du continent, la consécration des faits.

Le principe s'en trouve dans le projet de loi déposé à la Chambre des Représentants, dans la séance du 10 décembre 1844, par MM. Dechamps et Mercier. Les auteurs de ce projet estimaient qu'à cette époque la garantie avait fait répandre *un milliard* sur toute la surface du continent; *jamaïs et nulle part*, ajoutaient-ils, *elle n'a été invoquée*.

Nous ne rappellerons pas ici tous les grands travaux exécutés à l'étranger, pour lesquels les gouvernements ont concouru par la garantie d'un *minimum* d'intérêt; qu'il nous suffise de dire que ce mode a été appliqué dans les derniers temps :

En Allemagne, aux chemins de fer d'Aix-la-Chapelle à Dusseldorf, de Cologne à Minden, de Stuttgart à Posen, de la basse et de la haute Silésie;

En France, au chemin de fer d'Orléans, et tout récemment à l'achèvement du chemin de fer de l'Ouest et au chemin de fer de Lyon à Avignon. Pour le chemin de fer de Lyon à Marseille, les conditions premières consistaient en une garantie d'intérêt ou une subvention de 17,500,000 francs. Pour le chemin de fer de Lyon à Avignon, l'État est intervenu par une subvention de 60,000,000 de francs et par la garantie d'un intérêt de 5 p. % pendant cinquante ans sur un capital de 50,000,000 de francs.

Ainsi partout les gouvernements interviennent efficacement, là où ils ne prennent pas à leur compte les grands travaux qui fécondent la richesse publique et peuvent, à bon droit, être considérés comme une des plus puissantes garanties de la conservation du bon ordre. Là où l'État ne fait pas lui-même, il offre son concours financier ; il vient en aide au crédit défailant des compagnies ; il associe son action à celle de l'industrie privée.

Dans les circonstances où nous nous trouvons, la Belgique ne peut pas rester en arrière ; elle doit suivre la voie que lui indiquent l'expérience et l'exemple des autres pays.

§ 2.

Travaux à exécuter par voie de concession, sans garantie de la part de l'État, d'un minimum d'intérêt.

CHEMIN DE FER D'ATH A LOKEREN PAR LA VALLÉE DE LA DENDRE, ET DE BRUXELLES VERS GAND PAR ALOST.

Les art. 3 et 4 du projet de loi, ont pour objet l'établissement, par voie de concession, du chemin de fer d'Ath à Lokeren et de Bruxelles vers Gand par Alost, comprenant tout à la fois la ligne de la vallée de la Dendre, prolongée au delà de l'Escaut jusqu'au chemin de fer du pays de Waes, et le redressement, par Alost, de la ligne de Bruxelles vers Gand.

Six années se sont écoulées depuis que les deux tiers déjà du réseau dont il s'agit, firent l'objet d'une concession spéciale.

L'arrêté royal qui octroya cette concession, fut rendu, en effet, le 21 juin 1845, en exécution de la loi du 12 du même mois, laquelle autorisait le Gouvernement à concéder à une Société particulière un chemin de fer partant d'Ath, et dirigé, par Lessines, Grammont, Ninove et Alost, sur Termonde et sur Gand.

Mais une autre voie de communication, celle du canal de Jemmapes à Alost et qui devait, dans la vallée de la Dendre, marcher parallèlement au chemin de fer, avait été, dès le 18 juin 1842, concédée provisoirement au sieur Dubois-Nihoul.

Bien que la concession provisoire du canal ne pût devenir définitive que par le versement d'un cautionnement de 500,000 francs et la justification de la réunion de la moitié des capitaux nécessaires, conditions qui, jusque-là, n'avaient pu recevoir leur exécution, la Société qui avait demandé la concession du railway de la vallée de la Dendre, crut utile à ses intérêts de comprendre, dans une seule et même entreprise, les deux lignes concurrentes, c'est-à-dire la voie ferrée et le canal. En conséquence cette Compagnie, à la suite d'un contrat qu'elle passa avec le concessionnaire provisoire du canal, fit au Gouvernement la proposition de se charger, tout à la fois, de l'une et de l'autre de ces deux voies de communication.

Cette proposition, acceptée par le Gouvernement, donna lieu à une convention

datée du 16-20 juin 1843, laquelle fut approuvée par l'arrêté royal précité, qui accordait définitivement la concession du chemin de fer d'*Ath vers Termonde et Gand*. En suite de cette convention, la Compagnie anonyme de la Dendre versa, en valeurs nominales d'emprunts belges, un double cautionnement de 2 millions de francs, moitié pour le chemin de fer et moitié pour le canal.

Par suite aussi, intervint un arrêté royal en date du 22 juin 1845, qui, considérant l'accomplissement obtenu des conditions voulues à cet effet, rendit définitive la concession provisoire accordée en 1842 au sieur Dubois-Nihoul.

Toutefois, nonobstant le titre dévolu au sieur Dubois-Nihoul de concessionnaire définitif du canal, la Société concessionnaire du chemin de fer prit la dénomination de *Compagnie anonyme du chemin de fer et du canal de la vallée de la Dendre*, le but que les fondateurs de cette Compagnie se proposaient, se trouvant ainsi clairement défini (').

Mais, pour atteindre un pareil but, la Compagnie avait besoin d'un capital considérable de premier établissement, capital qui, sans aucun doute, parut aux spéculateurs se trouver en dehors de toute proportion avec les revenus que devaient fournir, dans leur ensemble, les deux voies de communication dont il s'agit, dont l'une surtout, le canal, avait donné lieu, de la part du conseil des ponts et chaussées, à des rapports militant contre l'opportunité de son exécution.

La concession du chemin de fer se trouvait, d'un autre côté, placée dans des conditions défavorables, d'une part, parce que la Société avait à exploiter, outre le tronc principal d'Ath à Termonde, une branche spéciale vers Gand, d'où devaient résulter, pour le service, des frais considérables, et que, d'autre part, les parcours sur la ligne concédée, en cas d'exécution par l'État, du chemin de fer direct de Bruxelles vers Gand, ne devant avoir, généralement, que peu d'étendue, ne pouvaient procurer à la Compagnie que des recettes peu productives, quel que fût le mouvement qu'on pût espérer.

Quoi qu'il en soit, cette entreprise fut bientôt regardée comme n'étant nullement susceptible d'être menée à fin dans les termes où elle se trouvait engagée ; aussi, par suite du refus des actionnaires primitifs de répondre aux appels de fonds qui leur étaient faits, les travaux ne reçurent-ils aucun commencement d'exécution.

Pendant la crise de 1848, la Compagnie des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt obtint, du consentement de la Compagnie de la Dendre, la faculté de pouvoir appliquer aux travaux de la ligne de Jurbise le double cautionnement de cette dernière Compagnie, sous la condition, ou bien de le rembourser en juin 1850, ou bien de se charger, pour son propre compte, de l'exécution du chemin de fer de la vallée de la Dendre. Mais la Société concessionnaire des chemins de fer de Jurbise et de Hasselt a préféré réintégrer dans les caisses de l'État le cautionnement dont il s'agit, de sorte que cette chance d'exécution du chemin de fer de la vallée de la Dendre s'est, à son tour, évanoui.

Après quelques mois d'attente, le Gouvernement a cru devoir assigner devant

(') Les statuts de la Société anonyme ont été approuvés par l'arrêté royal du 26 juillet 1846.

les tribunaux la Compagnie anonyme du chemin de fer et du canal de la Dendre , à l'effet de se voir condamnée à exécuter les obligations qu'elle a contractées envers l'État , par la convention annexée à l'arrêté royal de concession du 21 juin 1843.

C'est dans cet état que se trouvaient les choses, lorsqu'une Société nouvelle , après avoir obtenu de la Compagnie anonyme de la vallée de la Dendre, la cession de tous les droits de cette dernière à la concession de chemin de fer qui lui avait été accordée par l'arrêté royal du 21 juin 1843, soumit au Département des Travaux Publics la demande qui a conduit le Gouvernement à conclure avec la Société nouvelle la convention provisoire annexée sous la lettre *F* au projet de loi.

Par cette demande, la Société sollicitait l'adoption d'un nouveau mode de concession de la ligne d'Ath vers Termonde , proposant d'exécuter, en même temps , au lieu du canal de la Dendre , les sections complémentaires qui doivent , avec la ligne primitive , composer les deux chemins de fer de Dendre-et-Waes ou d'Ath à Lokeren, et de Bruxelles vers Gand par Alost.

Ainsi , à un système de concession comprenant uniquement le chemin de fer et le canal de la Dendre et qui devait exiger un capital d'environ 28 millions de fr. , il s'agissait de substituer un autre système qui , moyennant une dépense montant aux trois quarts seulement de ladite somme , comportait tout à la fois , d'une part , le chemin de fer de la vallée de la Dendre prolongé jusqu'à Lokeren et rattachant ainsi au réseau général l'important pays de Waes, et , de l'autre , le chemin de fer direct de Bruxelles vers les Flandres par Alost.

Entre ces deux systèmes, la question de préférence ne pouvait être douteuse un seul instant ; aussi le Gouvernement comprit-il qu'au lieu de continuer à poursuivre devant les tribunaux l'ancienne Compagnie de la Dendre , à l'effet de la contraindre à remplir les obligations qu'elle avait contractées par la convention du 16-20 juin 1843, et de donner ainsi tout son cours à un procès qui ne pouvait guère aboutir qu'à une déchéance des concessionnaires primitifs, il serait infiniment plus avantageux pour le pays d'assurer la construction immédiate du réseau proposé par la nouvelle Compagnie, alors surtout que la navigation entre Jemappes et le bas Escaut pourrait toujours , comme par le passé , s'effectuer très-utilement par le canal d'Antoing , propriété de l'État, et sur lequel , par conséquent , les péages, tout comme ceux de l'Escaut, peuvent, en tout temps, être fixés par la Législature.

Mais si l'intérêt du trésor se trouve en opposition avec l'établissement d'un canal qui aurait pour effet d'enlever aux voies navigables de l'État une partie considérable de leur trafic, ce même intérêt exige, d'un autre côté, qu'on n'abandonne pas à une société privée la concession d'un chemin de fer direct de Bruxelles vers Gand, dont l'exploitation dût détourner, au profit de la Société, une partie plus ou moins notable des recettes que l'État perçoit aujourd'hui du chef des relations qui s'effectuent entre la capitale et les Flandres par Malines.

C'est, préoccupé de l'idée que l'État ne pouvait rien abandonner de ses recettes actuelles entre Bruxelles et la ligne de l'Ouest, que le Gouvernement avait repoussé, jusqu'à présent, les diverses demandes qui lui avaient été adressées à ce sujet par des compagnies.

Mais il n'en est plus du tout de même en ce qui concerne le système formulé par la Compagnie nouvelle, puisque, dans ce système, le principe de conserver à

L'État les produits qu'il obtient des relations existantes est sauvegardé, non-seulement à l'égard de la ligne directe de Bruxelles vers les Flandres, pour tout ce qui ne passerait plus désormais par Malines, mais encore à l'égard de la ligne de la Dendre, pour tous les transports qui ne circuleraient plus, comme aujourd'hui, du Midi vers l'Ouest, par Tournai et Courtrai.

Voici, en effet, quelles sont les clauses principales, auxquelles la Compagnie s'engage à exécuter, non-seulement le chemin de fer de Dendre-et-Waes, mais encore celui de Bruxelles vers Gand par Alost :

1^o Le Gouvernement exploiterait ces deux lignes absolument comme si elles faisaient partie du réseau national exécuté aux frais du trésor.

2^o La Compagnie deviendrait concessionnaire de toutes les stations indistinctement situées sur le chemin de fer de Dendre-et-Waes, depuis celle d'Ath exclusivement, jusques et y compris celle de Lokeren. Quant aux stations situées sur le chemin de fer direct de Bruxelles vers Gand, entre Bruxelles et Denderleeuw et entre Alost et Wetteren, elles seraient considérées comme faisant partie de celles construites par l'État.

3^o L'État abandonnerait à la Compagnie, sous la réserve qui va être formulée pour les produits dus à Termonde, les trois quarts des recettes qu'il percevrait du chef des transports ayant, soit pour lieu de départ, soit pour lieu de destination, l'une ou l'autre des stations du chemin de fer de Dendre-et-Waes, concédées à la Compagnie.

Toutefois, dans l'appréciation des recettes dues à la station de Termonde, on porterait d'abord en déduction, au profit exclusif de l'État, une somme égale à celle des produits auxquels cette station aura donné lieu tant au départ qu'à l'arrivée, pendant l'exercice 1851, de sorte qu'on ne tiendrait compte à la Compagnie que des trois quarts de l'accroissement de la recette de Termonde.

4^o Le quart restant des recettes dues aux stations concédées appartiendrait à l'État, ainsi que l'intégralité des produits obtenus du chef de tous les transports, qui, bien que circulant sur les lignes de Bruxelles à Wetteren par Alost, et d'Ath à Lokeren, n'auraient pas pour lieu d'expédition ou pour lieu de destination l'une ou l'autre des stations concédées à la Compagnie.

La troisième de ces conditions, qui indique le mode de participation de la Compagnie dans les recettes, fait voir que le revenu des actionnaires ne consiste que dans une fraction des recettes produites, au départ et à l'arrivée, par les stations nouvelles desservies par la ligne d'Ath à Lokeren. Or, rien ne saurait démontrer plus formellement l'utilité publique du chemin de fer de Dendre-et-Waes que, ce fait que les localités que va toucher cette voie de communication, sont, à elles seules, indépendamment du transit et indépendamment aussi du produit de Termonde, capables de créer, en recettes, une somme dont les trois quarts suffisent à payer l'intérêt et l'amortissement du capital à dépenser pour établir, non-seulement cette ligne d'Ath à Lokeren, mais encore celle de Bruxelles vers Gand.

Le système proposé par la Compagnie peut se résumer en peu de mots, car il revient à dire que les concessionnaires livrent gratuitement à l'État les deux lignes de Bruxelles vers Gand et d'Ath à Lokeren, avec la condition que les stations

nouvelles, sur la dernière de ces lignes, celle de Dendre-et-Waes, ne produiront que le quart seulement de leur valeur réelle.

Un objet bien digne de remarque encore, c'est que, dans ce système, non-seulement la Compagnie n'enlève rien aux recettes de l'État, du chef des relations entre les stations existantes, mais bien plus, c'est que l'établissement des lignes nouvelles aura pour effet de ramener sur le rail-way national, exclusivement, des transports qui, aujourd'hui, s'opèrent en partie par des lignes concédées.

Ainsi, tous les transports de Bruxelles vers Mouseron, Tourcoing, Roubaix, Lille, Dunkerque, Calais, etc., et réciproquement, se font aujourd'hui par Jurbise et Tournai, attendu que la distance de Bruxelles à Mouseron par la ligne du Midi n'est que de 117 kilomètres, tandis que, par Malines et Gand, elle est de 152 kilomètres. Or, après l'exécution du réseau projeté, ces transports s'effectueront par Alost et Gand puisqu'alors le trajet ne sera plus, de Bruxelles à Mouseron, que de 113 kilomètres seulement. Conséquemment, sur tous ces transports, l'État percevra pour 23 lieues de longueur, tandis qu'aujourd'hui, obligé qu'il est d'abandonner à la Compagnie de Tournai à Jurbise la moitié du produit donné par le parcours sur cette dernière ligne, l'État ne reçoit, en réalité, que pour 18 lieues seulement. De ce chef, il y aura donc, sur les revenus du mouvement dont il s'agit, une augmentation de 28 p %.

De même la distance d'Ath à Bruxelles étant de deux kilomètres plus courte par la nouvelle ligne que par Jurbise, tous les transports d'Ath, de Leuze et de Tournai en destination de la capitale et réciproquement, ne se serviront plus de la section concédée d'Ath à Jurbise.

De même encore on trouve que, pour les relations des villes d'Ath, Leuze et Tournai avec Malines, Anvers et la ligne de l'Est, on ne se servira plus, comme cela a lieu aujourd'hui d'après le principe des plus courtes distances, de ladite section concédée d'Ath à Jurbise.

Enfin il est à remarquer que les transports du Midi pour Gand, Bruges et Ostende, qui s'effectuent maintenant par Ath et Tournai, vont prendre désormais la ligne d'Alost, ce qui affranchira l'État du tribut qu'il paye aujourd'hui pour les trajets sur les sections concédées d'Ath à Tournai et de Courtrai à Bruges.

Résumant ce qui précède, nous dirons que, dans le système de concession proposé, l'État n'a que des augmentations de recettes à attendre :

1° *En conservant l'intégralité des produits que lui fournissent les relations entre les stations existantes, majorés de tout l'accroissement que doivent donner ces relations, du chef des réductions de parcours que procureront les deux chemins à construire, d'une part, entre Bruxelles et les lignes de l'Ouest, par une réduction de 4 lieues, et, d'autre part, entre Gand et les lignes du Midi, par une diminution de 7 lieues, dans les distances actuelles ;*

2° *En ajoutant aux stations du réseau national celles situées sur la ligne de Bruxelles vers Gand, entre Bruxelles et Denderleeuw et entre Alost et Wetteren ;*

3° *En rentrant en jouissance d'une partie des recettes dévolues aujourd'hui à des sociétés privées, du chef du passage sur des sections concédées, que l'on évitera par la construction du réseau nouveau ;*

4° *Enfin, en participant dans les recettes produites par les stations concédées*

à la Compagnie, à concurrence d'un tiers du revenu que touchera cette Compagnie.

Pour obtenir ces divers avantages, tous indépendants de l'accroissement de prospérité de la contrée à desservir, l'État n'aura d'autre charge à supporter, que les frais d'exploitation supplémentaire que nécessitera l'adjonction à son réseau des deux lignes nouvelles. Or il nous sera facile de faire reconnaître que ces frais supplémentaires ne s'élèveront guère au chiffre des revenus nouveaux que l'État réalisera dans le système dont il s'agit.

Pour cela, nous examinerons les résultats probables que doit donner chacune des deux lignes à construire, en commençant par le chemin de fer direct de Bruxelles vers Gand.

Le principal avantage qu'offrira cette ligne nouvelle, ce sera d'introduire une réduction de quatre lieues dans toutes les distances qui existent aujourd'hui entre la capitale et les stations des deux Flandres, à partir de Wetteren. Nous n'avons pas l'intention de traiter ici la question de la décroissance rapide qu'éprouve la circulation, à mesure de l'allongement des parcours, et réciproquement. Cet objet a été discuté d'une manière toute spéciale par l'ingénieur que le Gouvernement avait chargé de l'étude du projet, et a donné lieu, de la part de ce fonctionnaire, à la publication de divers documents, dans lesquels il est établi, au moyen de tous les faits qu'offre la statistique des mouvements sur les chemins de fer, qu'une réduction de parcours, qui comprend tout à la fois une diminution dans la durée du voyage et sur le prix de transport, correspond à un accroissement de revenus d'autant plus considérable que cette réduction est plus grande.

Nous nous dispenserons donc d'entrer ici dans des détails qui démontrent ce principe, mais nous rappellerons seulement que l'ingénieur, auteur des études du projet, se fondant sur l'analogie, a calculé que l'accroissement de circulation, résultant d'une diminution de 19 kilomètres ou de quatre lieues dans les parcours entre Bruxelles et les lignes de l'Ouest, fournirait une augmentation de recettes montant à environ 520,000 francs.

Or, en ne comptant que sur la moitié seulement de cette augmentation, on aurait encore, de ce chef, une recette supplémentaire de 260,000 francs, somme qui, représentant 55,000 francs par lieue de longueur de la ligne nouvelle, est bien assez élevée pour couvrir à elle seule les frais d'exploitation et d'entretien de cette ligne, alors qu'on doit faire ici abstraction complète des frais généraux, et que d'ailleurs le mouvement de Bruxelles sur Gand, qui s'effectuerait par Alost, viendrait nécessairement, pour une partie, en déduction de celui qui s'opère actuellement par Malines.

On peut d'ailleurs juger de la suffisance de la somme indiquée pour couvrir les dépenses spéciales d'exploitation du chemin de fer direct de Bruxelles à Gand, en remarquant que sur les lignes concédées de Gand à Anvers par Saint-Nicolas, de Bruges à Courtrai par Roulers, et de l'Entre-Sambre-et-Meuse, les dépenses d'exploitation, bien que sur ces lignes les frais fixes ou généraux soient considérables, ne s'élèvent cependant, par année, que de 22 à 28 mille francs par lieue de 5 kilomètres. On peut même reconnaître, par notre propre réseau, que l'adjonction d'une section nouvelle n'aggrave pas, d'une manière marquée, les frais annuels, car depuis 1847, notre exploitation s'est étendue aux lignes de Tournai

à Jurbise et de Saint-Trond à Hasselt, ayant ensemble 15 lieues de longueur, et ce, sans qu'on se soit trouvé entraîné à une dépense que fût sensiblement plus élevée qu'avant l'ouverture de ces deux lignes.

Après avoir posé en fait que, à lui seul, l'accroissement de la circulation qui doit résulter, entre Bruxelles et l'Ouest, de la réduction dans les distances de parcours, payera largement les frais d'exploitation supplémentaire de la ligne directe, nous avons à rappeler que cette même ligne procurera au trésor d'autres sources de bénéfices, provenant, les unes de ce que les stations situées sur cette ligne entre Bruxelles et Denderleeuw et entre Alost et Wetteren appartiendront à l'État, et les autres de ce que les transports qui s'effectuent dans l'un et l'autre sens pour les relations de Bruxelles avec Mouscron, Tourcoing, Roubaix, Lille, Calais Dunkerque, et qui circulent aujourd'hui sur la ligne concédée de Jurbise à Tournai, ne passeront plus désormais que par Alost et Gand et augmenteront ainsi de 28 p. % la recette que l'État fait pour ces transports. De ces divers chefs, le trésor retirera un revenu nouveau qui, déduction faite de la perte que l'on éprouvera sur la station d'Audeghem, présentera encore un chiffre considérable.

Aussi pensons-nous qu'en présence de ce chiffre il n'y a pas lieu de se préoccuper de l'augmentation de dépenses que nécessitera, sur les lignes anciennes, le trafic additionnel résultant de l'ouverture du chemin de fer direct : nous avons fait voir en effet, dans l'exposé des motifs relatif au chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, que le trafic additionnel n'occasionne qu'une dépense s'élevant de 2,000 à 7,000 francs au plus, pour chaque centaine de mille francs d'augmentation de recettes fournie par ces mouvements additionnels.

Il nous reste maintenant à mettre les dépenses d'exploitation de la ligne de Dendre-et-Waes en regard des ressources financières que, dans le système de concession dont nous nous occupons, cette ligne doit procurer au trésor.

La plus importante de ces ressources est nécessairement la participation de l'État dans les recettes dues aux localités touchées par ladite ligne, recettes qui doivent, avons-nous dit, appartenir pour les trois quarts à la Compagnie et pour le quart restant à l'État.

Dans ces trois quarts qui lui sont dévolus, la Société, qui exécute son réseau, sans garantie d'un *minimum* d'intérêt, doit trouver un revenu qui, pour payer l'intérêt et l'amortissement du capital à dépenser, doit s'élever au moins à 1,500,000 francs.

Si, comme la Compagnie le prévoit, ce revenu *minimum* est obtenu, la part de recettes attribuée à l'État dans le chemin de fer de Dendre-et-Waes, étant égale au tiers de celle de la Compagnie, s'élèvera, aussi, au *minimum*, à 433,000 francs. somme qui, pour les treize lieues de longueur que comprennent les sections d'Ath à Denderleeuw et d'Alost à Lokeren, doit, d'après les considérations exposées plus haut, couvrir les dépenses d'exploitation, puisqu'elle représente un chiffre de 33,000 francs par lieue.

Mais ces dépenses d'exploitation payées, l'État aura le bénéfice exclusif de tout l'accroissement de produits qu'on obtiendra pour les relations de Gand avec les lignes du Midi, accroissement qui sera double, d'un côté, parce que l'on évitera le passage par la section concédée d'Ath à Tournai, et, de l'autre, parce que les distances de Gand aux stations du Midi seront diminuées de sept lieues. De ce

double chef le trésor retirera une somme qui, sans aucun doute, dépassera le revenu actuel de plus de 100,000 francs.

Enfin l'État jouira de toute l'augmentation de recettes provenant de ce que, comme nous l'avons établi plus haut, après l'exécution du chemin de fer de la Dendre, une grande quantité de transports, qui s'effectuent aujourd'hui par les lignes concédées de Tournai à Jurbise et de Courtrai à Bruges, cesseront, les uns en totalité, les autres en partie, de passer par lesdites lignes concédées.

Ainsi, en résumé, pour le chemin de fer de Dendre-et-Waes, comme pour celui de Bruxelles vers Gand par Alost, il est avéré que le système de concession proposé procurera à l'État des recettes nouvelles, qui, indépendamment des revenus indirects, non-seulement couvriront les dépenses d'exploitation supplémentaire nécessitées par l'adjonction de ces deux lignes au réseau national, mais encore assureront au trésor des bénéfices assez considérables.

Ces motifs étant péremptoires, bien que ne constituant pas, à beaucoup près, les seuls que l'on puisse invoquer, le Gouvernement a cru devoir soumettre à la Législature l'adoption des propositions que renferme la convention provisoire ci-annexée sous la lettre *F*.

§ 5.

Travaux à exécuter par l'État, soit directement, soit avec le concours des provinces, des communes ou des particuliers.

A. Prolongement jusqu'à Anvers, du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut fr. 4,500,000

Le canal destiné à former une jonction navigable entre la Meuse et l'Escaut, par les bruyères de la Campine, prend naissance au canal de Maestricht à Bois-le-Duc immédiatement en amont de l'écluse n° 18 à Bocholt; il a été divisé en trois sections d'exécution.

La première section formant, d'après un même plan de flottaison, le prolongement du 19^e bief du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, sur une longueur développée de 27,000 mètres, prend fin à la Pierre-Bleue : elle a été livrée à la navigation le 22 août 1844.

La deuxième section se termine à l'écluse n° 6 de la Petite-Nèthe canalisée à 2,000 mètres, environ, en aval de la ville d'Herenthals : elle a été livrée à la navigation le 21 septembre 1846. Sa longueur développée est de 34,000 mètres.

A compter de ce moment donc, la jonction de la Meuse à l'Escaut est opérée, puisque la Petite-Nèthe est canalisée à partir d'Herenthals jusqu'à Lierre, où elle tombe dans la Nèthe inférieure qui se jette dans le Rupel, affluent de l'Escaut.

Il reste seulement à examiner si la navigation par cette voie est aussi prompte, aussi régulière et aussi économique que le réclament les intérêts qu'elle est appelée à desservir.

Dans le cas contraire, il y aurait lieu de rechercher s'il serait possible de l'améliorer d'une manière satisfaisante, ou bien s'il faudrait se résoudre à l'abandonner, soit en partie, soit complètement, et à ouvrir une voie nouvelle.

Le canal de la Campine devait d'abord être simplement agricole et propre à

donner des moyens d'irrigation aux terrains riverains, et de transport à des barques de 25 à 30 tonneaux de chargement; depuis, les idées se sont beaucoup agrandies.

Le tirant d'eau, fixé, dans le principe, de 1 à 1^m,10, a été porté à 1^m,65, et on s'est réservé, pendant l'exécution, la possibilité de l'augmenter jusqu'à 2^m,10.

Les écluses, au lieu d'offrir un passage de 3 mètres seulement, en présentent un de 5^m,20.

D'un autre côté, le canal latéral à la Meuse de Liège à Maestricht a été exécuté avec un tirant d'eau de 2^m,10, et la Chambre est saisie en ce moment d'une proposition du Gouvernement tendant à faire exécuter les ouvrages nécessaires pour donner le même tirant d'eau à la Meuse depuis l'embouchure de ce canal jusqu'à la limite du bassin houiller à Chokier. Après l'exécution de ces derniers ouvrages, il existera donc une ligne navigable continue, ayant la profondeur mentionnée ci-dessus, depuis les charbonnages de Liège et les usines qui avoisinent cette cité, l'un des principaux centres de notre industrie, jusqu'à Herenthals; et il est impossible que cette considération ne doive être prise en très-sérieuse attention dans la recherche des moyens à employer pour prolonger jusqu'à Anvers une communication appelée à développer de si hauts intérêts.

La jonction de la Meuse à l'Escaut par les voies navigables qui existent maintenant est-elle convenable?

Dans son état actuel, la Petite-Nèthe présente un développement de 25,450 mètres; on y rencontre des sinuosités et des coudes brusques qui embarrassent la remonte des bateaux en la rendent par suite très-coûteuse.

Les difficultés, qui existent en tous temps, deviennent beaucoup plus grandes encore à l'époque des crues; alors le vallon est inondé sur une grande partie de son étendue, les chemins de halage disparaissent, et la navigation est entravée d'obstacles difficiles à vaincre.

Sept écluses sont établies sur cette rivière: celle portant le n° 11 de la 2^e section du canal de la Campine, et celles n° 6, 5, 4, 3, 2 et 1, construites sur la Nèthe lors de la canalisation.

Les eaux étant à hauteur de flottaison, s'élèvent à 1^m,65 au-dessus des buses des deux premières écluses mentionnées ci-dessus, et à 1^m,50 seulement en contre-haut des buses des autres.

Il résulte de cet état de choses que les bateaux entrés dans le canal avec un chargement répondant à un tirant d'eau de 1^m,65 devraient être allégés à leur arrivée dans la Nèthe.

On répondra peut-être à cette objection qu'on obtiendrait un mouillage de 1^m,65 aussi, en relevant de 0^m,15 seulement la hauteur de flottaison; mais cette surélévation des eaux aurait pour résultat inévitable de causer des inondations fréquentes et préjudiciables, surtout dans la saison pluvieuse, et d'empêcher le libre écoulement des affluents qui versent leurs eaux dans la Nèthe. D'ailleurs, ce n'est pas de 0^m,15 qu'il faudrait relever la flottaison, afin de satisfaire aux besoins de la navigation, mais bien de 0^m,60.

L'inconvénient bien grave qui vient d'être signalé, le devient davantage encore à raison de deux circonstances.

La première consiste en ce que la rivière n'ayant pas été convenablement

recreusée, ce n'est pas 1^m,50 de tirant d'eau que l'on rencontre sur tout son parcours, mais seulement 1^m,40 ou même 1 mètre.

La deuxième consiste en ce que, en exécutant les travaux de construction du canal de la Campine, on s'est réservé le moyen de porter le tirant d'eau de 1^m,65 à 2^m,40. Le premier pouvait suffire dans le principe, puisque la navigation sur la Meuse ne comportait pas une plus grande profondeur ; mais le deuxième est devenu indispensable, aujourd'hui qu'un canal ayant ce tirant d'eau existe entre Maestricht et Liège, et qu'on va exécuter dans la traverse et à l'amont de cette ville, des ouvrages destinés à obtenir un résultat semblable sur toute l'étendue du bassin houiller.

La longueur des sas des écluses existantes sur la Petite-Nèthe est de 20 mètres, celle des sas des écluses du canal aboutissant à cette rivière est de 45 mètres ; il y aurait donc impossibilité absolue aux bateaux venus de Liège et autres points d'entrer dans la Nèthe, et par suite transbordement obligé à Herenthals

La Nèthe, en plusieurs parties de son cours, ne présente point une largeur suffisante pour permettre le croisement de deux bateaux ; c'est ainsi que dans le bief compris entre les écluses n^{os} 4 et 5, la largeur moyenne du plafond ne dépasse pas 4 mètres. On n'y rencontre nulle part de gares à l'aide desquelles les bateaux puissent changer de direction.

Enfin la partie de la Petite-Nèthe, comprise entre l'écluse n^o 1 et Lierre, ainsi que la traverse navigable de cette ville, est soumise, d'une part, à la nécessité de procurer un écoulement aux eaux du Bollack, et, d'autre part, à l'influence des marées. La navigation ne peut s'y faire que lorsque la marée est haute, d'où résultent de nouvelles entraves et de nouvelles lenteurs dans la marche des bateaux.

Arrivée à Lierre, la Petite-Nèthe tombe dans la Nèthe inférieure qui se jette dans le Rupel, puis dans l'Escaut. Il devient donc indispensable de rechercher si les obstacles à une navigation régulière qu'on rencontre sur la Petite-Nèthe n'existent pas également sur la Nèthe inférieure et même sur le Rupel.

La navigation sur ces deux rivières, d'un développement total de 45,550 mètres, est fluviale. Les bateaux qui les fréquentent habituellement ont une longueur de 20 mètres et une largeur de 4^m,75. Ils portent, lors de la marée haute, moyennement 70 tonneaux (de 1,000 kilogrammes), avec un tirant d'eau de 1^m,80. Il est de toute impossibilité de naviguer à marée basse dans la Nèthe inférieure en été : en hiver, la chose est praticable, mais avec des bateaux vides.

Dans le Rupel, la navigation se fait à toute mer, avec un chargement au moins égal à celui mentionné plus haut.

Dans la Nèthe inférieure comme dans le Rupel, les bateaux marchent à l'aide du vent ; mais quand ce moteur vient à manquer ou qu'il est défavorable, ils sont halés par des hommes, la crête des digues étant trop étroite pour permettre le passage des chevaux.

D'Anvers à Lierre, le trajet ne peut se faire en moins d'un jour et demi, dans les circonstances les plus favorables ; dans les mauvais temps, on est souvent obligé de mettre en panne pendant sept à huit jours.

Outre les obstacles qui viennent d'être signalés, la navigation en rencontre d'autres, très-graves, provenant de la présence des atterrissements qui existent à partir de Waelhem jusqu'à Saint-Bernard.

Il suffit, au reste, pour se rendre un compte bien exact des difficultés de tout genre qu'éprouve la navigation sur les rivières précitées, de dire que le fret du tonneau de marchandise, rendu d'Anvers à Lierre, coûte fr. 1-63, et de cette ville à Herenthals fr. 1-76, ensemble fr. 3-39; c'est plus cher que par un chemin de fer direct d'Anvers à Herenthals. Ce chiffre en dit plus que tout ce que l'on pourrait ajouter à cet égard.

Ainsi, en résumé, il est de toute impossibilité d'obtenir, entre la Meuse et l'Escaut, une jonction convenable et propre à satisfaire aux besoins qu'elle aurait mission de desservir, au moyen de la ligne navigable qui existe aujourd'hui entre Herenthals et Anvers, par l'ensemble de la Petite-Nèthe, de la Nèthe inférieure, du Rupel et de l'Escaut.

Pourrait-on arriver aux résultats que l'on a en vue, en améliorant la situation des voies existantes?

Ces améliorations devraient être effectuées à la Petite-Nèthe canalisée, à la Nèthe inférieure et au Rupel.

Examinons successivement ce qu'il y aurait à faire sur chacune de ces rivières.

En ce qui concerne la Petite-Nèthe, les travaux à effectuer, d'après le projet rédigé par M. l'ingénieur Spaak, sont les suivants :

a. Démolition presque complète (une partie des fondations pourrait seule être conservée) et reconstruction des six écluses existantes ;

b. Construction :

1° D'une écluse de garde, à l'endroit où la Petite-Nèthe se jetterait dans la Nèthe inférieure ;

2° D'un barrage avec portes de flot, au point où la partie des fossés de la ville de Lierre, qui s'étend de la porte de Lispe à celle de Malines, tomberait dans la Nèthe inférieure ;

3° De murs de quai dans la traverse de Lierre, afin d'avoir un halage continu ;

4° De six siphons destinés à faire passer sous le canal, les affluents venant de la gauche ;

5° De onze ponts tournants ou levis ;

6° De trois ponts de halage ;

7° De sept maisons éclusières ;

8° De quatre maisons de pontonniers ;

9° De onze aqueducs, sous les rampes d'arrivée aux ponts ;

c. Redressement des courbes trop brusques ;

d. Dérivation du Bollack, depuis l'écluse n° 1 jusqu'en un point pris à 75 mètres à l'aval de l'écluse de garde, à Lierre ;

e. Élargissement et recréusement du lit de la rivière, pour lui donner la section adoptée pour le canal de la Campine ;

f. Surhaussement des digues, de manière à les rendre insubmersibles ;

g. Établissement de gares.

L'ensemble de ces constructions, y compris les indemnités de terrain, est évalué à 1,800,000 francs.

La nécessité des travaux désignés dans l'art. *a*, dans les §§ 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9 de l'art. *b*, dans les art. *c*, *e*, *f* et *g*, n'a, en quelque sorte, pas besoin d'être démontrée ; elle résulte, à l'évidence, du but que l'on a en vue, celui de mettre

la navigation sur la Petite-Nèthe, dans les conditions où elle existe sur le canal de la Campine.

L'écluse de garde, dont il est parlé au § 1^{er} de l'art. *b*, est indispensable, afin que le mouvement de la marée ne se fasse plus sentir à travers la ville de Lierre jusqu'à l'aval de la première écluse établie sur la Petite-Nèthe, ce qui mettra fin à un état de choses présentant les inconvénients mentionnés plus haut.

Les ouvrages cités au § 2 de l'art. *b* et dans l'art. *d* sont également nécessaires; en voici les motifs :

Ainsi qu'on l'a vu ci-dessus, dans la situation actuelle de la Petite-Nèthe, le ruisseau le Bollack vient y tomber à l'aval de l'écluse n° 1, et ses eaux, comme aussi celles de la Nèthe, se jettent dans la Nèthe inférieure en dessous de l'écluse de Moll; le seul moyen de parer à ce double inconvénient est d'ouvrir au Bollack une dérivation latérale à la Petite-Nèthe, à partir de l'écluse n° 1; de conduire les eaux dérivées ainsi dans la partie nord-ouest des fossés de Lierre, et de là dans la Nèthe inférieure, à l'aval de cette ville. On a cru convenable d'établir, en cet endroit, un barrage muni de portes de flot, afin d'empêcher les marées extraordinaires d'exercer leur influence sur les eaux du Bollack.

Enfin les siphons mentionnés dans le § 4 de l'art. *b* ont pour objet : 1° de ne pas recevoir d'eaux étrangères dans le lit de la rivière, et 2° de les conduire toutes dans la dérivation ouverte au Bollack, dont les dimensions ont été calculées en conséquence.

Il résulte de ces détails, qu'après l'exécution des travaux projetés par M. l'ingénieur Spaak, la navigation sur la Petite-Nèthe serait presque aussi bonne que sur le canal de la Campine; l'on dit presque aussi bonne, parce que cette navigation, quoique déjà très-perfectionnée, n'en resterait pas moins entachée de l'inconvénient résultant des crises de la Nèthe, inconvénient grave, surtout pour la remonte.

Après avoir reconnu la possibilité d'améliorer la Petite-Nèthe et indiqué les moyens d'arriver à ce but, il y a lieu de s'occuper de la Nèthe inférieure et du Rupel.

On s'est livré à rechercher des moyens de faire disparaître les atterrissements qui encombrant le lit de ces rivières et rendent la navigation à marée basse impossible sur la première, et difficile sur la seconde, pour les bateaux de soixante et dix tonneaux seulement.

On a même déjà exécuté, à cette fin, des travaux sur le Rupel. Jusqu'à présent il a été impossible de reconnaître si on réussira à obtenir le résultat désiré, soit en tout, soit en partie; mais la dépense à faire sera probablement assez élevée, et, dans tous les cas, on n'échappera pas aux entraves résultant du mouvement de la marée, des caprices du vent et de l'impossibilité de faire le halage avec des chevaux. Enfin il restera toujours vrai que l'on aurait à parcourir huit lieues et demie pour franchir une distance qui, en ligne directe, n'en compte que trois.

Ainsi, en définitive, le seul résultat que l'on obtiendrait de la dépense de 1,800,000 francs, serait d'avoir une navigation tout à fait imparfaite encore, puisque, entre Herenthals et Lierre, elle serait moins bonne que celle existante à l'amont de la première de ces villes, et que, à partir de la seconde, on tomberait dans les inconvénients signalés plus haut, pour le cas, au moins, où l'on n'arriverait

pas au moyen d'améliorer la Nèthe inférieure et le Rupel; pour le cas contraire, il y aurait encore bien des dépenses à faire, la navigation ne serait pas affranchie d'obstacles de plus d'un genre, et enfin le trajet serait démesurément long.

Reste à rechercher si, arrivé à Lierre, on ne pourrait pas abandonner la voie existante et marcher directement sur Anvers, en creusant un canal entre ces deux villes.

Il résulte, en effet, des nivellements effectués, que la cote de la flottaison de la Petite-Nèthe est, à Lierre, 48^m,44, et celle de demi-marée à Anvers, 51^m,60.

On sait, d'autre part, que la crête qui règne vers Edegghem, Moorsel et Borsbeek, crête qu'il faudrait nécessairement franchir, s'élève de 17 à 18 mètres au moins au-dessus de la mer moyenne, à Anvers; d'où il suit que la cote en cet endroit est d'environ 34^m,60.

La conséquence à tirer de ces rapprochements est que le canal à ouvrir devrait être à point de partage, et qu'il y aurait à construire cinq écluses sur chaque versant. La dépense à faire serait donc très-élevée, et, comme aucun affluent de quelque importance ne se rencontre aux abords de la crête de partage, il faudrait alimenter le canal par des moyens artificiels, autre cause de frais considérables; cette idée ne mérite donc pas qu'on s'y arrête plus longtemps.

En résumé, les considérations qui précèdent démontrent les points suivants :

1^o Qu'il est impossible d'opérer la jonction de la Meuse à l'Escaut par les voies navigables qu'on rencontre à l'aval d'Herenthals, si l'on veut avoir, entre ces deux rivières, une communication offrant la régularité et l'économie indispensables pour obtenir le résultat désiré;

2^o Que c'est en vain qu'on chercherait à profiter de cette ligne navigable en améliorant la Petite-Nèthe, puisqu'on n'obtiendrait encore qu'une navigation imparfaite entre Herenthals et Lierre, et tout à fait défectueuse au delà de cette ville;

3^o Enfin qu'on ne peut songer à remédier à ce dernier inconvénient, en creusant un canal de Lierre à Anvers.

L'on est donc forcément amené à conclure qu'il faut, à partir d'Herenthals, abandonner les voies existantes et en ouvrir une nouvelle entre cette ville et Anvers.

Deux projets ont été étudiés dans cette direction.

Le projet auquel, dans l'opinion du conseil des ponts et chaussées, il y a lieu de donner la préférence, a son origine à 745 mètres à l'aval de l'écluse n° 11 de la deuxième section du canal de la Campine, ou à 1,085 mètres en amont de l'écluse n° 6 de la Petite-Nèthe; il se dirige sur la rive gauche de cette rivière, se confond avec la dérivation ouverte entre les écluses n°s 5 et 4 sur 2,800 mètres environ, s'en sépare à l'amont de ce dernier ouvrage, traverse la branche non navigable de la Nèthe un peu plus loin, passe à Grobbendonck, Vierseldyk, Massenhoven, Velegghem, Wyneghem, Schooten et Dambrugge, et vient aboutir à l'Escaut, à l'aval de la ville d'Anvers, à l'endroit dit le *Kattendyk*.

Le tracé du canal projeté a une longueur de 32,005 mètres.

La chute totale à racheter est de 44^m,70; elle sera rachetée par six écluses, toutes à construire à neuf, dont les chutes varient depuis 1 mètre jusqu'à 2^m,65.

L'estimation de la dépense s'élève à 4,500,000 de francs.

Les motifs pour lesquels le conseil des ponts et chaussées pense qu'il y a lieu de donner la préférence au projet qui nous occupe, peuvent se résumer de la manière suivante :

Il ne se confond en aucun point avec la Petite-Nèthe; la navigation y serait donc à l'abri des inconvénients causés par les crues, inconvénients auxquels l'autre projet serait assujéti.

Ce projet demande quelques explications.

On a vu, dans la description du tracé, qu'il emprunte une dérivation ouverte à la Nèthe entre les écluses n^{os} 5 et 4; l'on pourrait peut-être en conclure que sur cette partie au moins, on rencontrerait les mêmes obstacles que sur la rivière elle-même; mais il suffit de remarquer, pour faire disparaître toute crainte à cet égard, qu'après l'exécution du canal toutes les eaux de la Nèthe et des affluents de cette rivière, qui coulent à la droite, seront dirigées latéralement à la dérivation mentionnée plus haut, et viendront passer en dessous du canal, au moyen d'un pont-canal établi près de Grobbendonck.

D'un autre côté, le projet admis par le conseil des ponts et chaussées ne traverse la Nèthe que sur une longueur de 1,900 mètres seulement, tandis que le second projet barre cette vallée sur une étendue de 4,200 mètres environ, difficulté à laquelle on ne peut remédier qu'au moyen de nombreux ouvrages d'art.

C'est ce projet dont le Gouvernement vient proposer aujourd'hui l'exécution à la Chambre.

B. Travaux à la Meuse ayant pour objet : 1° de mettre le bassin houiller de Chokier en communication directe avec le canal de Bois-le-Duc et l'Escaut, et 2° d'améliorer l'écoulement des eaux de cette rivière dans la traverse de la ville de Liège, fr. 8,000,000

Les difficultés et les dangers que rencontre la navigation dans la traverse de Liège et à ses abords, les inondations désastreuses qui affligent périodiquement cette ville et ses environs, ont attiré l'attention des différents gouvernements qui se sont succédé en Belgique depuis le commencement de ce siècle.

Divers projets ont été conçus et étudiés, à l'effet de remédier à cet état de choses.

Le dernier de ces projets a été présenté, sous la date du 31 août 1846, par M. l'ingénieur en chef Kümmer. Il diffère principalement des projets antérieurs, en ce qu'il tend à faire de la Meuse, depuis la fonderie de canons, à l'aval de Liège, jusqu'à la limite supérieure du bassin houiller, à Chokier, la continuation du canal latéral à la Meuse, de Liège à Maestricht, de manière à mettre tout le bassin houiller de Liège en communication directe, tant avec la Hollande, par le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, qu'avec les provinces de Limbourg et d'Anvers et avec l'Escaut, par les canaux de la Campine.

Le projet de M. Kümmer a donc une portée bien plus grande que ne semble l'indiquer la dénomination de *dérivation de la Meuse*, qu'on lui applique très-improprement.—Il est destiné à desservir les intérêts commerciaux, industriels et agricoles de plusieurs provinces; il est surtout appelé à venir en aide à l'industrie

houillère du bassin de Liège, dont la situation précaire réclame un remède qui s'est fait attendre depuis trop longtemps.

Avant les événements politiques de 1850, des droits prohibitifs protégeaient, sur le marché de la Hollande, les houilles liégeoises contre toute concurrence étrangère. Depuis que ces droits ont été supprimés, la concurrence des charbons de Liège avec les produits similaires étrangers est devenue impossible.

En effet, aujourd'hui, et bien que l'état des communications entre Liège et la Hollande ait été considérablement amélioré par suite de la construction du canal latéral, la houille de Liège rendue à Rotterdam, principal et véritable marché de la Hollande, coûterait, par tonneau . . . fr. 15 19
 La houille de Ruhrort (Prusse) ne coûte, sur le même marché, que . 13 37
 Il y a donc, en faveur de cette dernière, une différence en moins de fr. 1 62

Cette différence est trop considérable pour que les charbons de Liège puissent trouver un placement sur le marché de Rotterdam. Aussi ces produits ne peuvent-ils soutenir la concurrence des produits similaires étrangers que jusqu'à Bois-le-Duc, et sont-ils complètement exclus des autres marchés de la Hollande.

Indépendamment du débouché si important de la Hollande, le bassin de Liège a été privé, par suite de la canalisation de la Sambre, du débouché vers la France, par la Meuse supérieure, débouché, dont il avait en quelque sorte le monopole avant cette canalisation.

Pendant que l'industrie houillère liégeoise perdait ainsi les débouchés qu'elle possédait pour l'exportation de nos produits, les industries similaires du pays voyaient, au contraire, leurs moyens d'exportation s'accroître et s'améliorer.

La Sambre a été canalisée; on a construit le canal de Charleroy à Bruxelles; on a établi des lignes de chemins de fer vers la Meuse française, le tout au profit du bassin de Charleroy.

Au canal de Mons à Condé on a adjoint celui de Pommerœul à Antoing; on a amélioré et l'on améliore encore la navigation du haut Escaut; on a construit le canal de l'Espierre, tous ouvrages destinés à favoriser les bassins de Mons.

Avant l'exécution du canal latéral à la Meuse, rien n'a été fait dans l'intérêt de l'industrie houillère de Liège. — Combien de fois, néanmoins, n'a-t-on pas reproché à cette industrie les sommes dépensées pour ce commencement de justice distributive, si longtemps réclamé en vain.

En s'abandonnant à ces récriminations, on oublie que déjà l'administration hollandaise avait projeté l'établissement du canal latéral. Et cependant, alors, on n'était pas en présence d'intérêts aussi importants qu'aujourd'hui, puisque le marché de la Hollande était assuré au bassin de Liège et qu'il ne s'agissait que de favoriser le consommateur des provinces septentrionales.

L'administration hollandaise ne comptait même pas se borner à continuer jusqu'à Liège, par canal latéral, la communication navigable entre Rotterdam et la Meuse : cette communication devait, non-seulement être prolongée jusqu'aux limites du bassin houiller à Chokier, mais encore jusqu'à la frontière française, afin d'aboutir au canal des Ardennes, par la Meuse supérieure, dont le Gouvernement français projetait également la canalisation, et de paralyser ainsi l'effet

compromettant qu'avait produit, pour l'industrie liégeoise, la canalisation de la Sambre et son prolongement jusqu'à Paris.

Le Gouvernement actuel se trouve en présence d'intérêts bien autrement importants et bien autrement compromis qu'ils ne l'étaient sous le Gouvernement précédent; car alors, grâce à ces tarifs exceptionnels qui repoussaient les charbons étrangers, le bassin de Liège possédait encore le marché de la Hollande; il s'agit de lui rendre aujourd'hui ce débouché qu'il a perdu à la suite des événements de 1830.

Or, le seul moyen d'atteindre ce résultat consiste à rendre la Meuse navigable avec le tirant d'eau du canal latéral sur la partie de cette rivière comprise entre l'embouchure du canal et la limite du bassin houiller à Chokier, de manière à diminuer les frais de transport sur cette partie de la rivière et à éviter le transbordement qui a lieu aujourd'hui à l'entrée du canal, opération doublement préjudiciable par la dépense qu'elle occasionne et par la détérioration que subit la marchandise. De cette manière, en effet, la houille de Liège pourra être livrée à Rotterdam au prix de fr. 45-57 par tonneau, prix qui permettra de soutenir avec succès la concurrence des produits similaires de l'Angleterre et de l'Allemagne.

Aussi longtemps que les travaux projetés dans la vallée de la Meuse ne seront pas exécutés jusqu'à la limite du bassin houiller, le canal latéral ne présentera pas d'utilité réelle pour l'exportation des charbons. Il n'aura fait que déplacer les inconvénients et les entraves qui existaient précédemment. Au lieu d'opérer le transbordement à Maestricht, on doit le faire à l'embouchure du canal latéral dans la Meuse. Or, les transports par ce canal latéral n'auront pas d'importance, si les houilles belges continuent d'être grevées du désavantage énorme d'un transbordement, opération doublement préjudiciable par la dépense qu'elle occasionne et par la détérioration de la marchandise qui en est la conséquence inévitable.

L'industrie charbonnière n'est, du reste, pas la seule qui soit intéressée à ce que la Meuse soit rendue navigable, avec le tirant d'eau du canal latéral, depuis l'embouchure de celui-ci jusqu'à Chokier: toutes les autres industries si nombreuses, si importantes, de cette partie de la vallée de la Meuse, le sont également.

Les industries de la vallée de l'Ourthe sont appelées aussi à profiter de cette amélioration, surtout après que cette rivière aura été canalisée.

Après l'achèvement des travaux projetés par M. l'ingénieur en chef Kümmer, toutes ces industries expédieront à meilleur marché, et par suite en plus grandes quantités qu'aujourd'hui, leurs produits par le canal latéral vers la Hollande, vers la Campine, et, lorsque le canal de jonction de la Meuse à l'Escaut sera terminé, par le port d'Anvers.

Il en sera de même des produits qui arriveront par le canal latéral à Liège et en amont de cette ville.

A ce point de vue, les travaux projetés auront pour résultat d'accroître les revenus du canal latéral et de celui de la Campine, en même temps que de satisfaire aux besoins industriels, commerciaux et agricoles de plusieurs provinces du royaume.

Au point de vue de l'écoulement des eaux, ces travaux auront pour effet d'atténuer les désastres des inondations, auxquelles la ville de Liège et ses environs sont exposés périodiquement, et de préserver ces localités des calamités qui les frappe-

raient, si une réunion fatale de circonstances identiques à celles qui ont provoqué les inondations extraordinaires de 1571, 1645 et 1740, venait à se reproduire.

Mais, bien que les travaux proposés par M. l'ingénieur en chef Kümmer s'appliquent à deux ordres de faits différents, il y a, entre les ouvrages relatifs à l'écoulement des eaux et ceux concernant la navigation, une liaison telle, que l'exécution des uns est inséparable de celle des autres. Les détails fournis par M. l'ingénieur en chef Kümmer, dans le mémoire qui a été distribué aux Chambres, en 1848, et les considérations exposées par le conseil des ponts et chaussées, dans le rapport annexé à ce mémoire, ne laissent aucun doute à cet égard.

L'ensemble des travaux projetés est évalué 9,300,000 francs. Cette estimation a été faite avec beaucoup de soin et ne semble pas devoir être dépassée dans l'exécution.

La description générale des travaux, les plans, l'estimation des terrains à exproprier et des ouvrages à exécuter, ont été déposés le 23 février 1848 et distribués à tous les membres de la Chambre. (Session de 1847-1848, annexes au n° 132.)

Le Gouvernement a déjà expliqué plusieurs fois les causes qui ont amené un accroissement notable de la dépense de la partie du canal latéral exécuté sur le territoire étranger. Les mêmes circonstances n'existant pas, des mécomptes de ce genre ne sont plus à redouter.

Ce qu'il importe de remarquer, c'est que, en ce qui concerne les travaux du canal latéral, exécutés sur notre territoire, le montant des devis n'a pas été dépassé. Seulement les indemnités allouées par les tribunaux pour les emprises de terrain ont été supérieures aux prévisions de l'administration.

Or, pour éviter à cet égard la possibilité d'un accroissement de la dépense des travaux que l'on propose entreprendre, le Gouvernement a décidé que l'adjudication comprendrait, à forfait, tant les travaux à exécuter que le prix des terrains à exproprier, et plusieurs compagnies, présentant toutes les garanties de solvabilité, se sont engagées à porter la mise à prix d'une adjudication publique, établie sur les bases qui viennent d'être indiquées, à une somme qui n'excéderait pas le montant des devis.

La dépense est estimée à 9,300,000 francs, mais la dépense réelle, qui doit rester à charge de l'État, ne s'élèvera qu'à une somme moindre de 6,000,000 de francs.

En effet, dans sa séance du 19 juillet 1847, le conseil provincial de Liège a porté le subsidé à allouer par la province, pour l'exécution du projet, à la somme de fr. 370,000

La ville de Liège, par délibération du 19 novembre 1847, a offert de concourir pour 1,000,000
Ensemble fr. 1,370,000

Si, à cette somme, on ajoute la valeur des terrains qui deviendront la propriété de l'État par suite du redressement du lit actuel de la Meuse en Avroy et au droit de Coronmeuse, et qui sont estimés à une valeur de 2,000,000
on aura un total de 3,370,000

De sorte que la dépense à charge de l'État ne s'élèverait pas à 6,000,000 de francs.

Mais il est à remarquer, d'une part, que le subside provincial ne sera pas immédiatement disponible, puisqu'il consiste dans la perception, pendant dix ans, à partir de 1848, d'un centime additionnel sur toutes les contributions directes, et, d'autre part, que ce ne sera qu'à partir de l'achèvement des travaux que l'État pourra rentrer dans une partie de la dépense qu'il aura à supporter, par suite de la vente des terrains qui deviendront disponibles en redressant le lit actuel du fleuve.

C'est en tenant compte de ces diverses considérations que le Gouvernement a cru devoir porter à 8 millions le crédit dont il demande à pouvoir disposer, pour l'amélioration du régime de la Meuse depuis Chokier jusqu'à l'embouchure du canal latéral à la Meuse.

Les subsides et le produit de la vente des terrains seront ultérieurement portés en recette au profit de l'État.

C. Construction d'un canal destiné à mettre la ville de Hasselt et le Demer en communication avec la ligne de jonction de la Meuse à l'Escaut fr. 2,650,000

La haute utilité de la canalisation de la Campine a été unanimement reconnue dans les deux Chambres lors des discussions qui ont précédé le vote des lois décrétant la construction des deux premières sections du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut et l'embranchement sur Turnhout.

Ces deux premières sections du tronc principal des canaux de la Campine, ainsi que l'embranchement sur Turnhout, sont aujourd'hui ouvertes à la navigation.

Pour compléter le système de canalisation de la Campine, se présente, entre autres projets, celui d'y rattacher le Demer et la ville de Hasselt.

Ce projet, en établissant, par une communication navigable, des relations directes et faciles entre le chef-lieu de la province de Limbourg, d'une part, Liège, Anvers et les eaux intérieures de la Hollande, d'autre part, est destiné à satisfaire, à la fois, aux intérêts commerciaux, agricoles et industriels de plusieurs provinces du royaume, et plus particulièrement des provinces de Limbourg, Liège et Anvers.

La construction d'un canal d'embranchement sur Hasselt a été soumise à de nombreuses études : deux projets principaux ont été formés et présentés à l'approbation du Gouvernement.

Chacun de ces projets a été étudié suivant un système qui lui est propre.

Le premier, que nous appellerons le projet n° 1, consiste en une ligne unique, servant en même temps à la navigation et à l'irrigation.

Il prend naissance à l'extrémité de la 1^{re} section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, à proximité et en amont de la 1^{re} écluse; il laisse Lommel, Heppen, le camp de Beverloo, Coursel, Heusden, Zolder, Vogelzang et Zonhoven sur la gauche; Baelen, Olmen, Oostham, Beverloo, Beringen, Myland, Bolderberg et Curange sur la droite; il aboutit au Demer à Hasselt, près de la porte de la Campine. Son développement est de 57 kilomètres. Quatre écluses, dont deux à sas accolés, rachètent une chute totale de 12^m,50.

Le premier bief, qui s'étend jusque près de Coursel, sur une longueur de 20 kilomètres, maintient, dans l'intérêt de l'agriculture, le plan de flottaison le plus élevé des canaux de la Campine, aussi loin que le permet la déclivité générale, vers le Demer, du versant occidental du bassin de l'Escaut, afin que la distribution des eaux puisse embrasser, à l'aval, la plus grande superficie possible de bruyère.

Dans le projet n° 2, on a traité, séparément, la question de navigation et celle de l'irrigation, notamment en ce qui concerne les plateaux élevés de Lommel et de Hechtel.

Le canal proprement dit servira isolément et en même temps, comme les sections déjà exécutées, à la navigation et à l'irrigation des terrains traversés, lorsque le niveau du sol se trouve au-dessous du plan de flottaison.

Il prend son origine dans la 2^e section, vis-à-vis du point de départ de l'embranchement vers Turnhout; de là, laissant Baelen, Olmen, Quaed-Mechelen, Beringen et Bolderberg sur la gauche; Sluis, Moll, Meerhout, Tessenderloo, Pael, Lummen, la majeure partie de Stockroye et Curange sur la droite; il prend enfin à la route vers Bois-le-Duc et au Demer à Hasselt, à proximité de la porte de la Campine.

Mesurant 59 kilomètres, ce canal formera un seul bief, sans adjonction d'écluses; il aura, ainsi que le projet n° 1, la section moyenne et le tirant d'eau adopté pour l'embranchement de Turnhout.

Indépendamment du canal, le projet n° 2 comprend un système de canaux d'irrigation destiné exclusivement à la fertilisation des terrains élevés.

Le tronc principal des canaux d'irrigation, de 16 kilomètres de longueur, partira d'un point pris à proximité et en amont de la première écluse de la première section des canaux de la Campine; il se développera horizontalement sur la crête de partage de l'Escaut et de la Meuse, en suivant les mouvements du sol, jusque près d'Oostham; trois voies secondaires, qui s'y embranchent, seront établies au même niveau, sur dix kilomètres d'étendue.

Le canal d'irrigation n'aura que 2^m,50 de largeur au plafond, 0^m,50 à 0^m,80 de tirant d'eau; il sera navigable pour des batelets d'un faible tonnage.

Les deux projets dont la description précède ayant été soumis à l'examen du conseil des ponts et chaussées, cette assemblée a accordé la préférence à celui n° 2, dont la description vient d'être donnée en dernier lieu.

La dépense pour l'exécution du projet n° 1 s'élèvera à la somme de	fr.	3,200,000
Celle pour le projet auquel le conseil des ponts et chaussées a donné la préférence, portant le n° 2, s'élève à		2,650,000
	Différence en moins	fr. 550,000

L'adoption du projet n° 2 donne lieu à une notable économie dans les frais de premier établissement.

Formant un seul bief sans l'adjonction d'aucune écluse, il occasionnera une moindre dépense d'eau.

Le parcours présentera plus d'avantages pour la navigation, dégagé qu'il sera des entraves qu'occasionne, en tout état de choses, le passage aux écluses.

Les frais d'entretien et d'exploitation seront moins considérables.

Placé au pied du versant occidental de la crête de partage de la Meuse et de l'Escaut, ce canal recueillera le trop-plein des eaux que fourniront les diverses branches de la Grande-Nèthe, qu'il est destiné à traverser ; il recueillera aussi les eaux des irrigations à former sur le plateau de Lommel et de Hechtel. Ces eaux seront utilisées pour alimenter la navigation, et pour effectuer de nouvelles irrigations, soit vers Hasselt, soit vers Turnhout et St-Job-in-t'Goor, lorsqu'il aura été donné suite à l'exécution de la section de canal, projetée entre ces deux dernières localités.

Le système de canaux d'irrigation, appartenant au projet n° 2, se prête à la fertilisation des terrains les plus arides de la Campine.

Le canal rencontre les beaux et populeux villages de Baelen, Olmen, Quaed-Mechelen, Paal, Beringen, Stockroye et Curange.

En se rapprochant de la place de Diest, il rendra beaucoup moins dispendieux le projet destiné à rattacher cette localité aux canaux de la Campine.

Il diminuera considérablement la dépense, qu'un avenir, plus ou moins éloigné, commandera, pour la canalisation à petite section de la Moll-Nèthe, de la Laak jusqu'à Lommel, et celle, à section moyenne, de la Grande-Nèthe jusqu'à Lierre.

Mû par les considérations qui précèdent, le Gouvernement croit devoir demander aux Chambres un crédit de 2,650,000 francs pour l'exécution du canal destiné à relier la ville de Hasselt et le Demer au tronc principal des canaux de la Campine.

D. Travaux destinés à compléter les moyens d'écoulement des eaux d'inondation de la Lys, soit en prolongeant le canal de Deynze à Schipdonck jusqu'à la mer du Nord, soit en modifiant le régime du canal de Gand à Bruges fr. 3,500,000

La commission instituée en 1841, à l'effet de rechercher les mesures à prendre pour remédier aux inondations extraordinaires de l'Escaut et de ses affluents, avait proposé d'ouvrir un canal partant de la Lys à Deynze, rencontrant à Schipdonck le canal de Gand à Bruges et se prolongeant au delà de ce canal jusqu'à la mer. Le canal dont il s'agit était destiné, dans l'opinion de la commission, à recevoir à Deynze les eaux surabondantes de la Lys et à les conduire à Schipdonck, pour être dirigées ensuite vers la mer, en partie par le canal de Gand à Bruges, en partie par le prolongement du canal de Deynze à Schipdonck.

La commission avait proposé également de recreuser le Moervaert de Roodenhuyzen à Splettersput.

Le conseil des ponts et chaussées, consulté sur ces propositions, émit l'avis, dans un rapport qu'il adressa au Département le 15 janvier 1846, qu'il y avait lieu d'exécuter immédiatement le canal de Deynze à Schipdonck, ainsi que le recreusement du Moervaert, mais qu'il conviendrait d'attendre que l'on connût les effets à résulter de l'exécution de ces travaux, avant de prendre une décision relativement aux ouvrages destinés à former le complément du canal de Deynze à Schipdonck.

En conséquence, le Gouvernement soumit aux Chambres, dans la session

de 1845 à 1846, un projet de loi ayant pour objet d'autoriser la construction de ce dernier canal.

Le projet de loi dont il s'agit fut adopté par les Chambres, et la construction du canal fut décrétée par une loi du 18 juin 1846 : les travaux furent commencés peu de temps après, et le canal pourra probablement être ouvert à la fin de la présente année ou dans le courant de la suivante.

Quant au récreusement du Moervaert, la première moitié des sommes nécessaires à l'exécution de ce travail a été votée au budget de 1851, et la deuxième moitié figure à celui de l'exercice prochain : le travail dont il s'agit pourra donc être terminé dans le courant de l'année prochaine.

On sera, par conséquent, en situation, dans un temps peu éloigné, d'apprécier les résultats de ces différents ouvrages.

Le Gouvernement a pensé, dès lors, qu'au moment où il venait demander aux Chambres des crédits pour l'exécution de grands travaux d'utilité publique, il conviendrait d'y faire figurer une somme pour ouvrages à exécuter, en vue de compléter le système d'écoulement, dont le canal de Deynze à Schipdonck constitue la première partie.

Le conseil des ponts et chaussées ayant, en conséquence, été consulté récemment sur la nature des ouvrages qu'il y aurait lieu d'exécuter dans ce but, a fait connaître qu'il était possible de prévoir dès à présent qu'il serait nécessaire, soit de prolonger le canal de Deynze à Schipdonck jusqu'à la mer, soit d'approfondir et d'élargir le canal de Gand à Bruges ; de manière à permettre, si cela était possible, d'évacuer pour ce canal toutes les eaux qui seraient amenées par celui de Deynze à Schipdonck. Mais le conseil a pensé qu'avant de faire un choix entre ces deux systèmes, il serait prudent d'attendre que les travaux actuellement en exécution fussent terminés et que l'on eût constaté, par l'expérience d'au moins un hiver, les effets que produiraient ces travaux.

La dépense à faire pour le prolongement jusqu'à la mer du canal de Deynze à Schipdonck ne peut pas être exactement évaluée aujourd'hui, attendu que ce n'est qu'après l'ouverture du canal de Deynze à Schipdonck qu'on pourrait éventuellement fixer les dimensions qui devraient être données au prolongement de ce canal.

En effet, il est incontestable que le canal de Gand à Bruges, dans son état actuel, pourra servir à évacuer une quantité plus ou moins grande des eaux de la Lys qui seront dérivées par le canal de Deynze à Schipdonck : la section du prolongement de ce canal pourrait donc être d'autant moindre, que le volume d'eau qu'il serait possible d'écouler par le canal de Gand à Bruges serait plus grand.

Or, si cette section ne devait pas dépasser la section moyenne du canal de Zelzaete, ce qui n'est pas impossible, les frais d'établissement du prolongement du canal de Deynze à Schipdonck ne s'élèveraient probablement pas à plus de 4 millions.

Quant aux travaux d'approfondissement du canal de Gand à Bruges, ils ne semblent pas pouvoir être évalués à moins de 3 à 3 1/2 millions.

Le Gouvernement a donc cru devoir faire figurer, parmi les crédits dont il demande à pouvoir disposer, une somme de 3 millions et demi pour travaux destinés à compléter les moyens d'écoulement des eaux d'inondations de la Lys.

En votant cette somme, la Législature ne déciderait pas la question du choix à faire entre les deux systèmes en présence. question qui ne recevrait une solution qu'après que l'expérience aurait permis de constater les résultats de l'exécution du canal de Deynze à Schipdonek.

E. *Continuation des travaux destinés à améliorer l'écoulement des eaux de l'Escaut* (1) fr. 1,000,000

Il est notoire aujourd'hui que, par suite des grands travaux de rectification et d'amélioration exécutés à l'Escaut et à ses affluents en France, la vallée de cette rivière se trouve surchargée, en Belgique, d'une masse d'eau très-considérable, qui, à des époques rapprochées, y produit des inondations désastreuses, non-seulement pour l'agriculture, mais encore pour le commerce et l'industrie.

Cet état de choses devait nécessairement éveiller la sollicitude du Gouvernement. Aussi, n'eût-il pas plus tôt reçu le rapport de la commission instituée à l'effet de rechercher les mesures qu'il conviendrait de prendre pour remédier aux inondations de l'Escaut. qu'il présenta à la Législature un projet de loi, ayant pour but d'autoriser la construction du canal de dérivation des eaux de la Lys, de Deynze à Schipdonek, qui fait partie du premier système des travaux proposés pour atteindre le but qu'on avait en vue.

Une loi du 18 juin 1846 a décrété l'exécution de ce canal de dérivation, et les travaux en sont aujourd'hui en pleine activité.

En détournant du bassin de Gand la plus grande partie des eaux de la Lys. on y produira infailliblement un vide ou abaissement de niveau qui permettra d'y faire arriver, avec plus de célérité, les eaux du haut Escaut, et d'empêcher par là les débordements nuisibles auxquels il est assujéti

Cette opération préliminaire, c'est-à-dire l'abaissement des eaux d'inondation. à Gand, est indispensable avant de toucher à l'Escaut supérieur, car, dans l'état actuel, toute la vallée, depuis la frontière de France jusqu'au-dessous de Wetteren, se trouve, pendant les grandes crues de la rivière, dans une situation également calamiteuse; l'inondation exerce partout ses ravages, et l'on ne peut, nulle part, soulager une localité sans aggraver la position d'une autre.

Quoiqu'il paraisse ainsi évident qu'on ne peut songer à mettre sérieusement la main aux travaux sur le haut Escaut, qu'après que le canal de dérivation de la Lys aura produit son effet sur le bassin de Gand, le Gouvernement n'en a pas moins jugé convenable de faire étudier entre-temps la nature et l'espèce des modifications qu'il pourrait être utile et convenable de faire subir à l'Escaut.

Les études qui ont été faites embrassent toute la partie de l'Escaut comprise entre l'écluse de Meir à Tournai et le passage d'eau à *Melle*; plus loin le régime du fleuve étant dominé par la marée, il a paru n'être pas nécessaire de s'en occuper, aujourd'hui qu'il s'agit de traiter la question du haut Escaut.

Le développement total de l'Escaut, entre l'écluse de Meir et Melle est de 119,200 mètres.

(1) Nous reproduisons ici l'Exposé des motifs déjà fourni par le Gouvernement, lorsqu'il a présenté une proposition semblable, dans le projet de loi soumis à la Chambre le 23 février 1848. (Annexe au n° 132 des documents de la Chambre.)

Dés observations faites sur le régime de l'Escaut, ont été déduites les pentes du fond, celle des rives et celle de la surface des eaux, lorsque celles-ci sont basses, ou en temps de crue moyenne et lors de très-grandes crues. Le jaugeage des eaux, dans chacune de ces trois circonstances, a établi que l'Escaut produit par seconde, pendant les eaux basses, $14^{\text{m}},68$; lors des eaux moyennes $64^{\text{m}},58$. Des remarques ont aussi été faites sur les crues et décrues du fleuve, et l'on a noté que pendant la retraite des eaux, leur pente, entre Audenaerde et Gand, acquiert un accroissement successif qui atteint même le chiffre de $1^{\text{m}},53$, tandis que, dans les mêmes circonstances, elle ne change presque pas entre Tournai et Audenaerde.

L'on conclut, avec raison, de ce fait, que l'obstacle au prompt écoulement des eaux de l'Escaut n'est point à Gand, mais dans la partie supérieure du fleuve.

Des modifications notables sont donc devenues nécessaires au régime du haut Escaut, principalement afin d'accélérer le cours des eaux de l'amont vers l'aval.

Les moyens à mettre immédiatement en œuvre pour atteindre ce but, consistent, dans l'opinion du conseil des ponts et chaussées :

- 1° A rectifier et à curer les dérivations à Audenaerde ;
- 2° A perfectionner les quatre canaux de dérivation qui existent entre Audenaerde et Gand ;
- 3° A établir un barrage à Warcoing.

Dans l'opinion du conseil des ponts et chaussées, la dépense à résulter de l'exécution de ces trois catégories de travaux pourra être couverte au moyen du crédit de 500,000 francs, ouvert au Département des Travaux Publics par l'art. 2, § 2 de la loi du 18 juin 1846.

D'un bout à l'autre de l'Escaut, en amont de Gand, les rives de la rivière sont, sans exception, hors de l'eau.

Les terrains submergés sont donc moins élevés que les rives de l'Escaut, et l'eau qui les couvre ne peut rentrer dans le lit de la rivière que par les maîtresses-rigoles et les canaux de décharge à ce destinés.

Si l'on se rend bien compte de cet état de choses, on doit comprendre que, pour que l'eau qui couvre les terrains encore inondés puisse rentrer par ces rigoles dans la rivière, il faut que l'eau soit très-basse dans la rivière, puisque le niveau des eaux débordées est déjà d'au moins soixante centimètres plus bas que les rives de celle-ci.

Or, on ne peut abaisser artificiellement le niveau de l'eau dans une rivière sur laquelle il y a des barrages, qu'en retenant successivement l'eau en avant des écluses; et l'on doit comprendre que cela n'est possible que dans de certaines limites, car l'eau ne peut être retenue en amont des écluses que jusqu'à ce qu'elle soit sur le point d'atteindre le niveau, passé lequel elle déborderait.

Il est bien entendu que les canaux de décharge, par lesquels les eaux débordées doivent rentrer dans la rivière, sont munis, à leur débouché dans celle-ci, de vannes qu'on lève ou qu'on abaisse selon que l'eau est plus ou moins élevée dans ces rigoles que dans la rivière.

Il est bien entendu également qu'on attend pour commencer à fermer les écluses que l'eau soit naturellement descendue jusqu'à un certain niveau en dessous des rives de la rivière, puisque, s'il en était autrement, on ne pourrait pas laisser les

écluses fermées pendant assez longtemps pour faire descendre l'eau en aval , à un niveau inférieur à celui des rigoles de décharge des prairies.

D'après ce qui précède , on doit avoir compris qu'une rivière sur laquelle il y a des barrages se compose d'un certain nombre de biefs et que la manœuvre indiquée ci-dessus consiste à faire successivement descendre l'eau dans chaque bief en la retenant dans les biefs supérieurs.

Or, il est évident d'une part que, moins les biefs sont longs, surtout si la pente de la rivière est faible , ce qui est le cas de l'Escaut, moins il faut de temps pour y faire descendre l'eau au niveau voulu; et d'autre part, que l'on peut d'autant plus tôt commencer à retenir l'eau aux écluses, qu'il faut l'y retenir pendant moins longtemps.

On peut donc commencer d'autant plus tôt à faire la manœuvre dont il s'agit et essayer ainsi de dégager les prairies que les biefs sont moins longs et par conséquent qu'il y a plus de barrages , puisque plus ceux-ci sont nombreux , plus les biefs sont courts.

Par conséquent , non-seulement le barrage construit à Autrive est utile et peut contribuer à accélérer l'écoulement des eaux débordées , mais en outre il serait utile et désirable au point de vue du prompt asséchement des prairies entre Tournai et Audenaerde, que d'autres barrages encore fussent établis sur cette partie de l'Escaut.

Et cependant, c'est en invoquant l'intérêt des prairies s'étendant de Tournai à Audenaerde, que l'on s'est le plus vivement opposé naguère à l'établissement du barrage d'Autrive.

Quoi qu'il en soit des observations qui précèdent et bien que, dans l'opinion du conseil des ponts et chaussées , l'établissement d'un barrage nouveau sur l'Escaut à Warcoing doive indubitablement exercer une influence avantageuse tout à la fois sur la navigation et sur l'écoulement des eaux d'inondation , le Gouvernement aura soin , avant d'entamer la construction de cet ouvrage d'art, d'entendre les administrations communales de Tournai et d'Audenaerde, ainsi que l'y oblige le § 5 de l'art. 1^{er} de la loi du 18 juin 1846 , conçu dans les termes suivants :

« Le Gouvernement ne pourra établir de nouvelles écluses sur l'Escaut » qu'après avoir entendu les administrations communales de Tournai et d'Audenaerde. »

Des observations faites sur le régime de l'Escaut , observations dont il a été fait mention plus haut , la conséquence évidente , aux yeux du conseil des ponts et chaussées, est qu'il y a nécessité d'accélérer le cours des eaux , principalement dans la partie supérieure du fleuve.

Le conseil des ponts et chaussées n'a pas cru pouvoir émettre une opinion définitive sur les moyens indiqués pour atteindre ce but , et qui consistent à pratiquer des coupures , à former des endiguements , à ouvrir des canaux auxiliaires , afin d'obtenir une plus prompte évacuation des eaux débordées de l'amont d'Audenaerde vers l'aval , dans les grandes crues , à dériver l'Escaut depuis Swynaerde jusqu'à Melle.

Ce conseil est, ce nonobstant, convaincu qu'au moyen du crédit de 1,000,000 de francs demandé aujourd'hui , le Gouvernement aura les moyens de parachever , quelle qu'en soit la nature, les travaux destinés à améliorer l'écoulement des eaux de l'Escaut.

F. *Amélioration des ports et côtes* fr. 400,000

Depuis de nombreuses années, il est reconnu que l'entrée du port d'Ostende laisse beaucoup à désirer, sous le rapport de la profondeur, et que les navires d'un fort tonnage ne peuvent pénétrer dans ce port ni en sortir, qu'aux marées hautes des vives eaux.

Les navires d'un moindre tirant d'eau doivent souvent perdre un temps précieux à attendre que la marée soit assez haute pour qu'ils puissent tenter l'entrée ou la sortie du port. Mais c'est en ce qui concerne les bateaux à vapeur, chargés du service des dépêches et du transport des passagers, lesquels doivent partir à heure fixe, que cet état de choses présente le plus d'inconvénients. Lorsque l'heure de la marée basse ne diffère pas, de deux heures au moins, de celle à laquelle le paquebot doit partir, celui-ci est obligé de se mettre en rade, avant que la mer n'ait trop baissé pour lui permettre encore la sortie du port. Il faut alors transporter à bord les passagers et les dépêches, au moyen de légères embarcations non pontées, ce qui non-seulement occasionne aux voyageurs de graves désagréments, mais encore, en cas de gros temps, les expose à des dangers réels. Ces dangers sont même parfois si grands que l'on se trouve dans la nécessité de différer le départ du bateau pour pouvoir prendre à quai les passagers et les dépêches. Enfin le manque de profondeur à l'entrée du port est encore cause, qu'au moindre gros temps, il se produit, par suite de l'élévation de la barre, des brisants très-violents, qui mettent souvent les navires dans l'impossibilité de gouverner, et les exposent ainsi à de grands dangers, soit qu'ils aillent se jeter sur les estacades, soit qu'ils s'échouent à l'est ou à l'ouest du port.

Le Gouvernement, pénétré de la nécessité d'apporter à un semblable état de choses un remède efficace, a institué, à cet effet, une commission composée d'ingénieurs civils et militaires, d'un officier de la marine, d'un membre de la Chambre de commerce d'Ostende, de l'inspecteur de pilotage en cette ville et d'un capitaine de paquebots à vapeur, et a confié à cette commission, la mission de rechercher les moyens d'améliorer le port d'Ostende et de donner à son accès toute la sécurité désirable.

Cette commission n'a pas tardé à reconnaître que les difficultés signalées ci-dessus sont dues évidemment à ce que les moyens de chasse dont on dispose actuellement, ne suffisent pas pour entraîner le sable, amené soit par le vent, soit par les eaux, qui vient se déposer à l'entrée du port.

Un premier moyen se présente à cet effet ; il est reconnu aujourd'hui que l'écluse de chasse française a un débouché beaucoup trop petit relativement à la capacité de son bassin de retenue. Ce bassin met au delà de deux heures à se vider. D'autre part l'écluse de chasse militaire a une ouverture très-grande eu égard à l'étendue de son bassin de retenue, qui se borne à l'arrière-port, et qui se vide en moins de 40 minutes ; en établissant une communication suffisante entre les deux bassins, l'eau, qui ne trouverait pas d'issue par l'écluse de chasse française, passerait par l'écluse militaire, et une plus grande masse d'eau serait ainsi jetée à la fois dans le chenal, ce qui donnerait aux chasses plus d'efficacité.

Mais il est à remarquer que l'écluse de chasse française est d'un effet presque nul, lorsqu'elle fonctionne seule. D'autre part, l'écluse militaire est soumise à la

servitude de l'écoulement des eaux des wateringues de Blankenberghe et de Camerlynckx, ainsi que du canal de Bruges à Ostende. Aussi se trouve-t-on souvent dans l'impossibilité de pratiquer des chasses, alors que la chose serait le plus nécessaire. D'ailleurs il arrive fréquemment que des navires en relâche, ou qui n'ont pas encore pu pénétrer dans les bassins, restent dans l'avant-port, et c'est encore une cause qu'il faut ajouter à celles qui s'opposent à ce que les chasses se fassent régulièrement. Enfin les écluses actuelles sont placées à une trop grande distance de l'entrée du port, pour pouvoir jamais en augmenter notablement la profondeur au delà de la limite que l'on peut atteindre aujourd'hui, lorsque les chasses se font régulièrement. Aussi la commission n'a-t-elle présenté le moyen qui vient d'être proposé, que comme pouvant être employé immédiatement, sans trop grands frais, et comme constituant, dans tous les cas, une amélioration réelle ; mais elle est convaincue que, pour pouvoir augmenter la profondeur de l'entrée du port, d'une manière bien marquée, il faut recourir à des moyens plus énergiques et plus directs. Elle croit, en conséquence, devoir proposer la construction d'une troisième écluse de chasse avec bassin de retenue. Ce bassin serait creusé au nord de l'ouvrage à couronne, et l'écluse établie vers le coude de l'estacade d'est appelée le *Grand Ham*, de manière que son axe se trouve dans le prolongement de celui de l'entrée du chenal.

Cette écluse étant ainsi placée à peu de distance de la barre, l'eau qu'elle lancerait y parviendrait avec une grande impétuosité et sans devoir changer de direction. En combinant la manœuvre avec celle des deux autres écluses de chasse, leurs effets s'ajouteraient, et l'on a le droit d'en attendre les meilleurs résultats.

De plus, cette écluse n'étant soumise à aucune servitude, par rapport à l'écoulement des eaux, et aucun navire ne pouvant jamais séjourner devant elle, il pourrait, au besoin, en être fait usage tous les jours. En la manœuvrant seule de temps en temps, elle serait employée à maintenir, pendant les mortes eaux, la profondeur qui aurait été obtenue pendant les vives eaux, au moyen des grandes chasses avec les trois écluses.

La confiance de la commission dans le succès qui couronnerait la construction de cet ouvrage est telle, qu'elle croit pouvoir en attendre un abaissement dans la barre de 1 mètre à 1^m,50 en dessous du zéro de l'échelle des pilotes, c'est-à-dire de 2^m,50 à 3 mètres en dessous de la basse mer de vives eaux ordinaires, même profondeur que celle qui existe dans les passes à travers les bancs de sable, vis-à-vis d'Ostende, et qui est par conséquent la plus grande qu'il soit désirable d'atteindre.

D'autres propositions ont été agitées au sein de la commission ; mais celle-ci, après mûr examen, a estimé qu'il y avait lieu d'attendre que l'on connût les résultats obtenus par l'établissement des ouvrages dont il vient d'être fait mention, attendu que, dans son opinion, il y avait lieu de considérer ces résultats comme assez importants pour rendre la plupart de ces propositions sans objet, sinon en totalité, du moins en majeure partie.

La commission a encore fixé son attention sur divers points d'une importance moindre, et elle a cru devoir proposer au Gouvernement de prolonger le quai des bateaux à vapeur, et de creuser un bassin d'échouage, entouré de quais, sur

l'emplacement du Marché-au-Bois et du chantier qui se trouve au droit de l'écluse du bassin.

Un crédit de 400,000 francs est porté au projet de loi, en vue de donner un commencement d'exécution à ces ouvrages.

G. Travaux destinés à améliorer l'écoulement des eaux de la Sambre, dans les provinces de Hainaut et de Namur fr. 650,000

Les désastres occasionnés dans la vallée de la Sambre, par les inondations du mois d'août 1850, ont dû nécessairement éveiller la sollicitude du Gouvernement. Aussi s'est-il hâté, à la suite de ces événements calamiteux, d'ordonner des études sur les moyens qu'il y aurait à employer, pour faciliter l'écoulement des eaux de la Sambre, dans ses crues, et diminuer, autant que possible, l'intensité des débordements de cette rivière.

Les études auxquelles on s'est livré ont fait reconnaître que, pour atteindre le but qu'on se propose, il serait nécessaire d'approfondir le lit de cette rivière en un grand nombre de points, d'agrandir les débouchés de plusieurs ouvrages d'art, et de procurer des moyens d'écoulement supplémentaires aux eaux de cette rivière, à son embouchure dans la Meuse.

C'est dans cette prévision que le Gouvernement a fait figurer une somme de 650,000 francs parmi les crédits dont il demande à pouvoir disposer, pour l'exécution de travaux d'utilité publique.

H. Élargissement de la partie du canal de Bruxelles à Charleroy, comprise entre la 9^e écluse et la Sambre (1) fr. 1,000,000

Le bassin houiller de la vallée du Piéton s'étend depuis la 9^e écluse du canal de Charleroy jusqu'à la Sambre.

Les charbons qui en proviennent, sont, en grande partie, d'une qualité convenable pour l'exportation; étant généralement de l'espèce connue sous la dénomination de *charbon maigre*, ils réunissent, à un degré remarquable, les conditions qu'on recherche pour la consommation de Paris et des environs; il n'y a donc pas de doute qu'ils ne participassent, dans une large proportion, à l'alimentation de cet immense marché, si les inconvénients du transbordement n'y mettaient obstacle.

En effet, les bateaux du canal de Charleroy ne naviguent sur la Sambre qu'à des conditions relativement onéreuses. Le tirant d'eau de cette rivière ne leur permettant pas de porter plus de 50 à 60 tonnes, ils ne peuvent naviguer en concurrence avec des bateaux jaugeant en moyenne 200 tonneaux. Il faut donc, pour les transports un peu longs, recourir au transbordement; opération à laquelle on est obligé de renoncer, non pas à cause des frais qui en résultent, mais surtout par le dommage qu'elle cause en raison de la dépréciation de la marchandise, la majeure partie des charbons de la vallée du Piéton étant d'une nature très-friable.

Il ne manque donc à ces charbonnages, pour prendre un développement considérable, que le moyen de participer aux avantages de la navigation directe,

(1) Même observation que celle consignée à la page 56, quant à l'article E.

c'est-à-dire de pouvoir faire leurs expéditions sans transbordement et sans frais exceptionnels.

Tel est le principal but de l'élargissement projeté de la partie du canal de Charleroy comprise entre la 9^e écluse et la Sambre.

Afin de permettre l'accès du canal de Charleroy aux plus grands bateaux de la Sambre et de la Meuse, il convient de porter les écluses à 50 mètres de longueur entre les buses et à 5^m,20 de largeur entre les bajoyers.

Les points isolés, c'est-à-dire ceux qui ne sont pas accolés aux écluses, seraient exécutés à la largeur de 5^m,50, et à 6^m,80 lorsqu'ils doivent donner passage aux chevaux de halage.

Ces dimensions sont celles généralement adoptées pour les canaux à section moyenne, et entre autres sur une partie de la Sambre et dans la Campine.

La profondeur d'eau du canal de Charleroy étant toujours supérieure à 2 mètres et le tirant d'eau des bateaux de la Sambre n'étant ordinairement, en pleine charge, que de 1^m,50, il suffira, pour permettre le croisement de deux bateaux de 5 mètres de largeur, chargés à leur *maximum*, que la cunette du canal soit portée à une largeur de 10 mètres en plafond; ce qui, par l'inclinaison des talus à $\frac{7}{4}$, donne une largeur de 11^m,75 à la hauteur du fond des bateaux à pleine charge; il reste ainsi un intervalle suffisant au croisement.

La navigation avec les bateaux actuels, dont le tirant d'eau est de 1^m,80, devant être maintenue, l'on ne peut songer à relever ce plafond dans les parties nouvelles ou à élargir.

Le canal aura donc, d'après le projet, une largeur en plafond de 10 mètres, sauf les rétrécissements obligés aux abords des ponts et écluses, ainsi que sur trois points dans les 8^e, 7^e et 5^e biefs, où, pour conserver des aqueducs-siphons qui se trouvent dans des parties droites du canal, l'on a maintenu la largeur actuelle; celle-ci étant suffisante pour le passage d'un seul bateau de grande dimension.

Le calcul des travaux et dépenses à effectuer, est établi dans l'hypothèse de l'exécution en dérivation des écluses nos 8, 7, 6, 5 et 4, et dans l'hypothèse d'un redressement de la partie du canal comprise entre la courbe située immédiatement en amont de l'écluse n° 3, et la Sambre.

Les considérations suivantes ont engagé à proposer des dérivations :

- 1^o Les difficultés tout à fait imprévues qui peuvent surgir de la nature du sol;
- 2^o Les interruptions plus ou moins prolongées que peut occasionner un temps pluvieux;
- 3^o Le peu d'importance des parties des anciennes écluses qui pourraient être utilisées, et surtout le peu de sécurité qu'il y aurait à relier la nouvelle maçonnerie à l'ancienne;
- 4^o L'avantage de pouvoir conserver la voie du canal pour les transports des matériaux et notamment de la chaux, qu'il est impossible d'approvisionner en totalité quatre mois avant l'emploi;
- 5^o La crainte de ne pouvoir terminer tous les travaux d'art pendant un chômage de quatre mois, qui est un délai excessivement restreint pour l'entreprise, et qui, au contraire, n'est déjà que beaucoup trop long pour le commerce;
- 6^o Enfin l'avantage d'interrompre la navigation le moins possible.

Par les dispositions indiquées les travaux restant à effectuer dans le canal

n'exigeraient qu'un chômage de six semaines environ au lieu de quatre mois. — On éviterait ainsi une perte, pour le trésor public, de près de 100,000 francs.

En ce qui concerne la partie du canal de 2,310 mètres, comprise entre la courbe qui précède la 3^e écluse et la Sambre, à Dampremy, l'on a été amené à lui substituer une partie entièrement nouvelle ne présentant qu'une longueur de 1.006 mètres, par les motifs suivants :

1^o La rectification du tracé, puisqu'il forme, à peu près, le prolongement du dernier alignement droit qui précède la 3^e écluse ;

2^o Le rapprochement de la Sambre de 1,504 mètres qui, joints aux 1,700 mètres que les bateaux, en destination pour la France auront à parcourir en moins sur cette rivière, raccourcit le trajet de 3.000 mètres ;

3^o La suppression d'une écluse, sans devoir donner plus de 2^m,73 de chute à chacune des deux écluses à construire, d'où résultera une nouvelle économie de temps.

Nonobstant ce redressement, l'on conserverait, jusqu'à disposition ultérieure, le canal actuel pour la navigation des petits bateaux.

Pour la coupure à pratiquer dans le chemin de halage, à l'origine du redressement, on sera obligé de reporter le halage des petits bateaux sur la rive opposée à à celle où il se fait actuellement, et ce, depuis le pont des Piétons, à Roux, jusqu'à la 3^e écluse, distante de 2,400 mètres.

Les écluses actuelles nos 8, 7, 6, 5 et 4 seraient supprimées, dans le but de ne pas augmenter le personnel, d'éviter les frais d'entretien et de réduire la perte d'eau, qui a toujours lieu par les portes, et qui, à ces écluses, est considérable.

Les petits bateaux passeraient donc par les nouvelles écluses.

En vue d'une économie de temps et d'eau, on y placerait des portes intermédiaires de manière à avoir un sas de 25 mètres de longueur, et à réduire ainsi de moitié l'écluse d'un grand bateau.

Quant aux ponts, il n'y aurait que celui de la Ferté et les deux de Roux qui seraient reconstruits dans l'emplacement du canal actuel, la disposition des localités ne permettant pas qu'il en soit autrement. Les autres, qui sont accolés aux écluses, seraient construits avec celles-ci en dérivation et seraient du système dit *pont-levis*, les dimensions plus grandes des bateaux de Sambre ou de Meuse exigeant un trop grand exhaussement pour permettre de faire ces ponts en maçonnerie.

Depuis la 9^e écluse, jusqu'à l'origine de la partie neuve, sur un parcours de 8,986 mètres, il n'y a, en dehors des dérivation projetées, qu'une longueur cumulée de 1,700 mètres, sur laquelle le canal actuel soit à grande section.

Les élargissements auraient lieu d'un seul côté et généralement sur la rive opposée à celle où se fait le halage. On évite ainsi de devoir abattre deux rangées d'arbres de la plantation du canal, qui est de belle venue, et on a, en outre, le double avantage de conserver le chemin de halage, qui est en grande partie pavé, et de ne pas s'exposer faire à des réparations continuelles à la berge y attenante.

Dans le projet d'élargissement, l'on s'est imposé l'obligation de ne pas toucher aux nombreux rivages qui longent le canal ; c'est pour cela que, dans le 4^e bief, le canal se trouve élargi du côté du chemin de halage, et ce, sur une longueur d'environ 500 mètres.

La majeure partie du canal dans le versant de la Sambre est creusée dans un

terrain qui recèle un grand nombre de sources, notamment le bief compris entre la 9^e et 10^e écluse qui, en une nuit, acquiert une surélévation telle que le produit par 24 heures, est de 2,500 mètres cubes.

Les éclusées journalières à l'écluse n° 11, située à l'extrémité, vers Charleroy, du bief de partage, peuvent produire en moyenne 1,900 mètres.

De sorte que le volume d'eau reçue en amont de la partie du canal à élargir, s'élève, par jour, à 4,400 mètres cubes.

Cette quantité peut encore être considérablement augmentée par l'usage de la prise d'eau qui existe en aval de la 10^e écluse, au ruisseau dit *la Sommielte*, venant de Liberchies.

Cette prise d'eau à laquelle on n'a jamais recours qu'après les chômages, lorsqu'il y a eu baisse d'eau, produit journellement un volume de 3,800 mètres cubes, ce qui porterait les moyens d'alimentation situés en amont de la 9^e écluse à 8,200 mètres cubes, indépendamment du bief de partage, auquel on pourrait encore recourir, la plupart du temps, sans nuire à l'alimentation du canal dans le versant de la Senne.

Dans la partie comprise entre la 9^e écluse et la Sambre, l'on a encore l'eau produite par les sources, et, en outre, la prise d'eau établie en aval de la 3^e écluse, et dont le volume est évalué à 1,400 mètres.

Dans l'état actuel des choses, où l'on ne fait pas usage de la prise d'eau établie en aval de la 10^e écluse et dont le produit est évalué à 3,800 mètres cubes, il y a grande surabondance d'eau, même par les plus grandes sécheresses.

Il s'agit maintenant d'examiner quelle dépense d'eau sera exigée par l'élargissement du canal et l'accroissement des transports qui en est la conséquence.

L'on verra plus loin que les expéditions vers la Sambre, à effectuer par les grands bateaux, sont évaluées annuellement à 100,000 tonneaux, au lieu de 36,000, qui est le chiffre actuel, et qu'en outre les transports par petits bateaux sont comptés à 125,000 tonnes.

Les 100,000 tonnes représentent un nombre de 500 bateaux jaugeant 200 tonneaux, qui passeront une première fois à charge et une seconde fois à vide, ce qui donne un passage de 1,000 bateaux par an (300 jours de navigation, soit 3 ¹/₃ bateaux par jour).

L'éclusée pour un grand bateau étant de 520 mètres, il y aura par jour une dépense de 3 ¹/₃ × 520 mètres mèt. cubes 1,733

Les autres 125,000 tonnes exigeront le passage à chaque écluse de 3,846 petits bateaux, dont le tonnage moyen est compté à 65 tonneaux, soit par jour 12.82 bateaux, dont l'éclusée n'est que de 260, ce qui donne 12.82 × 260. 5,353

Dépense totale d'eau après l'élargissement du canal . . . mèt. cubes. 7,066

Il est à remarquer que le calcul est établi dans l'hypothèse la plus défavorable, c'est-à-dire celle où une éclusée ne servirait qu'au passage d'un seul bateau.

Il résulte donc de ce qui précède que toute crainte relative au manque d'eau peut être écartée avec assurance.

Ce ne serait qu'en cas d'un accroissement considérable de transports, au delà des prévisions, qu'il pourrait y avoir insuffisance d'eau. Il sera possible alors de

disposer d'une partie des eaux du bief de partage, ou bien de pratiquer une nouvelle prise d'eau au ruisseau de Viesville, qui se jette dans le Piéton en amont de la 9^e écluse. Ces eaux, d'un volume de plus de 10,000 mètres, en 24 heures seraient déversées dans le canal en aval de cette écluse.

L'évaluation des travaux et dépenses de toute nature comporte un chiffre de 980,000 francs, en admettant l'exécution en dérivation de cinq écluses et le redressement des deux derniers biefs vers la Sambre.

La production générale des divers charbonnages de la vallée du Piéton, qui se servent du canal, s'élève à une moyenne de 180,000 tonneaux.

Cette production trouve aujourd'hui son écoulement, savoir :

100,000	tonneaux	vers	Bruxelles	et	les	Flandres,
36,000	id.	vers	la	Sambre,		
44,000	id.	consommation	locale.			
<hr/>						
180,000	tonneaux.					

Le chiffre de 36,000 tonnes, expédiées vers la Sambre, se subdivise comme suit :

23,000	pour	l'exportation,
11,000	pour	la consommation intérieure.
<hr/>		

Ces 36,000 tonneaux sont répartis de la manière suivante :

Bois d'Heigne	9,500
Sart-lez-Moulin	9,000
Courcelles	5,500
Caillette	5,000
Falnuée	3,000
Grand-Conty	2,500
Martinet	500
Divers	1,000
	<hr/>
	36,000

Bien que les trois exploitations de Sacré-Madame, Monceau-Fontaine et Bayemont, longent aussi le canal de Charleroy, ils ne sont pas compris dans la nomenclature des charbonnages qui doivent profiter de l'élargissement du canal, parce que, placés également à proximité de la Sambre, ils embarquent directement sur cette rivière les charbons destinés à cette navigation.

Il est à remarquer en outre que d'autres exploitations, inactives aujourd'hui, participeront cependant un jour au mouvement de cette partie du canal et lui procureront quelques produits.

Les droits perçus sur les charbons chargés dans la vallée du Piéton et expédiés sur la Sambre, sont établis à raison de la distance et du nombre d'écluses à traverser.

En appliquant le tarif en vigueur à chacun des charbonnages de la vallée du Piéton, dont les expéditions sur la Sambre passent par le canal de Charleroy, l'on trouve que le prix réduit pour les 36,000 tonnes ci-dessus indiquées revient, par

tonne, à fr. 0.207 à raison du chargement, et à fr. 0.069, à raison du tonnage. De sorte que le produit des droits de navigation sur les 36,000 tonnes transportées par le canal depuis la 9^e écluse jusqu'à la Sambre, s'élève à une somme de 12,420 francs.

Les 100,000 tonnes expédiées vers Bruxelles et les Flandres peuvent rapporter, sur l'étendue du parcours de la Sambre à la 9^e écluse, environ 22,000 francs; les autres transports 3,480 francs.

Recette présumée du parcours entre la 9^e écluse et la Sambre, 39,900 francs.

Ces mêmes transports, calculés à raison de la longueur du canal qu'ils parcourent, donnent une recette générale établie comme suit :

Les 36,000 tonnes dirigées sur la Sambre	fr.	12,420
Les 100,000 tonnes en destination pour Bruxelles et les Flandres		306,900
Les autres transports, environ		75,000
		394,320
En tout	fr.	394,320

Ces différents chargements exigent l'emploi de 4,954 bateaux d'un tonnage moyen de 63 tonneaux.

En comptant à 300 jours la durée de la navigation par année, la moyenne du nombre de bateaux qui passent, par jour, à chaque écluse, dans le versant de la Sambre, est de 16 $\frac{1}{2}$, tant à vide qu'à charge.

Ce calcul prouve que l'évaluation de la recette n'est pas exagérée.

Il faut maintenant rechercher quelle sera l'influence de l'élargissement projeté sur le mouvement du canal.

Parmi les charbonnages dont il s'agit, quelques-uns sont à peine créés; plusieurs n'ont jusqu'aujourd'hui fait aucune expédition par le canal.

Il n'y a donc pas de doute que, dès l'instant que les marchandises pourront se transporter sans avarie, il n'y ait lieu à doubler et même tripler l'exploitation actuelle, puisque les moyens d'extraction ne peuvent faire défaut. C'est donc seulement au point de vue de la possibilité d'écouler les produits qu'il importe d'examiner la question.

L'on a vu plus haut que la vallée du Piéton expédiait vers la Sambre, environ 56,000 tonneaux, dont 25,000 destinés à l'exportation et 11,000 à la consommation intérieure.

Quoique ce chiffre soit relativement peu élevé, eu égard au mouvement général de la Sambre, et ne représente à peine que $\frac{1}{5}$ de la production actuelle des exploitations du Piéton, il y a lieu de s'étonner cependant que ce chiffre ait pu être atteint, en présence de la dépense et des inconvénients du transbordement ordinairement exigé pour passer du canal de Charleroy sur la Sambre.

Ces charbons, grevés de ces frais exceptionnels, ayant pu venir sur la Sambre concourir avec les charbons qui s'extrait dans le voisinage de cette rivière, on doit en conclure, ou que les conditions d'exploitation des charbonnages de la vallée du Piéton sont assez avantageuses pour leur permettre de vendre leurs produits à un prix moins élevé que ceux de la Sambre, ou que leurs qualités spéciales les font préférer, pour certains usages, à d'autres plus favorablement situés.

Par l'élargissement projeté du canal de Charleroy l'accroissement rapide des expéditions de cette partie du bassin ne peut laisser aucun doute.

L'on a tout lieu de croire que le chiffre des expéditions sur la Sambre, à provenir de la vallée du Piéton, ne tardera pas à s'élever au moins à 100,000 tonnes.

Sans doute, il serait difficile de justifier complètement ces prévisions ; il serait même impossible d'en démontrer la probabilité, si l'on ne tenait pas compte de la position exceptionnelle de cette partie du bassin houiller de Charleroy et des entraves qui, jusqu'aujourd'hui, ont mis obstacle au développement de ses exploitations. Mais si l'on veut admettre que ces charbonnages participeront au mouvement général du commerce sur la Sambre, dans la proportion de leur importance alors que les moyens de transport seront les mêmes pour eux que pour les autres, il sera facile d'établir que les prévisions ci-dessus sont loin de présenter de l'exagération.

Le bassin de Charleroy dont on exclut ici les charbonnages du centre, produit aujourd'hui 1,100,000 tonnes de charbon par an, y compris les charbonnages de la vallée du Piéton. Afin de trouver la quantité qui entre dans le mouvement de la consommation du commerce, il faut en déduire ce qui est consommé par les deux grandes industries du pays, la forgerie et la verrerie, consommation fournie par les charbonnages de la Sambre, et à laquelle ceux de la vallée du Piéton ne participent pas.

Cette consommation spéciale, en dehors du mouvement régulier du commerce, s'élève à 445,000 tonnes environ, savoir :

Hauts fourneaux	250,000
Laminoirs et affineries	67,000
Fonderies, forges, platineries	8,000
	<hr/>
	325,000
Verreries	57,000
Machines à vapeur appliquées à ces industries.	65,000
	<hr/>
Total comme ci-dessus	445,000 tonnes.

Comme la forgerie de Charleroy consomme une partie des charbons du Centre, dont nous laissons les exploitations en dehors du présent calcul, il faut déduire ce contingent, soit

15,000

Il reste donc pour charbons du bassin de Charleroy appliqués aux industries spéciales, une quantité de 430,000 tonnes qui n'entrent pas dans le mouvement ordinaire et régulier de la Sambre.

Retranchant ce chiffre de la production générale qui est de 1,100,000 tonnes, il restera pour le mouvement du commerce et de la consommation ordinaire 670,000 tonnes.

Ces chiffres posés, l'on trouve que la destination sur laquelle la fâcheuse position des charbonnages du Piéton, au point de vue des moyens de transport, doit avoir le plus d'influence, est évidemment l'exportation en France.

Or, le bassin de Charleroy, sur 670,000 tonnes, exporte :

Par la Sambre supérieure	260,000 tonneaux.
Par la Meuse	20,000
Ensemble.	<u>280,000</u>

Si les houillères du Piéton ne participaient à cette exportation que dans la proportion de leur extraction de 180,000 tonnes, elles devraient y intervenir pour 75,000 tonnes, et on a vu plus haut qu'il ne sort, pour la France, que 25,000 tonnes de charbon, provenant de ces exploitations.

Il résulte de ce qui précède qu'il ne peut y avoir de doute que les frais et les inconvénients du transbordement n'existant plus, les charbonnages du Piéton ne voient immédiatement leurs expéditions vers la Sambre portées au triple de ce qu'elles sont aujourd'hui, c'est-à-dire que, pour les exportations vers la France, ils concourront pour 75,000 tonneaux au lieu de 26,000, de même que pour le commerce intérieur, ils atteindront aussi un chiffre triple, soit 55,000 tonneaux au lieu de 11,000 envoyés sur la Sambre; ensemble 108,000 tonneaux.

Le marché français présentant un champ immense, il n'y a pas lieu de craindre pour les charbonnages situés sur les bords de la Sambre, que la participation plus grande du bassin du Piéton, dans le mouvement général du commerce, vienne diminuer d'autant leur contingent.

Quant à la recette des droits de navigation sur les grands bateaux qui seront employés entre la 9^e écluse et la Sambre en comptant sur un transport moyen de 100,000 tonnes, si l'on applique le prix moyen de fr. 0.345 déjà indiqué ci-dessus pour l'appréciation des droits perçus actuellement, sur les charbons expédiés vers la Sambre, on obtient un chiffre de fr. 54,500.

I. *Construction d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier la ville de Lierre au réseau de l'État fr. 500,000*

Le chemin de fer de Lierre à Contich, qui déjà avait figuré dans le premier projet de chemin de fer étudié en 1834, est destiné à rattacher la ville de Lierre au réseau national et à favoriser ainsi les relations, non-seulement de cette ville, mais d'une partie considérable de la Campine, avec le reste du pays.

L'utilité de cette nouvelle voie de communication est donc incontestable. Elle a, du reste, été reconnue dans une enquête publique qui a eu lieu en 1842 et qui a fait reconnaître d'ailleurs qu'il y avait lieu d'opérer le raccordement de la nouvelle ligne, avec celle de Malines vers Anvers, à la station de Contich plutôt qu'en tout autre point.

La longueur du chemin de fer de Lierre à Contich serait d'environ 6½ kilomètres.

La dépense d'exécution ne s'élèverait pas à plus de 500,000 francs.

Quant aux résultats financiers que l'on peut attendre de l'établissement de la nouvelle ligne, l'expérience de ce qui se passe sur les lignes existantes, permet de se former une opinion à cet égard.

La station de Tirlemont a produit, en 1847, année que l'on peut considérer

comme normale, une recette totale de 440,000 francs, dont environ 200,000 francs du chef des expéditions de toute nature qui ont eu cette station pour point de départ, et 240,000 francs, du chef de celles qui ont eu la même station pour point d'arrivée.

Or, la station de Tirlemont n'est certes, sous aucun rapport, dans des conditions à devoir donner un produit, non pas supérieur, mais seulement égal à celui que pourrait éventuellement fournir la station de Lierre.

En effet, la ville de Tirlemont n'a qu'une population d'environ les deux tiers de celle de Lierre, sans compter que cette dernière ville a pour affluent une grande partie de la Campine.

D'un autre côté, la ville de Lierre, par sa jonction avec le réseau de l'État, se trouverait beaucoup plus rapprochée que celle de Tirlemont de toutes les localités desservies par ce réseau, à l'exception de celles situées sur la ligne de l'Est, de Louvain à la frontière de Prusse.

Ainsi la distance de Lierre à Anvers ne serait que de	17 kilom.
tandis que celle de Tirlemont à Anvers est de	65 »

Il y aurait donc, à l'avantage de Lierre, une différence en moins de	<u>48 kilom.</u>
--	------------------

De Lierre à Malines la distance ne serait que de	20 kilom.
tandis que de Tirlemont à Malines, il y a	42 »

La différence en moins, en faveur de Lierre, serait donc de . . .	<u>22 kilom.</u>
---	------------------

La même différence existerait pour les relations respectives de Lierre et Tirlemont avec la ligne de Malines à Bruxelles, celles de Bruxelles vers le Midi et celles de Malines vers l'Ouest.

On pourrait espérer, dès lors, que la ville de Lierre, par son importance, par celle de ses affluents et par la position plus favorable où elle se trouverait placée par rapport à la plupart des localités que touche le réseau de nos chemins de fer, et notamment par rapport à Bruxelles, Malines, Anvers et Gand, donnerait lieu à une recette plus considérable que celle fournie par la ville de Tirlemont, partant à une recette totale, pour départs et retours, de plus de 440,000 francs.

Ce n'est donc pas exagérer que de supposer que la station de Lierre procurerait à l'État, du chef des expéditions en provenance et en destination de cette station, un produit de 300,000 francs au moins.

Il est à remarquer toutefois qu'il y a actuellement un certain nombre de voyageurs, qui, venant de Lierre et de l'intérieur de la Campine, prennent le chemin de fer à la station de Duffel, ou qui se servent du chemin de fer jusqu'à la même station pour se rendre à Lierre et au delà. Or, après l'achèvement de la ligne de Contich à Lierre, les voyageurs dont il s'agit emprunteraient cette dernière voie, de sorte que la station de Duffel deviendrait une halte ordinaire, qui, probablement, ne produirait plus, pour départs et retours, qu'environ 14,000 francs, au lieu de 54,000 francs qu'elle produit aujourd'hui de ce double chef. L'État éprouverait donc sur les recettes que lui procure aujourd'hui la

station de Duffel, considérée, tant comme lieu de départ que comme lieu de destination, une perte de fr.	40,000
Retranchant cette somme de la recette qui serait due à la station de Lierre et qui a été évaluée ci-dessus à	300,000
on trouvera que l'établissement de l'embranchement de Lierre à Contich aurait pour résultat d'accroître le revenu brut du chemin de fer d'une somme de fr.	260,000

Or, comme les frais d'exploitation supplémentaires, à résulter de l'établissement de la nouvelle ligne projetée, n'absorberaient qu'une faible partie de cette somme, il est évident que l'État retirerait un large intérêt du capital qu'il aurait consacré à la construction de la ligne dont il s'agit.

K. *Extension du matériel de l'exploitation du chemin de fer de l'État et doublement des voies* fr. 1,000,000

Le projet de loi déposé à la Chambre des Représentants, le 23 février 1848, concernant l'exécution de travaux d'utilité publique, comprenait une somme de 23,000,000 de francs pour travaux au chemin de fer (stations, doubles voies et extension du matériel d'exploitation). Deux lois, l'une du 21 avril, l'autre du 24 mai 1848, ont ouvert au Gouvernement des crédits jusqu'à concurrence d'une somme de 7,000,000 de francs; en tenant compte de ces crédits, il faudrait donc encore une somme importante pour exécuter les travaux auxquels on voulait pourvoir en 1848.

L'utilité de ces travaux est reconnue; ils auraient pour effet d'améliorer la situation de nos chemins de fer; mais dans les circonstances actuelles et en présence de la nécessité d'achever ou d'entreprendre d'autres grands ouvrages réclamés par l'intérêt général, le Gouvernement n'a pu penser à proposer un emprunt de plusieurs millions de francs applicable exclusivement au chemin de fer de l'État. Il limite sa demande de crédit à une somme de 1,000,000 de francs destinée à l'extension du matériel de l'exploitation et au doublement des voies.

Il eût été sans doute désirable qu'on pût affecter au chemin de fer une somme plus élevée, pour faire cesser la gêne que l'absence de beaucoup d'ouvrages fait éprouver à l'exploitation du rail-way; mais on a l'espoir qu'au moins cette gêne du moment n'arrêtera pas le service.

Dans un autre temps, et alors peut-être que l'adjonction de plusieurs nouvelles lignes de chemins de fer aura eu pour effet de réagir d'une manière favorable sur le mouvement et la prospérité de notre rail-way, il faudra probablement aviser aux moyens de pourvoir aux exigences du service en ayant égard à l'importance que les stations auront acquise.

L'opportunité de ces nouveaux travaux se produira surtout, lorsque les ouvrages que les Compagnies et le Gouvernement ont en vue arriveront à leur terme. On pourra ainsi continuer à la classe ouvrière un aliment qui va lui être assuré pour plusieurs années.

L. *Construction de prisons suivant le système cellulaire* . . . fr. 1,200,000

La demande de ce crédit se justifie par de puissants motifs.

La nécessité de substituer au système pénitentiaire actuel le régime de l'emprisonnement cellulaire est aujourd'hui généralement reconnue.

Le projet de loi qui a pour but la révision des deux premiers livres du Code pénal, consacre, par son art. 24, le principe de cette réforme, et la commission spéciale, instituée par la Chambre des Représentants pour examiner ce projet, s'est, sous ce rapport, ralliée aux propositions du Gouvernement.

L'introduction de ce système dans les prisons anciennes, entraînera des dépenses qu'il est, jusqu'à présent, difficile d'évaluer, mais que le crédit demandé est en partie appelé à couvrir.

L'encombrement des prisons est une autre source de dépenses, et l'insuffisance des établissements existants, réclame, depuis quelque temps déjà, de nouvelles constructions, devenues indispensables.

M. *Subsides pour travaux d'hygiène publique ayant spécialement pour objet l'assainissement des villes et communes dans les quartiers occupés par la classe ouvrière* . . . fr. 600,000

Les subsides accordés, depuis 1848, pour l'assainissement des communes, s'élèvent en totalité à 320,053 francs.

Ils ont été imputés sur quatre crédits différents, savoir :

1° Crédit de 2 millions (loi du 18 avril 1848)	fr.	47,100 00
2° Crédit d'un million (loi du 18 juin 1849)		128,899 08
3° Crédit de 150,000 francs (loi du 4 juin 1850)		135,532 52
4° Crédit des chemins vicinaux (exercice 1851)		8,522 00
		<hr/>
Total	fr.	320,053 60

Cette somme a été répartie ainsi qu'il suit entre les neuf provinces :

Anvers	fr.	33,142 84
Brabant		53,464 00
Flandre occidentale.		43,500 00
Flandre orientale		14,907 00
Hainaut		77,830 00
Liège		58,575 76
Limbourg		10,673 00
Luxembourg.		6,300 00
Namur		21,661 00
		<hr/>
		320,053 60

Indépendamment des subsides accordés, d'autres subsides ont été promis conditionnellement à différentes communes. Ils s'élèvent à une somme assez forte.

Tous les jours de nouveaux projets d'assainissement amènent de nouvelles demandes de subsides.

Celles de ces demandes qui sont actuellement instruites, et au sujet desquelles il n'a pas été pris de décision, comportent une somme importante, et la plupart ont pour objet des travaux d'une grande utilité.

Le Gouvernement a pris pour règle de n'accorder son intervention que pour des travaux intéressant la généralité des habitants d'une localité, tels que ceux qui ont pour but l'assainissement des quartiers et des rues habités par les classes laborieuses.

Une circulaire en date du 18 juin 1849 détermine les conditions auxquelles son intervention doit demeurer subordonnée. (Annexe G.)

Le Gouvernement s'est abstenu de donner des subsides pour l'assainissement des habitations, les dépenses résultant de ces travaux devant rester à la charge exclusive des propriétaires ou des institutions de bienfaisance.

Il a refusé aussi les subsides, souvent fort élevés, qui lui ont été demandés par différentes villes, pour la construction d'abattoirs. Il a pensé que le produit de l'exploitation de pareils établissements pouvait dédommager les communes des sacrifices qu'elles doivent s'imposer momentanément pour les ériger. Cependant des circonstances se présentent où il n'en est pas ainsi, et, dans ces cas exceptionnels, il est désirable que des subsides puissent être accordés. L'établissement d'un abattoir, en éloignant du centre des habitations d'une localité, beaucoup d'industries insalubres est toujours, au point de vue de l'hygiène, d'une grande utilité, et, dans l'intérêt de la santé publique, le Gouvernement doit pouvoir exceptionnellement favoriser, sinon par des subsides, au moins par des prêts, les améliorations de cette nature.

L'existence d'un lieu d'inhumation au centre d'un village constitue souvent une cause grave d'insalubrité. En général, le Gouvernement ne doit pas intervenir dans les frais de déplacement des cimetières. Mais lorsque la santé publique est sérieusement compromise par l'existence d'un cimetière insalubre au milieu des habitations, et que la commune se trouve dans l'impossibilité absolue de prendre à sa charge exclusive les frais du déplacement, il est bon que le Gouvernement puisse lui venir en aide, au moyen d'un modique subside.

C'est là encore un cas exceptionnel, et qui ne doit se présenter que très-rarement.

L'établissement, dans les villes industrielles, de bains et de lavoirs à l'usage de la classe ouvrière, mérite d'être encouragé. Des projets d'institutions de ce genre, sont à l'étude dans plusieurs localités, notamment à Bruxelles, à Gand, à Liège, à Verviers, à Dison, à Ath. Après avoir conseillé la création de ces utiles établissements, le Gouvernement ne doit pas refuser tout appui aux administrations ou aux associations particulières qui cherchent à réaliser ses vœux. Cette observation s'applique aussi aux associations fondées pour la construction d'habitations d'ouvriers dans les villes peuplées.

Conçus dans un but éminemment moral et philanthropique, les projets d'amélioration de cette nature appellent toute la sympathie de l'administration. L'expérience acquise en Angleterre et en France montre que de pareilles entreprises peuvent avoir, financièrement, de très-bons résultats, tout en offrant de grands

avantages aux classes laborieuses dont elles ont pour but d'améliorer la condition.

Les observations qui précèdent indiquent suffisamment la destination que recevrait le crédit de 600,000 francs, proposé pour favoriser des travaux d'assainissement dans les villes et communes.

En 1848, le Gouvernement soumettait à la Législature la proposition d'un crédit extraordinaire d'un million aux mêmes fins. Les considérations qui justifiaient cette demande n'ont rien perdu de leur force, et il suffirait, pour motiver la proposition actuelle, de reproduire l'exposé des motifs fourni à l'appui du projet de loi présenté à la Chambre des Représentants en séance du 23 février 1848. L'expérience a confirmé aujourd'hui les prévisions sur lesquelles le Gouvernement se basait alors.

La distribution des subsides, pour travaux d'assainissement, a produit partout les meilleurs résultats. Antérieurement, si l'on excepte quelques villes importantes, les travaux de salubrité locale étaient partout négligés. Il a suffi que le Gouvernement pût promettre son concours financier aux communes pour que, de toutes parts, la sollicitude des autorités se portât sur ces utiles améliorations.

Cette sollicitude se manifeste non-seulement par les travaux qui s'exécutent à l'aide de subsides, mais encore par la vigilance avec laquelle s'exerce aujourd'hui la police locale en matière de salubrité. Pour entretenir ces bonnes dispositions et pour atteindre le but que l'on poursuit, il est essentiel que le Gouvernement puisse persévérer dans la voie où il est entré, en continuant d'encourager par des subsides les efforts des communes.

Les mesures qu'il a prises ou provoquées dans ces derniers temps, ont obtenu une adhésion sympathique au sein des administrateurs provinciaux; les députations permanentes, ainsi que l'attestent les exposés de la situation des provinces pour 1851, sont unanimes pour applaudir à ces mesures et pour en signaler les heureux effets.

Le Gouvernement se plaît à croire que la Législature, de son côté, n'hésitera pas à les sanctionner, en allouant le crédit proposé.

En fixant ce crédit à 600,000 francs, le Gouvernement est resté en dessous du chiffre qu'il proposait en 1848.

Il n'ignore pas qu'il lui faudra apporter une grande réserve dans la répartition des subsides, afin de répandre, sur un grand nombre de localités, les bienfaits de son intervention. Mais, en ménageant les ressources qui seront mises à sa disposition, et en continuant à affecter annuellement une faible part du fonds des chemins vicinaux à des travaux ayant principalement pour objet l'assainissement de la voie publique dans la traversée des villages, il espère pouvoir atteindre son but et provoquer sur toute la surface du pays une salubre transformation.

N. *Subsides pour construction et ameublement d'écoles.* . . . fr. 1,000,000

Nous n'avons pas besoin de justifier, pensons-nous, le chiffre que le Gouvernement propose d'affecter en subsides, pour la construction des écoles. Cet objet intéresse, au plus haut degré, les classes inférieures appelées à participer aux

bienfaits de l'instruction primaire. A ce titre, il mérite la sollicitude du Gouvernement et du pays, qui viendront ainsi en aide des communes.

Cette intervention de l'État, dans la construction des écoles, produirait en outre un bien immense, en ce qu'elle doterait les communes les moins importantes de bâtiments construits dans les meilleures conditions, d'après les plans les mieux appropriés aux besoins de l'enseignement et de l'hygiène des enfants.

Dans les circonstances où se trouvent grand nombre de localités du pays, elles auront encore pour effet salulaire de créer du travail à la classe ouvrière sur une infinité de points à la fois.

On s'en réfère, au surplus, aux développements joints à l'appui du projet de loi du 23 février 1848.

§ 4.

Canal de Pommerœul à Antoing. — Réduction des péages.

Parmi les ouvrages d'utilité publique indiqués dans les §§ 1, 2 et 3 du projet de loi, il en est plusieurs qui présentent un caractère de haut intérêt pour les bassins houillers de Liège, de Charleroy et du Centre, soit parce qu'ils ouvrent à ces bassins de nouveaux débouchés, soit parce qu'ils améliorent ou complètent les voies de communication existantes; mais on doit reconnaître que, à part le canal de Bossuyt, aucun des travaux proposés ne doit venir directement en aide aux charbonnages du couchant de Mons.

Ces derniers établissements réclament vivement l'exécution du canal de Jemappes à Alost, qui doit permettre aux produits du couchant d'arriver à Anvers à des conditions beaucoup plus avantageuses qu'aujourd'hui. Le Gouvernement a accordé, il y a plusieurs années, la concession de cet ouvrage; et certes, si le concessionnaire est en retard de remplir ses engagements, aucun reproche, de ce chef, ne saurait être imputé au Gouvernement. On a demandé, il est vrai, en dernier lieu l'intervention de l'État par la garantie d'un *minimum* d'intérêt: à part toute autre raison, le Gouvernement a eu un motif suffisant de refus de concours dans cette circonstance; c'est que le concessionnaire, invité à faire connaître les moyens financiers dont disposait l'entreprise, n'a pas fait de justification à cet égard de nature à prouver au Gouvernement l'efficacité et par suite l'opportunité de son intervention.

On ne perdra pas de vue, d'ailleurs, que cette voie nouvelle de communication serait destinée à faire une rude concurrence aux lignes navigables appartenant à l'État. En effet, les charbons qui arrivent au bas Escaut, pour la consommation intérieure, rapportent aujourd'hui à l'État de fr. 1-07 à 2 francs par tonneau, suivant qu'ils prennent le canal d'Antoing ou celui de Charleroy; ainsi toute la partie du mouvement actuel qui serait détournée de ces lignes de navigation, par le canal de Jemappes à Alost, enlèverait au trésor public, sans compensation aucune, des sources considérables de revenu.

Dans les circonstances présentes, la garantie d'un *minimum* d'intérêt aux concessionnaires du canal de Jemappes à Alost aurait eu d'autres conséquences

fâcheuses. D'abord, il fallait renoncer à l'exécution du chemin de fer de Dendre-et-Waes, car la Compagnie qui sollicite la concession de ce chemin, aux conditions rappelées dans le chapitre précédent, a fait connaître au Gouvernement que, ainsi qu'on peut d'ailleurs aisément le comprendre, dans le cas où le canal obtiendrait, de la part de l'État, une garantie d'un *minimum* de revenu net de 4 p. %, elle se trouverait dans l'impossibilité de réunir, pour le chemin de fer latéral, non garanti, les capitaux nécessaires, et qu'ainsi sa demande devrait être considérée comme non avenue. Or, pour la seule perspective, plus ou moins certaine, d'une voie de communication nuisible aux intérêts de l'État, d'un canal longeant la Dendre d'Ath à Alost, et consacré spécialement au passage de bateaux chargés de houille, pour cette seule perspective, disons-nous, enlever aux localités de la vallée de la Dendre ainsi que du riche et populeux pays de Waes, la possibilité d'être reliées par un chemin de fer à l'ensemble du réseau national, ce serait certainement commettre un déni de justice envers toute cette contrée. Et, en effet, la mesure du tort que l'on causerait au pays en empêchant la mise à exécution de la combinaison proposée par la Compagnie du chemin de fer, n'existe-t-elle pas, comme nous l'avons fait remarquer précédemment, dans ce seul fait, que les localités nouvelles touchées par le chemin de fer de Dendre-et-Waes, doivent, par leur mise en communication avec nos rail-ways, fournir des recettes à concurrence d'une somme dont les trois quarts (formant l'unique participation de la Compagnie), suffisent à payer l'intérêt et l'amortissement du capital à dépenser, pour établir, non-seulement ce chemin de fer de Dendre-et-Waes ou d'Ath à Lokeren, mais encore la ligne directe de Bruxelles vers Gand par Alost?

Une autre conséquence résulterait de l'établissement du canal de Jemappes à Alost, si son exécution avait lieu à l'aide d'une garantie d'un *minimum* d'intérêt de 4 p. % : c'est que cette voie de communication, venant modifier, dans une proportion assez considérable, la position relative des bassins de Mons et de Charleroy, au point de vue des prix de transport sur Anvers, et cette modification étant le fait de l'État lui-même, celui-ci pourrait être considéré comme obligé, pour rétablir, comme de raison, un certain équilibre préexistant entre ces bassins, d'abaisser de nouveau les péages du canal de Charleroy, ce qui viendrait, au déficit considérable que le trésor aurait déjà à subir du chef de l'établissement du canal de Jemappes à Alost, ajouter une perte nouvelle, montant à plusieurs centaines de mille francs.

Au sujet de l'équilibre, entre les bassins houillers du Hainaut, par rapport aux principaux centres de consommation de la Belgique, il importe de rappeler ici qu'avant 1828, c'est-à-dire avant le rachat du canal de Pommerœul à Antoing, les charbonnages du couchant de Mons, de l'aveu que l'on trouve consigné dans un mémoire publié récemment par les exploitants de ce bassin, étaient spécialement en possession du marché des deux Flandres, tandis que les charbonnages de Charleroy et du Centre étaient, eux, en possession des marchés du Brabant et de la province d'Anvers.

Par le rachat du canal d'Antoing et l'abaissement des péages, qui en fut la suite immédiate, l'avantage, du chef des prix de transport, fut nécessairement acquis, pour le marché d'Anvers, aux charbonnages du couchant de Mons.

Lorsque, plus tard, fut ouvert et surtout lorsque fut racheté le canal de Charleroy à Bruxelles, qui avait pour prolongement celui de Bruxelles à Willebroeck, l'état des choses fut naturellement beaucoup amélioré pour Charleroy dans les expéditions sur Anvers; néanmoins, il existait encore, dans les prix de transport de Jemappes à Anvers et de Charleroy à Anvers, une différence de fr. 0-70, par tonneau, en faveur du bassin de Mons.

Mais survint, à la date du 31 mars 1849, la réduction apportée aux péages du canal de Charleroy, et, à partir de ce moment, ce fut dans le sens inverse que se porta l'avantage, puisque, aujourd'hui, il existe entre les prix de transport de Jemappes et de Charleroy à Anvers, une différence de fr. 0-37 en faveur du bassin de Charleroy.

Il résulte de ces faits, que, de tout temps, il y a eu inégalité de position entre les charbonnages du couchant de Mons et ceux de Charleroy, pour le marché d'Anvers; que l'avantage a appartenu tantôt à l'un de ces bassins, tantôt à l'autre, et que, à l'heure qu'il est, il y a encore une différence de 37 centimes par tonneau, en faveur de Charleroy.

Or, c'est à cette inégalité, c'est à cette absence d'équilibre, que le Gouvernement désire porter remède, et il croit que le moyen le plus favorable et le plus rationnel d'atteindre un pareil but, c'est d'abaisser de 50 p. % les péages actuels du canal d'Antoing, péages qui, revenant maintenant à fr. 0-74 par tonneau, offriront dès lors une réduction de fr. 0-37, correspondant précisément au chiffre d'infériorité que présente aujourd'hui le bassin de Mons, par rapport à celui de Charleroy, pour le marché du bas Escaut.

Cette mesure de réduction de péages, qui, par rapport aux expéditions sur Anvers, favorisera, dans d'équitables proportions, le bassin du Couchant, viendra aussi, combinée surtout avec l'exécution du canal de jonction de l'Escaut à la Lys, entre Bossuyt et Courtrai, améliorer assez notablement la situation de ce bassin par rapport aux deux Flandres, son principal marché de l'intérieur. Cette mesure enfin, toute populaire en elle-même, et qui, nous l'espérons, sera accueillie dans tout le pays sans soulever de réclamation sérieuse, aura, de plus, l'avantage de conserver à nos canaux le trafic dont ils sont en possession, voire même l'accroissement que doivent déterminer, dans le mouvement actuel, tout à la fois une réduction de péages sur le canal d'Antoing, et l'établissement d'une communication facile vers la haute Lys, et, par Courtrai, vers la partie de la Flandre occidentale que parcourt le réseau de rail-ways concédés dans cette province.

§ 5.

Les subsides offerts spontanément par la province et par la ville de Liège démontrent suffisamment l'urgence et l'utilité des travaux à exécuter dans la vallée de la Meuse.

§ 6.

Emprunt d'un capital effectif de 26 millions de francs.

Les sommes à encaisser successivement, par suite de la négociation de l'emprunt projeté de 26 millions de francs, excéderaient les paiements à faire pour les travaux publics. Afin de laisser le moins possible de fonds improductifs dans les caisses de l'État, les sommes qui ne seraient point nécessaires pour les travaux seraient employées à diminuer les émissions de bons du trésor. Il y aurait ainsi compensation, dans une certaine nature, entre les intérêts de l'emprunt et ceux de la dette flottante.

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.



PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et des Travaux Publics et de l'avis de Notre conseil des Ministres,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres des Finances et des Travaux Publics présenteront, en Notre nom, à la Chambre des Représentants le projet de loi dont la teneur suit :

§ 1^{er}.

TRAVAUX A EXÉCUTER PAR DES COMPAGNIES, MOYENNANT GARANTIE PAR L'ÉTAT, D'UN MINIMUM D'INTÉRÊT.

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à conclure avec les compagnies dites de l'Entre-Sambre-et-Meuse, du Luxembourg et de la Flandre occidentale, des conventions définitives basées sur les clauses et conditions mentionnées dans les conventions provisoires, annexées à la présente loi sous les lettres *A*, *B* et *C*.

ART. 2.

Le Gouvernement est également autorisé à concéder définitivement, au sieur Verrue-Lafraneq, concessionnaire provisoire, le canal de jonction de l'Escaut à la Lys, entre Bossuyt et Courtrai. Cette concession sera octroyée aux clauses et conditions mentionnées dans la convention provisoire, annexée, sous la lettre *D*, à la présente loi.

§ II.

TRAVAUX A EXÉCUTER PAR VOIE DE CONCESSION, SANS GARANTIE, DE LA PART DE L'ÉTAT, D'UN MINIMUM D'INTÉRÊT.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à accepter, aux conditions mentionnées dans la déclaration annexée sous la lettre *E*, à la présente loi, la renonciation faite en faveur des sieurs J.-A. Demot et consorts, par la Société anonyme du chemin de fer et du canal de la vallée de la Dendre, à la concession qui lui a été octroyée par l'arrêté royal du 24 juin 1843, rendu en exécution de la loi du 12 du même mois.

Dans ce cas, la loi et l'arrêté royal précités sont rapportés.

ART. 4.

Le Gouvernement est, en outre, autorisé à concéder à la compagnie représentée par les sieurs J.-A. Demot et consorts, aux clauses et conditions stipulées dans la convention annexée sous la lettre *F*, à la présente loi, l'établissement du chemin de fer de Dendre-et-Waes, d'Ath à Lokeren et du chemin de fer direct de Bruxelles vers Gand par Alost.

§ III.

TRAVAUX A EXECUTER PAR L'ÉTAT, SOIT DIRECTEMENT, SOIT AVEC LE CONCOURS DES PROVINCES, DES COMMUNES OU DES PARTICULIERS.

ART. 5.

Le Gouvernement est autorisé à affecter une somme de vingt-six millions de francs à l'exécution d'ouvrages d'utilité publique ci-après désignés :

<i>A.</i> Prolongement jusqu'à Anvers du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut fr.	4,500,000
<i>B.</i> Travaux à la Meuse ayant pour objet :	
1° De mettre le bassin houiller de Chokier en communication directe avec le canal de Bois-le-Duc et l'Escaut, et 2° d'améliorer l'écoulement des eaux de cette rivière dans la traverse de la ville de Liège, ci	8,000,000
<i>C.</i> Construction d'un canal destiné à mettre la ville de Hasselt et le Demer en communication avec la ligne de jonction de la Meuse à l'Escaut.	2,650,000
<i>D.</i> Travaux destinés à compléter les moyens d'écoulement des eaux d'inondation de la Lys, soit en prolongeant le canal de Deynze à Schipdonck jusqu'à la mer du Nord, soit en modifiant le régime du canal de Gand à Bruges	3,500,000
<i>E.</i> Continuation des travaux destinés à améliorer l'écoulement des eaux de l'Escaut.	1,000,000
<i>F.</i> Amélioration des ports et côtes	400,000
<i>G.</i> Travaux destinés à améliorer l'écoulement des eaux de la Sambre, dans les provinces du Hainaut et de Namur	650,000
<i>H.</i> Élargissement de la partie du canal de Bruxelles à Charleroy, comprise entre la 9 ^e écluse et la Sambre canalisée.	1,000,000
<i>I.</i> Construction d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier la ville de Lierre au réseau de l'État	500,000
A reporter.	<u>22,200,000</u>

Report.	22,200,000
<i>K.</i> Extension du matériel de l'exploitation du chemin de fer de l'État et doublement des voies.	1,000,000
<i>L.</i> Construction de prisons suivant le système cellulaire	1,200,000
<i>M.</i> Subsidés pour travaux d'hygiène publique, ayant spécialement pour objet l'assainissement des villes et communes dans les quartiers occupés par la classe ouvrière	600,000
<i>N.</i> Subsidés pour construction et ameublement d'écoles	1,000,000
	4 Fr. 26,000,000

§ IV. — ART. 6.

Le Gouvernement est autorisé à réduire les péages actuellement perçus sur le canal de Pommerœul à Antoing, sans que, dans aucun cas, cette réduction puisse excéder 50 p. %.

§ V. — ART. 7.

Sont acceptées les offres faites par le conseil provincial et par la ville de Liège, de concourir à l'exécution des travaux à effectuer dans la vallée de la Meuse, savoir : par la province, à concurrence d'une somme de trois cent soixante et dix mille francs ; par la ville, à concurrence d'un million de francs.

§ VI. — ART. 8.

Pour couvrir la dépense à résulter des travaux mentionnés à l'art. 5, le Gouvernement est autorisé à emprunter un capital effectif de vingt-six millions de francs.

Donné à Londres, le 1^{er} juillet 1851.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.



ANNEXES.

ANNEXE A.

CHEMIN DE FER DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE.

Convention.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. EM. VAN HOOREBEKE, Ministre des Travaux Publics, d'une part ;

Et, d'autre part, la Société concessionnaire du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, représentée par M. GEORGE SUEWARD, administrateur résident, à ce spécialement autorisé en vertu de la délibération de l'assemblée générale des actionnaires, en date du 11 juin 1851 ;

A été convenu ce qui suit, sans réserve de ratification par la Législature, dans le cours de la présente session des Chambres :

ART. 1^{er}. La Compagnie s'engage à achever, dans son ensemble et à exploiter pendant toute la durée de la concession, le réseau qui lui a été concédé par l'arrêté royal du 28 mars 1845, rendu en exécution de la loi du 7 du même mois, réseau comprenant le tronc principal de Marchiennes-au-Pont et de Charleroy à Vireux, ainsi que les divers embranchements mentionnés à l'art. 4^{er} de la convention du 27 mars 1845, annexée audit arrêté royal.

ART. 2. Les parties de ce réseau restant à exécuter seront, sauf les modifications résultant de la présente convention, établies et exploitées conformément aux clauses et conditions stipulées dans le cahier des charges que renferme ladite convention annexée à l'arrêté royal prémentionné du 28 mars 1845. Mais la Compagnie sera autorisée à apporter au tracé, soit du tronc principal, soit des embranchements, les modifications reconnues nécessaires ou utiles par elle, d'accord avec les ingénieurs de l'État.

ART. 3. Les parties restant à exécuter, tant pour le tronc principal que pour les embranchements, seront, au choix de la Compagnie, construites à simple ou à double voie de rail-way : les acquisitions de terrains seront effectuées en raison de la résolution que la Compagnie aura prise à cet égard.

ART. 4. Les travaux devront être repris le plus tôt possible tant sur le tronc principal que sur les embranchements, et, en tout cas, au printemps prochain, au plus tard. Ils devront être terminés, savoir : ceux de la ligne de Walcourt à Vireux, avant le 31 décembre 1854, et ceux des embranchements avant le 31 décembre 1855.

La moitié desdits travaux devra être exécutée au 1^{er} octobre 1853, sur le tronc principal et au 1^{er} octobre 1854, sur les embranchements.

ART. 5. L'État n'aura pas à intervenir dans les résultats financiers, quels qu'ils soient, ni des sections déjà exploitées, ni de la partie du tronc principal restant à exécuter.

Quant aux embranchements à construire, l'État garantira à la Compagnie, et ce, pendant un terme de cinquante ans, un *minimum* d'intérêt annuel de 4 p. %, portant exclusivement sur le capital dépensé pour la construction desdits embranchements, capital qui, au point de vue de la garantie d'intérêt, ne pourra dépasser la somme de 5 millions de francs.

ART. 6. Les parties à construire pourront être livrées par sections successives à la circulation.

L'intérêt garanti, en ce qui concerne les embranchements, courra au profit de la Compagnie, pour les dépenses d'établissement de chacun de ces embranchements qui sera livré à la circulation, et ce, à partir du jour de sa mise en exploitation.

ART. 7. Le nombre et la marche des convois desservant les embranchements, seront réglés suivant les besoins, de commun accord entre le Gouvernement et la Compagnie.

ART. 8. Le compte des recettes brutes obtenues et des dépenses faites pour l'exploitation et l'entretien ordinaire sera, pour l'ensemble du réseau concédé à la Compagnie, arrêté de concert entre celle-ci et le Gouvernement à la date du 31 décembre de chaque exercice.

Le Gouvernement aura le droit de faire opérer en tout temps, par l'examen des livres de comptabilité de la Compagnie ou par telles inspections qu'il jugera nécessaires, la vérification détaillée des éléments qui entreront dans ledit compte des recettes et dépenses.

Parmi les frais d'entretien ne seront compris ni les augmentations ou renouvellements du matériel roulant, ni les renouvellements de rails, billes ou accessoires, ni les constructions nouvelles, reconstructions ou modifications apportées aux ouvrages de la route, des stations et des dépendances.

ART. 9. Les recettes attribuées aux embranchements seront celles produites à la Compagnie du chef de parcours effectués sur ces embranchements.

ART. 10. La part des frais d'exploitation, qui sera attribuée aux embranchements dans la dépense totale faite, de ce chef, pour le réseau entier, sera établie en proportion exacte des recettes brutes fournies par ces embranchements par rapport aux recettes de l'ensemble des lignes de la Compagnie.

ART. 11. Si, dans le décompte des produits et des dépenses des embranchements, établi comme il est dit aux articles précédents, l'excédant des recettes sur les frais d'exploitation ne présente pas une somme égale à 4 p. % du capital d'établissement de ces embranchements, le Gouvernement suppléera, aux frais du trésor, jusqu'à concurrence de ladite somme.

ART. 12. Dans le cas où la différence entre les recettes brutes et les dépenses affectées aux embranchements présenterait un bénéfice de plus de 7 p. % du capital admis pour les frais de construction, l'excédant en serait versé dans les

caisses du trésor, à concurrence des sommes payées à l'État, pendant les années antérieures, à titre de garantie d'intérêts.

ART. 13. La redevance annuelle que l'art. 44 de la convention du 27 mars 1845 impose à la Compagnie du chef de la surveillance à exercer sur le chemin de fer par le Gouvernement, sera fixé à 6,000 francs pendant l'exécution, et à 1,000 francs après l'achèvement complet de la ligne et ses embranchements. Ces sommes seront respectivement portées en dépense dans les comptes de construction et d'exploitation du rail-way.

Il en sera de même à l'égard du traitement annuel de 4,000 francs à payer, en sus de ce qui précède, par la Compagnie au commissaire nommé par le Gouvernement en vertu de l'art. 48 des statuts. Ce commissaire sera adjoint, comme membre *ex officio*, au conseil d'administration de la Compagnie, mais il ne recevra aucun bénéfice comme administrateur en dehors du traitement sus-indiqué, qui lui sera alloué à titre de commissaire.

ART. 14. La Compagnie sera autorisée à faire une nouvelle émission d'actions privilégiées à concurrence de 10 millions de francs pour la construction et la mise en exploitation des diverses parties restant à exécuter, tant pour le tronçon principal que pour les embranchements.

ART. 15. Si à l'époque indiquée à l'art. 4, les travaux n'étaient pas commencés, la Compagnie sera, par ce seul fait, et de plein droit, déchue de sa concession, sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure quelconque.

ART. 16. Les concessionnaires seront également déchus de tous leurs droits, si les travaux n'étaient pas complètement terminés aux époques du 31 décembre 1854, pour le tronçon principal, et du 31 décembre 1855, pour les embranchements, ou bien encore, si ces travaux n'étaient pas à moitié achevés aux époques respectives du 1^{er} octobre 1855 et du 1^{er} octobre 1854.

ART. 17. Dans le cas de déchéance prévu par les deux articles précédents, il sera fait application de l'art. 19 de la convention du 27 mars 1845, annexée à l'arrêté royal du 28 du même mois.

Il est bien entendu que les travaux exécutés par la Compagnie, sur une partie quelconque du réseau qui lui est concédé, serviront de garantie pour l'entière exécution dudit réseau, et seront compris dans la déchéance appliquée à la Compagnie, ladite déchéance portant sur l'ensemble de la concession.

ART. 18. Les art. 15 et 16 ci-dessus ne seront pas applicables si les concessionnaires justifient que le retard ou la cessation des travaux est le résultat d'un cas de force majeure dûment constaté.

ART. 19. L'arrêté royal du 1^{er} mai 1846 qui accorde à la Compagnie, à titre d'extension, la concession des lignes accessoires de Florennes à la Meuse et d'Oret à la Sambre, est rapporté; en conséquence, la Compagnie est déchargée de l'obligation de construire lesdites lignes accessoires.

ART. 20. La présente convention est provisoire et ne deviendra définitive que pour autant que les stipulations qu'elle renferme soient adoptées par les Chambres législatives, auquel cas elle sera annexée à la loi à intervenir.

Dans le cas contraire, le présent acte sera considéré comme nul et non avenu,

les parties contractantes s'engageant formellement à n'en faire, pour lors aucun espèce d'usage dans les procès qui, éventuellement, se produiraient entre le Gouvernement et la Compagnie.

Fait en double à Bruxelles, le 1^{er} juillet 1851.

EM. VAN HOOREBEKE.

GEORGE SHEWARD,

*Administrateur résident du chemin de fer de
l'Entre-Sambre-et-Meuse.*

ANNEXE B.

CHEMIN DE FER DU LUXEMBOURG.

Convention.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. EM. VAN HOOREBEKE, Ministre des Travaux Publics, d'une part, et, d'autre part, la Société dite *du Luxembourg*, représentée par M. JAMES ASHWELL, son Directeur-Gérant, à ce spécialement autorisé par le conseil d'administration qui ratifiera immédiatement les présentes, a été convenu ce qui suit, sous réserve de ratification par la Législature, dans le cours de la présente session des Chambres :

ART. 1^{er}. La Compagnie du Luxembourg s'engage, sous les conditions ci-après, à exécuter, à ses frais, risques et périls, et exploiter pendant toute la durée de la concession qui lui sera accordée à cet effet :

1^o La ligne de Bruxelles à Namur, y compris les sections de Wavre à Gembloux et de Gembloux à Namur, qui, primitivement, faisaient partie de la concession octroyée à la Société dite *du Chemin de fer de Louvain à la Sambre*, laquelle Société a été déclarée déchue de tous ses droits à cet égard ;

2^o La ligne de Namur à Arlon, avec ses embranchements, et éventuellement ses extensions vers les frontières de la France et du grand-duché de Luxembourg.

ART. 2. La durée de la concession pour l'ensemble du chemin de fer du Luxembourg, de ses embranchements et de ses dépendances, sera de quatre-vingt-dix ans, à compter du jour de la mise en exploitation du réseau sur toute l'étendue de Bruxelles à Arlon, ce qui sera constaté par procès-verbal dressé de concert entre le Gouvernement et la Compagnie.

ART. 3. Le cahier des charges annexé à l'arrêté royal de concession, en date du 18 juin 1846, et inséré au *Moniteur Belge* du 19 du même mois, sera appliqué, dans toutes ses parties, à la concession des deux lignes susindiquées, sauf, bien entendu, en ce qui concerne les modifications résultant de la présente convention.

ART. 4. Dans le délai d'un an, à partir du jour de la publication du nouvel arrêté royal de concession à intervenir, la Compagnie devra faire parvenir au Gouvernement les plans du tracé qu'elle suivra jusqu'aux frontières de la France et du grand-duché de Luxembourg, et indiquer exactement les points où le chemin de fer aboutira à ces frontières.

Ces plans, arrêtés par le Gouvernement, ne pourront être modifiés que de commun accord entre lui et la Compagnie.

A défaut de désignation par la Compagnie, ces points seront indiqués par le Gouvernement, et la Compagnie sera tenue de s'y conformer, si, usant de la faculté que lui donne son cahier des charges, elle continuait la ligne de Bruxelles à Arlon jusqu'à l'une ou l'autre de ces frontières.

Dans les six mois qui suivront la notification faite aux concessionnaires de l'arrêté fixant les points où le chemin de fer devra traverser l'une ou l'autre des deux frontières ou toutes deux à la fois, la Compagnie sera tenue de faire connaître au Gouvernement si elle entend user de la faculté que lui donne son cahier des charges d'exécuter les extensions d'Arlon aux limites de la France ou du grand-duché de Luxembourg, et, en cas d'affirmative, il sera accordé à la Compagnie, pour terminer les travaux, un délai d'une année après le terme fixé pour l'exécution de la concession principale; dans le cas contraire, le Gouvernement pourra faire exécuter ces extensions, comme il le jugera utile, soit directement, soit par voie de concession de péages.

Il est bien entendu que, quelles que soient les époques auxquelles s'exécuteraient éventuellement par la Compagnie, les extensions vers les frontières susmentionnées, la date de leur mise en exploitation ne sera nullement prise en considération pour la fixation de la durée de la concession, cette fixation devant se faire pour l'ensemble, d'après ce qui est stipulé à l'art. 2.

ART. 5. La Compagnie aura la faculté de n'exécuter la route, entre les stations, que pour une seule voie de rail-way : les terrassements, ouvrages d'art et acquisitions de terrains pourront également être effectués dans cette hypothèse de l'exécution d'une route à simple voie seulement. Le système des pentes, rampes et courbes à appliquer, sera réglé par la Compagnie, de concert avec l'administration des ponts et chaussées.

ART. 6. Les travaux entre Namur et Arlon seront commencés au printemps prochain, au plus tard. Ceux de la ligne de Bruxelles à Namur seront repris pour la même époque.

La moitié des travaux de la ligne de Bruxelles à Namur et la moitié de ceux de la ligne de Namur à Arlon seront terminés avant le 1^{er} janvier 1855.

Les deux lignes devront être entièrement achevées avant la fin de l'année 1856.

ART. 7. L'État n'aura pas à intervenir dans les résultats financiers, quels qu'ils soient de la ligne de Bruxelles à Namur.

Quant à la deuxième ligne, celle de Namur à Arlon, avec ses embranchements et extensions, l'État garantira à la Société, et ce, pendant un terme de cinquante ans, un *minimum* d'intérêt annuel de 4 p. %, portant exclusivement sur le capital dépensé pour la construction, capital qui, au point de vue de la garantie d'intérêt, ne pourra dépasser la somme de 22,500,000 francs.

ART. 8. L'intérêt garanti courra au profit de la Compagnie pour les dépenses

de l'établissement de chacune des sections livrées à la circulation, et ce, à partir du jour de leur mise en exploitation, à la condition toutefois que les sections à ouvrir successivement se terminent, chaque fois, à l'une des stations principales de la ligne, savoir : vers Ciney, Rochefort, Saint-Hubert, Neufchâteau et Habay-la-Neuve.

ART. 9. Le nombre et la marche des convois, desservant la ligne de Namur à Arlon, seront réglés suivant les besoins, de commun accord entre le Gouvernement et la Compagnie. Néanmoins, pour la première année d'exploitation, il pourra n'être établi qu'un seul convoi par jour, dans chacune des deux directions.

ART. 10. Le compte des recettes brutes obtenues et des dépenses faites pour l'exploitation et l'entretien ordinaire sera, pour ce qui concerne la ligne de Namur à Arlon, arrêté, de concert entre le Gouvernement et la Compagnie, au 31 décembre de chaque année.

Le Gouvernement aura le droit de faire opérer, en tout temps, par l'examen des livres de comptabilité de la Société ou par telles inspections qu'il jugera nécessaires, la vérification détaillée des éléments qui entreront dans ledit compte des recettes et dépenses.

Parmi les frais d'entretien ne seront compris ni les augmentations ou renouvellements du matériel roulant, ni les renouvellements de rails, billes ou accessoires, ni enfin les constructions nouvelles ou reconstructions des ouvrages de la route, des stations et des dépendances.

ART. 11. Les dépenses d'exploitation et d'entretien ordinaire, effectuées annuellement sur la totalité du réseau de la Compagnie, seront réparties sur la ligne de Bruxelles à Namur et sur celle à l'égard de laquelle porte la garantie accordée, en raison des recettes brutes, ces recettes étant calculées, pour les diverses lignes du réseau, d'après les parcours opérés sur chacune d'elles.

ART. 12. L'intérêt à courir sera acquitté par le Gouvernement sur le vu du compte des recettes et dépenses, arrêté comme il est dit à l'article précédent.

Il est expressément entendu que, quels que soient les résultats de ce compte, l'État ne pourra être tenu de payer à la Compagnie une somme plus forte que celle représentant 4 p. % du capital dépensé dans la construction, au *maximum* de 22,500,000 francs.

ART. 13. Dans le cas où la différence entre les recettes brutes et les dépenses présenterait un bénéfice de plus de 7 p. % du capital admis pour les frais de construction, l'excédant en serait versé dans les caisses du trésor, à concurrence des sommes payées par l'État, pendant les années antérieures à titre de garantie d'intérêt.

ART. 14. La redevance annuelle, que l'art. 42 du cahier des charges impose à la Compagnie, sera fixée à 10,000 francs pendant l'exécution et à 4,000 francs après l'achèvement complet de la ligne et de ses dépendances. Ces sommes seront respectivement portées en dépense dans les comptes de construction et d'exploitation du rail-way.

ART. 15. Des deux millions restant du cautionnement versé, 500,000 francs pourront être appliqués aux travaux de la ligne de Bruxelles à Namur. Les

1,500,000 francs restant le seront exclusivement aux travaux de Namur à Arlon. Le premier million sera remboursé au fur et à mesure de l'exécution, sur le pied de la loi du 28 février 1848; le dernier ne pourra l'être que conformément au cahier des charges.

ART. 16. Si, dans le délai de deux ans, une société demandait la concession des embranchements vers Louvain et vers Charleroy, la Compagnie du Luxembourg aurait la préférence à l'obtention de cette concession, sous réserve toutefois que les conditions de la demande fussent acceptées, tant par la Législature que par la Compagnie du Luxembourg. Passé ce délai de deux ans, le Gouvernement restera libre d'agir comme il le jugera utile à l'égard de cette concession des embranchements.

ART. 17. Si, à l'époque indiquée à l'art. 6, les travaux de la ligne de Namur à Arlon n'étaient pas commencés, ou si ceux de la ligne de Bruxelles à Namur n'étaient pas repris, la Compagnie sera, par ce seul fait, et de plein droit, déchue de sa concession, sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure quelconque.

ART. 18. Les concessionnaires seront également déchus de tous leurs droits, si les travaux n'étaient pas achevés à la fin de l'année 1856, ou bien s'ils n'étaient pas à moitié terminés sur les deux lignes de Bruxelles à Namur et de Namur à Arlon avant le 1^{er} janvier 1855.

ART. 19. Dans le cas de déchéance, prévu par les deux articles précédents, il sera fait application de l'art. 21 du cahier des charges.

Il est bien entendu que les travaux exécutés soit sur l'une, soit sur l'autre ligne, serviront de garantie pour l'exécution du réseau entier, et seront compris dans la déchéance appliquée à la Compagnie, ladite déchéance portant sur l'ensemble de la concession de Bruxelles à Arlon.

ART. 20. Les art. 17 et 18 ci-dessus ne seront pas applicables, si les concessionnaires justifient que le retard ou la cessation des travaux est le résultat d'un cas de force majeure dûment constaté.

ART. 21. Le canal à construire de Liège à Laroche est et demeure une entreprise entièrement distincte et indépendante de celle du rail-way.

Les péages concédés seront perçus sur toute section qui sera livrée à la navigation. La moitié des travaux sera terminée avant le 1^{er} janvier 1855 et la totalité avant la fin de l'année 1856.

ART. 22. La présente convention est provisoire et ne deviendra définitive que pour autant que les stipulations qu'elle renferme soient adoptées par les Chambres législatives, auquel cas elle sera annexée à la loi à intervenir. Dans le cas contraire, le présent acte sera considéré comme nul et non avenue, les parties contractantes s'engageant formellement à n'en faire, pour lors, aucune espèce d'usage, dans les procès qui, éventuellement, se produiraient de nouveau entre le Gouvernement et la Compagnie.

Fait en double à Bruxelles, le 30 juin 1851.

EM. VAN HOOREBEKE.

JAMES ASHWELL,
Directeur-Gérant.

ANNEXE C.

CHEMIN DE FER DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

Convention.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. EM. VAN HOOREBEKE, Ministre des Travaux Publics, d'une part ;

Et, d'autre part, la Société dite *du Chemin de fer de la Flandre occidentale*, représentée par son directeur-gérant M. GUILLAUME CHANTRELL, à ce spécialement autorisé en vertu de la lettre du 27 juin 1851, ci-annexée en copie, a été convenu ce qui suit, sous réserve de ratification par la Législature, dans le cours de la présente session des Chambres :

ART. 1^{er}. Le réseau concédé à la Société de la Flandre occidentale par l'arrêté royal du 21 mars 1845, rendu en exécution de la loi du 18 du même mois, ne se composera que de la ligne de Bruges à Poperinghe par Roulers, Courtrai, Menin et Ypres, et de l'embranchement de Deynze par Thielt, à un point de la section de Bruges à Courtrai, à déterminer de commun accord ; en conséquence, la Société sera déchargée de l'obligation de construire l'embranchement qui devait, aux termes de ladite loi, être dirigé sur Furnes.

ART. 2. Les parties de ce réseau restant à exécuter, savoir : la section de Courtrai à Poperinghe et l'embranchement de Thielt, seront, sauf les modifications résultant de la présente convention, établies et exploitées conformément aux clauses et conditions stipulées dans le cahier des charges annexé à l'arrêté royal précité.

ART. 3. Les sections à construire, seront, entre les stations, exécutées pour une seule voie de rail-way ; la Compagnie ne sera tenue d'acquérir les terrains que dans cette hypothèse d'une route à simple voie.

ART. 4. Les travaux devront être commencés, dans la direction d'Ypres, au 1^{er} janvier 1852, et, dans la direction de Thielt, au printemps prochain, au plus tard.

La ligne de Courtrai à Poperinghe devra être livrée à la circulation avant le 1^{er} janvier 1854, et la moitié des travaux de cette ligne exécutée à l'époque du 1^{er} mai 1855.

L'embranchement de Thielt devra être livré à la circulation avant le 1^{er} janvier 1855, et la moitié des travaux de cet embranchement terminée avant le 1^{er} mars 1854.

ART. 5. L'État n'aura pas à intervenir dans les résultats financiers, quels qu'ils soient, de la section déjà exécutée de Bruges à Courtrai.

Quant à la section de Courtrai à Poperinghe et à l'embranchement de Thielt, l'État garantira à la Société, et ce, pendant un terme de cinquante ans, un

minimum de produit net de 400,000 francs, la garantie à payer par l'État, ne pouvant, dans aucun cas, dépasser ladite somme.

ART. 6. Si les lignes restant à construire sont livrées à la circulation par sections successives, l'intérêt du produit net garanti sera accordé pour chacune de ces sections, en proportion de leur longueur.

ART. 7. Le nombre et la marche des convois desservant la ligne de Bruges à Poperinghe et l'embranchement de Thielt, seront réglés de commun accord entre le Gouvernement et la Compagnie.

ART. 8. Le compte des recettes brutes obtenues et des dépenses faites pour l'exploitation et l'entretien ordinaire, sera, pour l'ensemble du réseau concédé à la Compagnie, arrêté de concert entre celle-ci et le Gouvernement, à la date du 31 décembre de chaque exercice. Néanmoins, à l'expiration du premier semestre de chaque exercice, le Gouvernement, sur le vu d'un compte provisoire, mettra à la disposition de la Société une somme suffisante pour couvrir la moitié présumée de la différence à garantir.

Le Gouvernement aura le droit de faire opérer, en tout temps, par l'examen des livres de comptabilité de la Société, et par telles inspections qu'il jugera nécessaires, la vérification détaillée des éléments qui entreront dans ledit compte des recettes et dépenses.

Parmi les frais d'entretien ne seront compris, ni les augmentations ou renouvellements du matériel roulant, ni les renouvellements de rails, billes ou accessoires, ni enfin les constructions nouvelles ou reconstructions aux ouvrages de la route, des stations et des dépendances.

ART. 9. Les dépenses d'exploitation et d'entretien ordinaire effectuées annuellement sur la totalité du réseau de la Compagnie seront réparties sur la section de Bruges à Courtrai et sur celles à l'égard desquelles porte la garantie accordée, en raison des recettes brutes, ces recettes étant calculées pour les diverses lignes du réseau d'après les parcours opérés sur chacune d'elles.

ART. 10. Sur le vu du compte des recettes brutes, et des dépenses d'exploitation affectées à la section de Courtrai à Poperinghe et à l'embranchement de Thielt, le Gouvernement, dans le cas où la différence entre ces recettes brutes et ces dépenses ne présenterait pas un excédant de 400,000 francs, parfera cette somme au profit de la Compagnie, conformément à ce qui est stipulé au dernier paragraphe de l'art. 5.

ART. 11. Dans le cas où la différence entre les recettes brutes et les dépenses relatives aux lignes, sur lesquelles porte la garantie de l'État, excéderait la somme de 600,000 francs, l'excédant en serait versé dans les caisses du trésor, à concurrence des sommes payées par l'État, pendant les années antérieures, du chef de la garantie.

ART. 12. La redevance annuelle que l'art. 37 du cahier des charges impose à la Compagnie, pour être payée pendant l'exécution des travaux, est fixée à 8,000 francs.

Indépendamment de ce qui précède, la Compagnie payera à l'État, et ce à partir du 1^{er} janvier 1853, une redevance annuelle de 8,000 francs du chef de l'emploi par la Compagnie d'une partie des bâtiments et dépendances appartenant à l'État dans les stations auxquelles aboutissent les lignes de la Société.

Jusqu'à cette époque du 1^{er} janvier 1852, la convention intervenue à cet égard entre le Gouvernement et la Compagnie, sous la date du 15 septembre 1848, continuera à recevoir son application.

La somme indiquée au § 2 du présent article sera portée en dépense dans les comptes d'exploitation du réseau de la Compagnie.

Il en sera de même à l'égard du traitement annuel de 4,000 francs à payer, en sus de ce qui précède, par la Compagnie, au commissaire nommé par le Gouvernement, en vertu de l'art. 54 des statuts.

ART. 13. La Compagnie sera autorisée à émettre des actions privilégiées, ou bien à contracter un emprunt, pour le capital à affecter à l'établissement et à la mise en exploitation de la section de Courtrai à Poperinghe, et de l'embranchement de Thielt.

ART. 14. Si, à l'époque indiquée à l'art. 4, les travaux dans les deux directions de Poperinghe et de Thielt n'étaient pas commencés, la Compagnie sera, par ce seul fait et de plein droit, déchue de sa concession, sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure quelconque.

ART. 15. Les concessionnaires seront également déchus de tous leurs droits, si les travaux n'étaient pas complètement achevés, ou bien s'ils n'étaient pas à moitié terminés aux époques respectives indiquées audit art. 4.

ART. 16. Dans le cas de déchéance prévu par les deux articles précédents, il sera fait application de l'art. 17 du cahier des charges annexé à l'arrêté de concession du 21 mai 1845.

Il est bien entendu que les travaux exécutés par la Compagnie, sur une partie quelconque du réseau qui lui est concédé, serviront de garantie pour l'entière exécution dudit réseau et seront compris dans la déchéance appliquée à la Compagnie, ladite déchéance portant sur l'ensemble de la concession.

ART. 17. Les art. 14 et 15 ci-dessus ne seront pas applicables, si les concessionnaires justifient que le retard ou la cessation des travaux est le résultat d'un cas de force majeure dûment constaté.

ART. 18. La présente convention est provisoire et ne deviendra définitive que pour autant que les stipulations qu'elle renferme soient adoptées par les Chambres législatives, auquel cas, elle sera annexée à la loi à intervenir. Dans le cas contraire, le présent acte sera considéré comme nul et non avenu, les parties contractantes s'engageant formellement à n'en faire, pour lors, aucune espèce d'usage, dans les procès qui, éventuellement, se produiraient entre le Gouvernement et la Compagnie.

Fait en double à Bruxelles, le 1^{er} juillet 1851.

Pour le conseil d'administration :

Le Directeur-Gérant,

W. D. CHANTRELL.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

ANNEXE D.

CANAL DE JONCTION DE L'ESCAUT A LA LYS, ENTRE BOSSUYT
ET COURTRAI.**Convention.**

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. ÉMILE VAN HOOREBEKE, Ministre des Travaux Publics, d'une part,

Et, d'autre part, la Société représentée par les sieurs VERRUE-LAFRANCO, concessionnaire provisoire du canal de Bossuyt à Courtrai, et ADAN, banquier, domiciliés à Bruxelles,

A été convenu ce qui suit, sous réserve de ratification par les Chambres législatives, dans le cours de la présente session :

ART. 1^{er}. La Société s'engage à établir à ses frais, risques et périls, sous la surveillance du Gouvernement et dans un délai de trois ans à compter du jour de l'octroi de la concession définitive. le canal de jonction de l'Escaut à la Lys, entre Bossuyt et Courtrai.

ART. 2. Le canal sera exécuté, entretenu, alimenté et exploité pendant toute la durée de la concession, aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté par le Département des Travaux Publics, sous la date du 24 octobre 1846, sauf en ce qui concerne celles des stipulations dudit cahier des charges, qui seraient modifiées par la présente convention.

ART. 3. L'État garantira, pendant les trente premières années de la mise en exploitation du canal, un *minimum* de produit net annuel de 200,000 francs.

ART. 4. Le compte des recettes brutes obtenues et des dépenses faites pour l'exploitation et l'entretien du canal, sera réglé de concert entre le Gouvernement et les concessionnaires, et arrêté au 31 décembre de chaque année.

Dans le compte des dépenses sera comprise la somme de 200 francs à verser annuellement par les concessionnaires, dans les caisses de l'État, conformément à l'art. 25 du cahier des charges.

Il en sera de même d'une somme de 2,000 francs, que les concessionnaires seront tenus de verser annuellement au trésor, à titre de traitement d'un commissaire à nommer par le Gouvernement, pour surveiller les opérations de la Société.

Le commissaire sera adjoint, comme membre *ex officio*. au conseil d'administration de la Société, mais il ne recevra aucun bénéfice, comme administrateur, en dehors du traitement susindiqué.

Les frais d'administration et de surveillance seront portés en compte pour une somme annuelle de 40,500 francs, à moins que ce chiffre ne soit modifié de commun accord entre le Gouvernement et la Société.

Le Gouvernement aura la faculté de faire opérer, en tout temps, par l'examen

des livres de comptabilité de la Société, ou par telles inspections qu'il jugera nécessaires, la vérification détaillée des éléments qui entreront dans le compte des recettes et dépenses.

ART. 5. La somme à payer éventuellement par l'État, aux termes de l'art. 3, sera acquittée par le Gouvernement sur le vu du compte des dépenses et recettes, arrêté comme il est dit à l'article précédent.

ART. 6. Dans le cas où l'excédant des recettes brutes sur les dépenses s'élèverait, à l'expiration d'une année, à plus de 2,000,000 francs, le surplus serait versé dans les caisses du trésor, à concurrence des sommes payées par l'État, pendant les années antérieures.

ART. 7. La Société concessionnaire versera dans les caisses de l'État, à titre de cautionnement, une somme de 100,000 francs, dont elle obtiendra la main-levée, conformément aux stipulations de l'art. 20 du cahier des charges.

Le cautionnement sera, s'il y a lieu, employé à exécuter ou à achever les travaux qui seraient laissés en souffrance.

ART. 8. La présente convention ne deviendra définitive qu'après que les contractants de deuxième part, auront versé le cautionnement dont il est parlé à l'article précédent et qu'ils auront, en outre, administré la preuve que le capital intégral de 5,000,000 de francs, est souscrit et que le cinquième de ce capital a été déposé dans une caisse à désigner, par le Gouvernement, avec affectation définitive aux opérations de la Société concessionnaire.

Fait en double, à Bruxelles, le 1^{er} juillet 1851.

EM. VAN HOOREBEKE.

VERRUE-LAFRANÇO.

A.-J. ADAN.

ANNEXE E.

Nous soussignés directeurs de la Société anonyme du chemin de fer et du canal de la vallée de la Dendre, et agissant en cette qualité en vertu de l'art. 26 l'acte de Société passé devant maître Coppyn, notaire à Bruxelles, le 22 juillet 1846, enregistré, et de la résolution de l'assemblée générale des actionnaires, réunie à Bruxelles, le 7 août 1847, résolution insérée dans le *Moniteur Belge* du 24 juin 1848, partie officielle, page 1687 ;

Déclarons renoncer, en faveur de la Compagnie représentée par MM. de Mot (Jean-André) et Gendebien (Jean-Baptiste), et qui sollicite du Gouvernement belge la concession du chemin de fer d'Ath à Lokeren et de Bruxelles vers Gand par Alost, à la concession accordée à notre Société par l'arrêté royal du 24 juin 1845, rendu en exécution de la loi du 12 du même mois ; étant bien entendu toutefois que la présente renonciation n'est octroyée et n'aura d'effet qu'à la condition expresse que notre Société sera libérée par la Législature, dans le cours

de la session actuelle, de toutes charges et obligations que lui impose la convention annexée au décret arrêté royal, et que les deux cautionnements déposés, pour en garantir l'exécution, seront affranchis de cette affectation; à défaut de cette condition, la présente renonciation sera nulle et non avenue.

Londres, ce 27 mars 1851.

JOHN M. TAGGART, *président*.

R. JENKINS, *vice-président*.

BRACKSTONE BAKER, *secrétaire*.

ANNEXE F.

CHEMIN DE FER D'ATH A LOKEREN PAR LA VALLÉE DE LA DENDRE
ET DE BRUXELLES VERS GAND PAR ALOST.

Convention.

Entre le Gouvernement belge représenté par M. EMILE VANHOOREBEKE, Ministre des Travaux Publics d'une part,

Et, d'autre part, la Compagnie représentée par

MM. JEAN-ANDRÉ DEMOT, propriétaire, fondateur des galeries Saint-Hubert, à Bruxelles;

VICTORIEN DESSIGNY, banquier, membre de la chambre de commerce de Mons;

JEAN-BAPTISTE GENDEBIEN, propriétaire, à Bruxelles;

CHARLES LETORET, propriétaire, membre de la chambre de commerce de Mons;

FERDINAND SPITAEELS, propriétaire, membre du Sénat et de la chambre de commerce de Charleroy;

PROSPER SPITAEELS, membre du Sénat, banquier à Grammont;

A été convenu ce qui suit, sous réserve de ratification par la Législature dans le cours de la présente session des Chambres.

ART. 1^{er}. La Compagnie que les comparants de deuxième part représentent, s'engage à établir, sous la surveillance du Gouvernement et dans un délai de cinq ans, à compter du jour de l'octroi de la concession à intervenir :

1° Le chemin de fer dit de Dendre-et-Waes, dirigé d'Ath à Lokeren par Lessines, Grammont, Ninove, Denderleeuw, Alost, Termonde et Zele;

2° Les sections de Bruxelles à Denderleeuw et d'Alost vers Wetteren, complétant ainsi le chemin de fer direct de Bruxelles vers Gand par Alost, projeté par le Gouvernement.

Ces deux lignes, ainsi que leurs stations et dépendances, seront construites aux frais, risques et périls de la Compagnie, sans charge aucune pour le trésor. Cette clause de la non-intervention de l'État doit être considérée comme la base du contrat, les parties stipulant que, dans tous les cas possibles, elle soit entendue dans le sens le plus large.

ART. 2. En outre des obligations qui précèdent, la Compagnie aura à supporter les frais d'entretien de tous les ouvrages, jusqu'au jour de leur réception définitive par l'État, et fournira, à titre de réserve, aux endroits à indiquer par l'administration, des dépôts de billes, coussinets, chevilles et coins, à concurrence de 1 p. % des quantités de même espèce mises en œuvre dans la route et ses stations.

ART. 3. La route proprement dite sera établie à double voie de rail-way sur toute son étendue.

ART. 4. Les clauses et conditions d'exécution, ainsi que les obligations diverses afférentes à l'entreprise, sous le rapport de l'établissement, de l'entretien et de la réception des ouvrages, seront réglées par un cahier des charges à intervenir entre le Département des Travaux Publics et la Compagnie, et dont l'acceptation par les deux parties devra être préalable à l'octroi de la concession.

ART. 5. Les chemins de fer à établir seront, tant pour la route même que pour leurs dépendances, exploités et administrés par le Gouvernement, absolument comme s'ils faisaient partie du réseau construit par l'État. En conséquence, et sauf les réserves mentionnées à l'art. 7, la Compagnie ne pourra intervenir dans aucune question relative, soit aux tarifs à appliquer, soit à la marche des convois.

ART. 6. L'État supportera toutes les dépenses quelconques, relatives à l'exploitation et à l'entretien de la route, de ses stations et de ses dépendances, sauf en ce qui concerne la partie de cet entretien, qui, aux termes de l'art. 2, incombe à la Compagnie, jusqu'au jour de la réception définitive.

Tous outils, ustensiles, brouettes, grues de chargement et engins quelconques, nécessaires soit au service des stations, soit à l'entretien et à la police de la route, seront, aussi bien que le matériel des transports, entièrement à la charge de l'État.

Le Gouvernement restera seul responsable, envers les tiers, des conséquences de l'exploitation de la route.

ART. 7. Il est entendu qu'en ce qui concerne tant les bases générales des tarifs, que les modifications ou exemptions de taxes à accorder dans certaines circonstances, le chemin nouveau sera, pendant toute la durée de la concession, traité exactement sur le même pied que les autres lignes du réseau de l'État, sauf toutefois les cas particuliers où la Compagnie consentirait à ce qu'il en fût autrement.

ART. 8. La Compagnie, pour prix des obligations que lui impose la présente convention, deviendra concessionnaire de toutes les stations, indistinctement, situées sur le chemin de fer de Dendre-et-Waes, depuis celle d'Ath exclusivement, jusques et y compris celle de Lokeren.

Quant aux autres stations établies par la Compagnie et situées sur le chemin de fer direct de Bruxelles vers Gand, entre Bruxelles et Denderleeuw et entre Alost et Wetteren, elles seront considérées comme faisant partie de celles construites par l'État.

ART. 9. La concession sera accordée pour un terme de quatre-vingt-dix ans, à partir du jour de la mise en exploitation du chemin de fer sur toute son étendue, ce qui sera constaté par procès-verbal dressé de concert entre le Gouvernement et la Compagnie.

ART. 10. Pendant toute la durée de la concession, l'État, sous la réserve mentionnée à l'article suivant, concernant les produits dus à la station de Termonde, abandonnera à la Compagnie les trois quarts des recettes brutes qu'il aura perçues du chef des transports de toute nature, ayant, soit pour lieu de départ, soit pour lieu de destination, l'une ou l'autre des stations ou haltes concédées conformément à ce qui est dit à l'art. 8, lesdites recettes, perçues par l'État, n'étant nécessairement comptées que déduction faite des sommes revenant aux diverses Sociétés concessionnaires dont les rail-ways auraient été empruntés pour l'exécution des transports dont il s'agit.

Le quart restant desdites recettes appartiendra à l'État, ainsi que l'intégralité des produits résultant des transports qui, bien que circulant sur les chemins de fer construits par la Compagnie, n'auraient pas pour lieu d'expédition ou pour lieu de destination, l'une des stations ou haltes de la ligne de Dendre-et-Waes, concédées à cette Compagnie.

Il est entendu, quant à ce dernier point, que les transports qui s'effectueraient directement par Lokeren de et vers le réseau exploité par l'État en deçà de Lokeren, seront censés appartenir à la station de Lokeren même, soit comme point de départ, soit comme point de destination.

ART. 11. Dans l'appréciation des recettes dues à la station de Termonde, on portera d'abord en déduction, au profit exclusif de l'État, une somme égale à celle des produits auxquels cette station aura donné lieu, tant au départ qu'à l'arrivée, pendant l'exercice 1851, de sorte qu'on ne tiendra compte à la Compagnie que des trois quarts de l'accroissement éventuel que ladite somme de produits aura éprouvé.

ART. 12. Au fur et à mesure que des sections du chemin de fer à construire, auront été reconnues, par le Gouvernement, susceptibles d'être livrées à la circulation, la mise en exploitation pourra en avoir lieu, auquel cas on appliquera aux parties ouvertes, le système de participation de la Compagnie dans les recettes, stipulé aux deux derniers articles.

ART. 13. Le Gouvernement s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires pour que les principes posés aux art. 8 et 10 reçoivent l'application la plus entière et la plus large au profit de la Compagnie.

D'autre part, des mesures administratives et, au besoin, des dispositions législatives seront prises, à l'effet d'empêcher qu'aucune fraction des recettes opérées du chef des transports faits par le chemin de fer, et revenant soit à l'une, soit à l'autre des deux parties contractantes, puisse être détournée de la destination qui lui est attribuée au vœu de la présente convention.

ART. 14. Le règlement de compte des sommes à payer par l'État à la Compagnie aura lieu mensuellement, au moyen de relevés qui seront dressés par l'administration, dûment vérifiés, et qui seront remis à la Compagnie au plus tard dans le courant du troisième mois qui suivra celui auquel s'appliquera ledit règlement de compte.

Dans les dix jours qui suivront celui de l'acceptation, par la Compagnie, de chaque règlement de comptes, il lui sera délivré un mandat payable à vue chez le directeur du trésor à Bruxelles, et montant exactement à la somme due à la Compagnie.

ART. 15. La loi promulguée le 12 juin 1845, ainsi que l'arrêté royal du 21 du même mois, relatifs à l'octroi de la concession du chemin de fer de la vallée de la Dendre, seront déclarés abrogés.

ART. 16. Pour garantir, au profit du Gouvernement, l'exécution des engagements que la présente convention impose à la Compagnie, celle-ci fournira, avant la promulgation de l'arrêté de concession, un cautionnement de trois millions de francs, valeur nominale, en obligations d'emprunts nationaux dont 2,700,000 en 4 $\frac{1}{2}$ p. % et 500,000 francs en 3 p. %. Les deux millions, valeur nominale, que le Gouvernement détient, en exécution des art. 2 et 5 de la convention annexée à l'arrêté royal susrappelé du 21 juin 1845, seront acceptés par lui, à valoir sur le cautionnement à fournir par la Compagnie, à charge par elle de justifier qu'elle a le droit d'en disposer ainsi.

De ces cautionnements, les neuf dixièmes seront restitués par valeur nominale de 100,000 francs à la fois, au fur et à mesure que des propriétés auront été acquises ou que des travaux et approvisionnements auront été effectués, et ce, à concurrence d'une somme double de celle à rembourser.

Le dernier dixième du cautionnement restera à la disposition du Gouvernement, pour servir, éventuellement, à payer les dépenses résultant de tous les ouvrages que l'État serait obligé d'exécuter d'office, en cas de refus ou de retard de la part de la Compagnie, à construire certains travaux qui seraient reconnus nécessaires, soit pour maintenir libre la circulation par les chemins existants ou détournés, soit pour garantir la sûreté publique contre tout danger que pourraient présenter des travaux inachevés ou non entretenus. Cette partie du cautionnement ne sera restituée, soit intégralement, soit déduction faite du montant des dépenses opérées d'office, qu'à l'époque de la réception définitive.

Les coupons d'intérêts des obligations déposées à titre de cautionnement pourront, en temps opportun, être détachés au profit de la Compagnie.

ART. 17. La mise en possession des propriétés bâties et non bâties, nécessaires à l'exécution des travaux, l'occupation des terrains pour l'extraction, le

transport et le dépôt des terres et matériaux, auront lieu, comme en matière de travaux décrétés d'utilité publique, au nom de l'État, mais à la diligence et aux frais exclusifs de la Compagnie.

ART. 18. Dans les trois mois qui suivront la date de l'octroi de la concession, et ensuite annuellement, jusqu'à ce qu'on ait atteint l'époque de la réception définitive de la dernière section, la Compagnie versera, dans la caisse qui lui sera désignée à cet effet, la somme de 15,000 francs destinée à couvrir les frais que nécessiteront la direction et la surveillance à exercer par les agents de l'État.

ART. 19. Si dans le délai d'une année, à partir du jour où la concession aura été accordée, la Compagnie n'a pas commencé ses travaux, elle pourra, par ce seul fait, et sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure, être déclarée, par arrêté royal, déchue de sa concession.

La Société pourra, de même, être déclarée déchue de sa concession, si les travaux n'étaient pas terminés dans le délai prescrit.

Dans le cas de déchéance prévu par les deux paragraphes précédents, il sera pourvu au parachèvement des travaux au moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses de la présente convention et du cahier des charges mentionné à l'art. 4.

Cette adjudication aura lieu sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains acquis, des portions de chemin de fer déjà mises en exploitation, et en un mot, de toutes les valeurs appartenant à la Compagnie.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. La Compagnie devra se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, sans pouvoir élever à la charge de l'État aucune réclamation, ni prétention, de quelque chef que ce puisse être. Si l'adjudication ouverte, ainsi qu'il vient d'être dit, n'amenait aucun résultat, une seconde adjudication serait tentée sur les mêmes bases après un délai de trois mois, et si cette dernière tentative demeurerait également sans résultat, les ouvrages déjà construits, les matériaux approvisionnés, les terrains acquis, les portions de chemin de fer déjà mises en exploitation, et toute la partie non remboursée du cautionnement, seraient acquis, sans aucune indemnité, à l'État, qui pourrait en disposer comme de conseil : la Compagnie demeurant irrévocablement déchue de tous ses droits.

Les dispositions du présent article ne seront pas applicables si la Compagnie justifie que le retard ou la cessation des travaux est le résultat d'un événement de force majeure dûment constaté.

ART. 20. Le Gouvernement aura la faculté, après une durée de vingt années de la concession, de racheter celle-ci, en prévenant la Compagnie quatre années d'avance.

Ce rachat aura lieu moyennant le paiement, pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession, d'une annuité égale au produit moyen des cinq années les plus productives, prises parmi les sept dernières, et cette annuité sera majorée de 15 p. % à titre de prime.

ART. 21. Le chemin de fer et ses dépendances, étant considérés comme faisant partie du réseau de l'État, ne pourront être imposés d'aucune contribution à charge de la Compagnie, et la part de celle-ci dans les recettes ne sera soumise à aucune taxe au droit de patente quelconque.

ART. 22. La Compagnie aura la faculté de se constituer en Société anonyme, avec émission d'actions.

Les statuts devront être approuvés par le Roi, conformément aux lois sur la matière. Il y sera stipulé que les souscripteurs demeureront personnellement responsables pour eux et leurs cessionnaires, jusqu'à concurrence de 30 p. % du montant des actions souscrites. Ces actions ne pourront être rendues au porteur et cotées aux Bourses de Bruxelles, d'Anvers et de Gand, que lorsque les 30 p. % auront été versés. En cas de constitution de semblable Société, celle-ci deviendra seule responsable, envers l'État, de l'accomplissement de toutes les obligations résultant de la présente convention.

ART. 23. La Compagnie sera représentée, près du Gouvernement, par son conseil d'administration, ou bien par un ou plusieurs directeurs gérants.

Elle pourra déléguer ses administrateurs et autres de ses agents, tant pour la vérification des comptes de recettes qui lui seront remis par le Gouvernement, que pour la surveillance, dans les diverses stations, des intérêts de la Compagnie.

Le siège de la Société sera établi à Bruxelles.

ART. 24. A partir de la mise à exploitation de la ligne entière, le Gouvernement aura le droit de nommer le directeur et l'agent comptable de la Société. Ce directeur fera partie du conseil d'administration, et son traitement sera fixé de la même manière que celui des autres membres de ce conseil. Le traitement de l'agent comptable sera réglé par le conseil d'administration, dont cet employé relèvera comme les autres agents de la Société.

Le Gouvernement aura, en outre, le droit de déléguer près de la Société un commissaire spécial dont le traitement, à charge de la Compagnie, ne pourra pas être de plus de 2,000 francs par an. Ce commissaire aura pouvoir d'examiner en tout temps, mais sans déplacement de documents, la comptabilité de la Société, les procès-verbaux du conseil d'administration et ceux des assemblées générales. Il pourra assister, mais sans voix délibérative, à ces dernières réunions, et en requérir, au besoin, la convocation extraordinaire.

Un exemplaire des bilans de la Société et des rapports explicatifs, seront, dans la quinzaine de leur approbation par l'assemblée générale, transmis au Ministre ayant les affaires de commerce dans son Département.

Les dispositions du dernier paragraphe de l'art. 23, ainsi que celles du présent, seront insérées dans les statuts de la Société.

ART. 25. Il est entendu que les comparants de seconde part n'encourront, du chef des obligations imposées par les présentes à la Compagnie, d'autre responsabilité personnelle que celle attachée aux actions qu'ils souscriraient dans la Société dont il est parlé à l'art. 22 ci-dessus.

ART. 26. L'enregistrement des actes de toute nature relatifs à la présente

convention ou de ceux auxquels cette convention donnera lieu, se fera moyennant un droit fixe de fr. 1-70 en principal.

Fait en double, à Bruxelles, le 28 juin 1851.

EM. VAN HOOREBEKE.

PROSPER SPITAELS.

FERD. SPITAELS.

V. DESSIGNY.

J.-B. GENDEBIEN.

J.-A. DEMOT.

ANNEXE G.

TRAVAUX D'HYGIÈNE PUBLIQUE ET D'ASSAINISSEMENT.

CONDITIONS DE L'INTERVENTION DE L'ÉTAT DANS LES DÉPENSES A RÉSULTER DE CES TRAVAUX.

Circulaire à MM. les Gouverneurs.

Bruxelles, le 18 juin 1849.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Les Chambres législatives ont mis à la disposition du Gouvernement des ressources qui lui permettent de contribuer aux travaux à entreprendre dans les villes et dans les communes rurales, pour l'assainissement des quartiers et des habitations occupés par la classe ouvrière.

Afin d'assurer l'utile emploi de ces ressources et de répondre, autant que possible, aux intentions de la Législature, il importe de déterminer les règles d'après lesquelles il sera procédé à la répartition des subsides à accorder aux communes.

En principe, les dépenses ayant pour objet les mesures à prendre dans l'intérêt de la santé des habitants constituent une charge communale. Dès lors, l'intervention du Gouvernement dans ces dépenses ne doit se produire que sous forme de stimulant, d'encouragement, et il convient qu'elle demeure subordonnée, dans tous les cas, au concours efficace des communes, des établissements de bienfaisance ou des particuliers. Je l'ai dit, lors de la discussion à laquelle le projet de crédit d'un million a donné lieu à la Chambre des Représentants : « Le Gouvernement remplit son rôle en stimulant ; c'est à la charité privée, aux bureaux de

bienfaisance, aux communes et aux provinces à opérer successivement les améliorations qui sont si vivement réclamées. »

Il faut donc, Monsieur le Gouverneur, que les autorités communales se pénétrant de la nécessité de faire des sacrifices pour obtenir une part du crédit dont le Gouvernement dispose, et qu'elles s'efforcent de trouver des ressources extraordinaires pour réaliser les travaux d'hygiène publique et d'assainissement que réclament, dans presque toutes les localités, les quartiers et les habitations occupés par la classe ouvrière et pauvre.

L'urgence de ces améliorations est aujourd'hui vivement et généralement sentie. Elle a été reconnue et signalée par tous les comités locaux de salubrité publique dont les rapports sont parvenus au Département de l'Intérieur. Ces comités ne se sont pas bornés à constater l'état d'insalubrité de certains quartiers et logements ; ils en ont, avec une louable sollicitude, recherché les causes et indiqué le remède. Mais leurs travaux seraient frappés de stérilité si les administrations publiques et les particuliers n'unissaient pas leurs efforts pour assurer, avec le concours financier de l'État, la prompte exécution des mesures indiquées par les comités.

Il serait difficile de déterminer à l'avance, d'une manière absolue et invariable, la proportion dans laquelle le Gouvernement pourra prêter, dans ce but, son assistance aux communes. La nature des travaux projetés, leur degré d'urgence plus ou moins prononcé, ainsi que la situation financière des communes et des établissements de bienfaisance, seront nécessairement pris en considération dans l'examen des demandes de subsides et dans les décisions à intervenir. Toutefois, je suis résolu, Monsieur le Gouverneur, à n'accorder des subsides que pour des travaux offrant un caractère d'utilité bien constaté au point de vue de l'assainissement des lieux habités par les ouvriers et les indigents, et pour l'exécution desquels les communes s'engageront à faire par elles-mêmes, ou à obtenir de leurs habitants des sacrifices réels, en rapport avec l'importance des dépenses à effectuer. Dans ces conditions, les subsides de l'État pourront s'élever, selon les circonstances que le Gouvernement se réserve d'apprécier, au cinquième, au quart, et, au *maximum*, au tiers de la dépense totale des travaux à entreprendre dans l'année.

Les ressources locales devront, dans tous les cas, couvrir le surplus de la dépense, et le montant ainsi que la nature de ces ressources devront être nettement déterminés à l'avance. Il ne suffira point que les autorités communales engagent, par correspondance, leur intervention ou celle des particuliers : des conventions, arrêtées entre le Département de l'Intérieur et les administrations intéressées régleront les conditions auxquelles les subsides seront délivrés. et le paiement des subsides sera subordonné à l'exécution ponctuelle des engagements qui auront été contractés.

On a exprimé la crainte, à la Chambre des Représentants, que le crédit demandé dans l'intérêt des classes laborieuses et pauvres ne servît à favoriser des travaux de luxe dans certaines villes : on a dit que le trésor public ne doit venir en aide qu'aux communes qui consacrent à des travaux indispensables les ressources qu'elles ont à leur disposition.

Pour prévenir l'abus que l'on appréhende, il importe, Monsieur le Gouverneur, que l'autorité supérieure veille à ce que les administrations communales qui négli-

geraient les améliorations de première nécessité, pour ne s'occuper que des travaux somptueux, ne soient point admises à participer aux fonds alloués par la Législature pour travaux d'hygiène publique.

Le Gouvernement devra donc tenir compte, dans l'appréciation des demandes de subsides, des circonstances qui nécessitent son intervention, et je désire, pour être éclairé à cet égard, que vos propositions soient accompagnées de renseignements détaillés et complets, sur la situation financière des communes pétitionnaires, comme aussi sur la nature des travaux d'utilité locale auxquels sont appliqués les fonds alloués au budget communal.

Je n'ai pas besoin de dire que si ces renseignements démontraient qu'une partie considérable des ressources communales se trouve absorbée par des *dépenses de luxe*, le Gouvernement s'abstiendrait d'intervenir pour combler le déficit. Mais l'expression *dépense de luxe* doit être entendue dans un sens restreint; elle n'est point susceptible d'une définition absolue, car, dans telle localité, une dépense pourra être considérée comme somptueuse qui, dans telle autre, serait de première nécessité. Les besoins des localités varient suivant leur population, le rang qu'elles occupent et l'influence que leur prospérité peut exercer sur la prospérité générale du pays. C'est à ce point de vue que le Gouvernement se placera pour apprécier le degré d'utilité de certains travaux, de certaines constructions. Dans tous les cas, ne seront point considérées comme dépenses de luxe, celles qui ont pour objet la construction de casernes, d'hôpitaux, d'abattoirs, la restauration d'édifices et de bâtiments communaux, le creusement d'aqueducs, l'ouverture et l'élargissement de rues, les travaux de pavage, etc.

Tels sont, Monsieur le Gouverneur, les principes d'après lesquels le Gouvernement se propose d'opérer la répartition des subsides pour travaux d'assainissement. Je vous prie de vouloir bien adresser des instructions dans le sens de la présente dépêche aux administrations communales de votre province, en les engageant instamment à réaliser les moyens de concourir au but que le Gouvernement poursuit dans l'intérêt des classes laborieuses et pauvres, et en leur rappelant combien il importe, dans les circonstances actuelles, que les administrations se montrent jalouses de contribuer au bien-être de ces classes si dignes d'intérêt.

Le Ministre de l'Intérieur,

CH. ROGIER.

TABLE DES MATIÈRES.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

§ 1^{er}.

Travaux à exécuter par les compagnies, sous la garantie, par l'État, d'un <i>minimum</i> d'intérêt	1
A. Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse	2
B. Chemin de fer du Luxembourg	7
C. Chemin de fer de la Flandre occidentale	9
D. Canal de jonction de l'Escaut à la Lys, de Bossuyt à Courtrai	11

§ 2.

Travaux à exécuter par voie de concession, sans garantie, de la part de l'État, d'un <i>minimum</i> d'intérêt	15
Chemin de fer d'Ath à Lokeren par la vallée de la Dendre, et de Bruxelles vers Gand par Alost	<i>ib.</i>

§ 3.

Travaux à exécuter par l'État, soit directement, soit avec le concours des provinces, des communes ou des particuliers	22
A. Prolongement, jusqu'à Anvers, du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.	<i>ib.</i>
B. Travaux à la Meuse ayant pour objet : 1 ^o de mettre le bassin houiller de Chokier en communication directe avec le canal de Bois-le-Duc et l'Escaut, et 2 ^o d'améliorer l'écoulement des eaux de cette rivière dans la traverse de la ville de Liège.	28
C. Construction d'un canal destiné à mettre la ville de Hasselt et le Demer en communication avec la ligne de jonction de la Meuse à l'Escaut	32
D. Travaux destinés à compléter les moyens d'écoulement des eaux d'inondation de la Lys, soit en prolongeant le canal de Deynze à Schipdonck jusqu'à la mer du Nord, soit en modifiant le régime du canal de Gand à Bruges.	34
E. Continuation des travaux destinés à améliorer l'écoulement des eaux de l'Escaut.	36
F. Amélioration des ports et côtes	39
G. Travaux destinés à améliorer l'écoulement des eaux de la Sambre, dans les provinces du Hainaut et de Namur	41
H. Élargissement de la partie du canal de Bruxelles à Charleroy, comprise entre la 9 ^e écluse et la Sambre	<i>ib.</i>
I. Construction d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier la ville de Lierre au réseau de l'État	48
K. Extension du matériel de l'exploitation du chemin de fer de l'État et doublement des voies	50
L. Construction de prisons suivant le système cellulaire.	51

<i>M.</i> Subsidés pour travaux d'hygiène publique ayant spécialement pour objet l'assainissement des villes et communes dans les quartiers occupés par la classe ouvrière.	51
<i>N.</i> Subsidés pour construction et ameublement d'écoles.	53

§ 4.

Canal de Pommerœul à Antoing. — Réduction des péages	54
--	----

§ 5.

Subsidés offerts par la province et par la ville de Liège	56
---	----

§ 6.

Emprunt d'un capital effectif de 26 millions de francs.	57
Projet de loi	58

ANNEXES.

<i>A.</i> Convention entre le Gouvernement belge et la Société concessionnaire du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse	61
<i>B.</i> Convention entre le Gouvernement belge et la Compagnie du Luxembourg	64
<i>C.</i> Convention entre le Gouvernement belge et la Société du chemin de fer de la Flandre occidentale	68
<i>D.</i> Convention entre le Gouvernement belge et la Société représentée par les sieurs Verrue-Lafrancq et Adan, pour l'exécution du canal de jonction de l'Escaut à la Lys, entre Bossuyt et Courtrai.	71
<i>E.</i> Renonciation de la Société concessionnaire du chemin de fer et du canal de la Dendre, à la concession qui lui a été accordée par l'arrêté royal du 21 juin 1845	72
<i>F.</i> Convention provisoire entre le Gouvernement belge et la Société du chemin de fer d'Ath à Lokeren par la vallée de la Dendre et de Bruxelles vers Gand par Alost	73
<i>G.</i> Travaux d'hygiène publique et d'assainissement. — Circulaire aux gouverneurs.	79

