

(A)

( N° 13. )

---

# Chambre des Représentants.

---

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1859.

---

## Exécution de divers travaux d'utilité publique <sup>(1)</sup>,

(§§ 2-21 DE L'ART. 1<sup>er</sup> ET ART. 2-6 DU PROJET DE LOI.)

---

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE <sup>(2)</sup>, PAR M. ERNEST VANDENPEEREBOOM.

---

MESSIEURS,

Le 26 mai 1858, le Gouvernement présenta à la Législature un projet, comprenant une série de travaux d'utilité publique ; l'art. 1<sup>er</sup>, relatif aux fortifications à ériger à Anvers, ayant été rejeté en séance du 4 août 1858, le projet tout entier fut immédiatement retiré.

Le 20 juillet 1859, c'est-à-dire moins de douze mois plus tard, le Ministère nous soumet un nouveau projet, formulant un système de défense d'Anvers, entièrement différent ; et, à peu près, la même série des autres travaux.

Beaucoup de nouveaux membres ayant exprimé le désir d'avoir le rapport de 1858, dont il n'existe plus d'exemplaires, la section centrale a décidé de joindre ce document aux *annexes* <sup>(3)</sup>. Cette circonstance, aussi bien que le peu de temps qui a séparé la dernière séance de la section centrale de la lecture du rapport, ont imposé au rapporteur, non-seulement la convenance, mais encore la nécessité d'être bref.

Ce nouveau rapport comprendra, encore une fois, tous les travaux proposés, à l'exception de ceux destinés à la défense d'Anvers ; il s'occupera aussi de tout ce qui est relatif au système financier, pour l'exécution entière du projet.

---

<sup>(1)</sup> Projet de loi, n° 4.

Rapport sur le § 1<sup>er</sup> de l'art. 1<sup>er</sup>, n° 14.

<sup>(2)</sup> La section centrale, présidée par M. ORTS, était composée de MM. DE GOTTAL, ERNEST VANDENPEEREBOOM, LOOS, LAUBRY, COOMANS et JOSEPH JOURET.

<sup>(3)</sup> Voir annexe n° 4.

La section centrale a été, comme celle de 1858, saisie de la demande d'un grand nombre de travaux, tous utiles, quelques-uns urgents : elle s'est vue, avec autant de regrets que sa devancière, forcée de se borner à signaler la plupart de ces requêtes à la sérieuse attention et à la vive sollicitude du Gouvernement. En agir autrement, c'eût été méconnaître, tout à la fois, et la nécessité de l'initiative, ou, du moins, du consentement du pouvoir exécutif, pour excéder les crédits; et la nature du système financier adopté par lui; combinaison qui n'assure que l'exécution stricte des projets soumis à nos délibérations.

Toutefois, quelques-uns des travaux proposés n'ayant été acceptés ni par la majorité des sections, ni par la section centrale, celle-ci a cru pouvoir substituer, dans la limite des crédits non admis, d'autres projets, qui lui ont paru d'une utilité moins contestable et d'une urgence mieux établie. On verra, à chaque paragraphe, l'accueil que le Gouvernement a fait à ces propositions nouvelles.

#### ARTICLE PREMIER.

(*N. B* Le § 1<sup>er</sup> est réservé au rapport n° 14 de M. le président Orts.)

### AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

#### A. CANAUX, RIVIÈRES, PORTS ET CÔTES.

#### § 2.

*Pour l'achèvement du canal de Deynze à la mer du Nord, vers*

*Heyst . . . . . fr. 900,000*

Vote des sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> . . . . .	10	»	»
2 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
3 <sup>e</sup> . . . . .	11	»	»
4 <sup>e</sup> . . . . .	6	»	5
5 <sup>e</sup> . . . . .	16	»	»
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	<hr/> 61	<hr/> »	<hr/> 5

La 3<sup>e</sup> section exprime le vœu que le libellé du projet comprenne des crédits :

1<sup>o</sup> Pour la canalisation de la Meuse, entre Namur et Chokier ;

2<sup>o</sup> Pour la construction d'un canal de la Lys à l'Yperlée ;

3<sup>o</sup> Pour un canal, qui permette aux habitants en aval de Liège d'atteindre au canal latéral ;

4<sup>o</sup> Pour l'achèvement du canal de la Campine, section Turnhout à Anvers.

La 5<sup>e</sup> section recommande l'exécution du canal de la Lys à l'Yperlée. La direction de Menin à Ypres devrait être préférée, à cause de la convention, faite avec

la France, en 1838, relativement au payage à prélever, à Comines, sur les bateaux venant de France.

La section centrale estime que, le but principal et la destination primitive de ce canal ayant été de servir à l'évacuation des eaux surabondantes, ce caractère doit lui être strictement conservé. Si un *canal de dérivation* ne servait pas, efficacement et avant tout, à nous délivrer des *inondations*, à quoi bon y avoir appliqué tant de millions? S'il peut, en outre, faciliter la navigation, rien de mieux sans doute. Mais il faudra, dès l'abord, et par des mesures de police et de direction sévèrement prescrites, subordonner les intérêts de la navigation à ceux de l'évacuation; l'expérience prouve, en effet, que ces intérêts sont rarement en présence, sans se nuire et se combattre.

Sous cette réserve, et dans l'espoir qu'elle sera prise en sérieuse considération, par le Gouvernement, la section centrale adopte, par sept voix, le § 2.

### § 3.

Pour l'approfondissement du canal de Gand à Bruges . . fr. 1,340,000

Vote des sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>er</sup> . . . . .	5	2	4
2 <sup>e</sup> . . . . .	6	1	3
3 <sup>e</sup> . . . . .	4	1	7
4 <sup>e</sup> . . . . .	6	»	3
5 <sup>e</sup> . . . . .	»	8	»
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	—	—	—
	27	12	19

La 5<sup>e</sup> section émet le vœu de voir continuer, dans le plus bref délai, l'élargissement du canal de Bruxelles à Charleroi, depuis la première de ces villes, jusqu'à l'écluse n° 9; et de donner la priorité à ce travail sur celui du § 3, dont l'urgence n'est pas reconnue. En conséquence, elle rejette, à l'unanimité, le chiffre proposé.

En section centrale, l'utilité de continuer cet approfondissement a été fortement contestée. S'il est reconnu qu'on a fait une faute, en votant ce travail, mieux vaut appliquer les fonds, nécessaires pour l'achever, à des entreprises notoirement utiles, que d'aggraver l'erreur commise, en y consacrant de nouveaux fonds. — Un membre répond qu'il est des éventualités, où ce travail pourrait recevoir une application utile; que ce serait perdre, sans fruit, les dépenses déjà effectuées, si l'entreprise n'était pas continuée. La question d'utilité est tardivement posée, aujourd'hui qu'on a consacré des fonds considérables à la moitié du projet.

La suppression du crédit du § 3 est mise aux voix: un membre s'y oppose; trois membres l'adoptent; trois membres s'abstiennent.

Le § 3 est rejeté.

Il résulte de ce vote que les sommes suivantes seraient disponibles :

Sur l'emprunt . . . . .	fr.	1,540,000
Sur les budgets de 1859 à 1865 . . . . .		765,000
Ensemble . . . . .	fr.	2,105,000

Il sera indiqué plus loin quelle destination la section centrale propose de donner à ces crédits,

#### § 4.

*Pour l'élargissement de la deuxième section du canal de la Campine . . . . .* fr. 1,400,000

Vote en sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>er</sup> . . . . .	8	»	1
2 <sup>e</sup> . . . . .	6	1	3
3 <sup>e</sup> . . . . .	»	»	11
4 <sup>e</sup> . . . . .	7	»	5
5 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	<u>39</u>	<u>1</u>	<u>20</u>

La 3<sup>e</sup> section appelle l'attention de la section centrale sur le point de savoir s'il n'y a pas lieu d'affecter, à la construction du canal de Turnhout à Anvers, ou tout au moins à la section de celui de Turnhout à Saint-Job-in-'t-Goor, le crédit de 1,400,000 francs, demandé au § 4.

La 5<sup>e</sup> section émet le vœu unanime qu'il soit procédé, sans retard, à l'achèvement de la canalisation de la Campine, par l'exécution du canal de Turnhout à Anvers.

La section centrale n'a pas hésité à reconnaître que, deux parties de ce canal étant construites à grande section, la partie intermédiaire devait nécessairement être établie dans les mêmes proportions. Elle a admis, par sept voix, les crédits demandés par le § 4.

#### § 5.

*Pour l'amélioration du port d'Ostende . . . . .* fr. 650,000.

Vote en sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> . . . . .	7	»	2
2 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
3 <sup>e</sup> . . . . .	11	»	»
4 <sup>e</sup> . . . . .	6	»	6
5 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	<u>52</u>	<u>»</u>	<u>8</u>

La section centrale, sans être complètement édifiée sur l'efficacité du système des écluses de chasse, pour obtenir l'approfondissement entier de l'entrée du port d'Ostende, a adopté, par sept voix, les crédits afférents au § 5. Dans ce vote, elle a été mue par cette considération, que pour mettre en œuvre d'autres systèmes, évidemment plus puissants, il faudrait employer des sommes par trop considérables.

## § 6.

*Pour l'établissement d'un port de refuge et la construction d'écluses,  
à Blankenberghe . . . . . fr. 600,000*

Vote en sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> . . . . .	7	1	1
2 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
3 <sup>e</sup> . . . . .	3	»	8
4 <sup>e</sup> . . . . .	6	»	6
5 <sup>e</sup> . . . . .	»	»	10
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	—	—	—
	34	1	25

Les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> sections chargent leurs rapporteurs de faire produire, en section centrale, les plans définitifs et devis estimatifs.

Les 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> sections appellent l'attention de la section centrale, sur la situation déplorable du port de Nieuport. Cette dernière section estime que le crédit demandé, pour Blankenberghe, serait mieux employé à Nieuport.

La section centrale fit à M. le Ministre des Travaux Publics la demande suivante :

« 1° Les projets, plans et devis, s'ils existent, se rapportant aux ouvrages mentionnés au § 6 du projet, »

Elle reçut cette réponse :

« Il a été dressé un avant-projet qui se compose des pièces ci-jointes, savoir :

» 1° Plan général des ouvrages.

» 2° Notice descriptive des travaux.

» 3° Estimation générale de la dépense.

» L'estimation est annexée à la notice descriptive. »

Les documents sub. num. 2° et 3°, ne pouvant, à cause de leur étendue, trouver place dans ce rapport, seront, pendant la discussion, déposés sur le bureau de la Chambre, ainsi que le plan général.

Au sein de la section centrale, M. le Ministre des Travaux Publics a déclaré, que, d'après des avis reçus par lui, les dépenses, afférentes au chenal et au port de refuge, devraient être augmentées ; et que si l'écluse d'évacuation, se déchargeant aujourd'hui dans le bassin de chasse et estimée devoir coûter fr. 175,000,

débouchait à la mer, cet ouvrage isolé entraînerait 350,000 à 400,000 francs de dépense.

La question, ainsi posée devant la section centrale, y a soulevé les observations suivantes :

A Scheveninge, à Katwyck, sur toute la côte de la Hollande, la pêche maritime se pratique, avec des bateaux pontés, plus nombreux et d'un plus fort tonnage que les barques de Blankenberghe. Et cependant, nul port de refuge n'y a été construit ou demandé; et cet état de choses ne semble pas faire subir des dommages, ni soulever des plaintes.

Il est presque certain, que le crédit prévu d'un million sera insuffisant pour couvrir toutes les dépenses nécessaires à l'exécution du travail projeté. On sait ce qu'il en coûte pour lutter avec la mer, sur une côte aussi exposée que celle de notre littoral maritime.

Il faut, en tout cas, exécuter la partie du travail, relative à l'évacuation des eaux; et réparer ainsi, vis-à-vis des particuliers et des administrations, le dommage occasionné par le fait de l'autorité supérieure.

Blankenberghe est, à la fois, une station de pêche, et une plage fréquentée par les baigneurs. Ce serait mieux servir les intérêts de sa population, si laborieuse et si recommandable, de lui accorder un autre travail d'utilité publique, que celui du port de refuge.

Le vote, pour l'écluse de décharge, a réuni l'unanimité des voix; le principe d'un port de refuge a été écarté, par six voix contre une.

En conséquence, la section centrale a proposé, à l'unanimité, de porter au projet de loi, 400,000 francs, pour une écluse d'écoulement à la mer; 600,000 francs, pour subside, devant servir à l'établissement d'un *chemin de fer à l'américaine*, de Blankenberghe à Bruges.

M. le Ministre des Travaux Publics a déclaré maintenir provisoirement les propositions du Gouvernement.

Les dispositions financières et le texte de loi seront modifiés conformément à ce vote.

La section centrale, tout bien considéré, estime ces allocations préférables à celles du projet. En même temps qu'on favoriserait Blankenberghe, ne serait-il pas bon de faire, sur une assez grande échelle et dans de bonnes conditions pratiques, l'essai de ces chemins de fer de second ordre, si l'on peut s'exprimer ainsi, servis tantôt par de faibles machines, tantôt par des chevaux? Ces artères accessoires de notre grande ramification ferrée donneraient à celle-ci un plus grand mouvement de personnes et de choses; elles étendraient, dans d'incalculables proportions et sans grands frais, les effets salutaires de ce grand instrument de notre prospérité agricole, commerciale et industrielle. L'exemple de grands résultats, obtenus par de faibles sacrifices, pourrait devenir salutairement contagieux.

### § 7.

Pour travaux de canalisation de la Lys. . . . . fr. 300,000

## Vote en sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> . . . . .	8	»	1
2 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
3 <sup>e</sup> . . . . .	11	»	»
4 <sup>e</sup> . . . . .	6	»	6
5 <sup>e</sup> . . . . .	7	»	2
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	—	—	—
	50	»	9

La section contraire estime que le crédit est pleinement justifié. Il s'agit, en effet, de faire droit à trois grands intérêts : ceux de la navigation, déjà favorisés par des travaux antérieurs ; ceux du rouissage, s'opérant dans la haute Lys ; et ceux enfin des industriels et des habitants de Gand, se plaignant, vivement et avec raison, des inconvénients graves occasionnés par le rouissage. Supprimer cette opération, sur le territoire belge, ce serait blesser d'immenses intérêts engagés dans l'exploitation des eaux de la Lys, sans porter de soulagement à ceux qui sont lésés par l'emploi de ces eaux. En effet, le rouissage, défendu chez nous, s'opérerait sur une plus grande échelle en France ; et les eaux corrompues, pour venir de plus loin, n'en seraient pas moins malfaisantes. Il n'est pas suffisamment prouvé, d'ailleurs, que les résidus industriels des grands centres de fabrication des environs de Lille ne soient pas pour quelque chose dans la corruption des eaux de la Lys. La dérivation de ces eaux, à de certaines époques et dans des circonstances données, vers la mer, par le canal de Schipdonck, paraît donc un remède, à la fois efficace et ménageant des intérêts, que jusqu'ici l'on croyait inconciliables. Resterait encore la question de savoir comment sera remplacé, d'Astene à Gand, le manquant des eaux de la Lys supérieure, évacuées vers la mer ; peut-être pourrait-il l'être par une prise d'eau artificielle à l'Escaut. Le Gouvernement aurait, dans ce cas, à examiner la convenance et les moyens d'exécution de cette opération.

La section adopte, par sept voix, le crédit du § 7.

## § 8.

*Pour l'approfondissement de la Sambre, dans la partie comprise entre Mornimont et la frontière de France . . . . . fr. 1,000,000*

## Vote en sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> . . . . .	8	»	1
2 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
3 <sup>e</sup> . . . . .	11	»	»
4 <sup>e</sup> . . . . .	6	»	6
5 <sup>e</sup> . . . . .	9	»	»
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	—	—	—
	52	»	7

La 3<sup>e</sup> section, par sept voix contre quatre abstentions, exprime ce vœu : que le libellé de l'article soit rédigé comme suit : Pour l'approfondissement... entre *Namur* et la frontière de France, et que le chiffre de 1,000,000 de francs soit augmenté.

La 5<sup>e</sup> section attire l'attention de la section centrale sur les vives réclamations des habitants de la rive droite de la Meuse, en aval de Liège. La canalisation de la Meuse déjà exécutée, en aval de Liège, jusqu'à Jemeppe, doit nécessairement être continuée jusqu'à l'embouchure de la Sambre, à Namur. Le Gouvernement a lui-même reconnu cette nécessité, en créant un service spécial, chargé de faire les études complètes, pour ce travail.

La section centrale est loin de méconnaître, que d'autres travaux, que ceux prévus au présent paragraphe, pourraient être utilement entrepris, pour améliorer la navigation sur la Sambre. Elle recommande donc instamment cette question au sympathique examen du Gouvernement ; elle adopte, par sept voix, les crédits afférents au § 8.

### § 9.

*Pour l'amélioration du régime de la Grande-Nèthe, de l'Yser et du canal de Plasschendaele et de Nieuport, par Furnes, à la frontière de France . . . . . fr. 900,000*

Vote en sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> . . . . .	7	»	7
2 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
3 <sup>e</sup> . . . . .	11	»	»
4 <sup>e</sup> . . . . .	6	»	6
5 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	—	—	—
	52	»	13

La 2<sup>e</sup> section estime qu'il serait préférable d'indiquer, dans des articles séparés, les sommes afférentes à chacun des travaux, confondus dans le § 9.

La 3<sup>e</sup> section prie le Gouvernement d'examiner la question des inondations, provoquées par le canal du Moerdyck, qui aboutit à Plasschendaele.

La section centrale soumet, à l'examen du Gouvernement, la question des inondations du Moerdyck. Elle ne croit pas nécessaire d'indiquer, dans des articles séparés, les sommes afférentes à chacun des cours d'eaux compris dans le présent paragraphe, assurée qu'elle est, que M. le Ministre des Travaux Publics opérera cette répartition, en tenant compte des besoins et des intérêts de chacune des localités.

Les crédits du § 9 sont adoptés, à l'unanimité des sept membres.

## § 10.

*Pour l'amélioration du régime des eaux de la Dendre* . . fr. 1,500,000

Vote en sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> . . . . .	1	»	9
2 <sup>e</sup> . . . . .	4	3	3
3 <sup>e</sup> . . . . .	»	»	11
4 <sup>e</sup> . . . . .	6	»	6
5 <sup>e</sup> . . . . .	»	»	10
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	—	—	—
	19	3	39

La 1<sup>re</sup> section ne trouve pas, que les études, relatives au § 9, soient achevées ; elle demande la production des plans.

La 3<sup>e</sup> section prie le Gouvernement de faire connaître s'il s'est arrêté à l'un des systèmes qui ont occasionné tant d'antagonisme, relativement à la canalisation de la Dendre.

La 5<sup>e</sup> section émet le vœu : que, dans tous les changements à opérer au régime de nos rivières, dans l'intérêt de la navigation, les intérêts des propriétés riveraines et de l'agriculture soient convenablement sauvegardés. Elle demande que la section centrale réclame des renseignements détaillés, relatifs au système que l'on se propose de suivre pour la Dendre.

En présence de ces vœux, dont elle reconnaît toute l'importance, la section centrale adressa, à M. le Ministre des Travaux Publics, les demandes suivantes :

« 1<sup>o</sup> Les projets, plans et devis, s'ils existent se rapportant aux ouvrages mentionnés au § 10 du projet.

« Une réponse à la note ci-annexée concernant le § 10.

« 1<sup>o</sup> Ouvrages destinés à assurer des moyens de suation ou d'assainissement  
 » aux prairies situées en amont des écluses. Attendu que la substitution d'une  
 » navigation permanente à une navigation intermittente aura pour conséquence  
 » de priver les propriétés du manque de suation ou d'assainissement qui existent  
 » aujourd'hui ;

« 2<sup>o</sup> Ce qui serait fait pour conserver les avantages que le régime actuel de  
 » la rivière procure aux propriétés riveraines, sous le rapport de l'irrigation ;

« 3<sup>o</sup> Section qui serait adoptée suivant le projet de canalisation ; importance  
 » des élargissements qui devront être apportés au lit actuel de la rivière ;

« 4<sup>o</sup> Importance des redressements et rectifications qui devront être effectués  
 » pour approprier la Dendre à une navigation avec des bateaux de 200 ou  
 » 220 tonneaux ;

« 5<sup>o</sup> Dans la supposition qu'on agrandisse la section de la Dendre, et qu'on y  
 » opère des redressements et des rectifications d'une certaine importance, quels  
 » sont les travaux spécialement destinés à garantir le territoire d'aval contre les

- » inondations non-seulement entre Alost et le Hainaut, mais aussi entre Termonde  
 » et Alost et surtout dans la traverse de Ninove à Alost ;  
 » 6° Décomposition de l'évaluation de deux millions et demi suivant les diffé-  
 » rentes catégories de dépenses et notamment suivant les catégories indiquées  
 » ci-dessus. »

Voici la réponse du Département des Travaux Publics :

« En ce qui concerne les travaux à entreprendre pour l'amélioration du régime  
 » des eaux de la Dendre, le Gouvernement se trouve dans l'impossibilité de  
 » déférer au désir manifesté par la section centrale de la Chambre des Représen-  
 » tants, chargée de l'examen du projet de loi présenté dans la séance de cette  
 » Chambre du 20 juillet 1859 et relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité  
 » publique.

» La canalisation de la Dendre a été étudiée il y a plusieurs années déjà.  
 » L'avant-projet de cette canalisation a été mis par le Département des Travaux  
 » Publics à la disposition des fonctionnaires de l'administration des ponts et  
 » chaussées à qui a été confiée, dans ces temps derniers, l'étude complète des  
 » travaux à entreprendre afin de rendre la Dendre navigable avec des bateaux  
 » de 220 tonneaux.

» En ordonnant cette étude, le Département des Travaux Publics a indiqué  
 » comme condition essentielle aux fonctionnaires qui en sont chargés, que les  
 » travaux à entreprendre ne devront pas aggraver la situation des propriétés  
 » riveraines de la Dendre, mais devront au contraire améliorer, si c'est possible,  
 » cette situation.

» En l'absence du projet à la rédaction duquel on procède dans ce moment, il  
 » y a impossibilité pour le Gouvernement de répondre, d'une manière détaillée,  
 » aux diverses demandes de renseignements formulées au sujet du projet de  
 » canalisation de la Dendre.

» Pour suppléer à cette impossibilité et pour établir qu'en ce qui concerne les  
 » propriétés riveraines, le Département des Travaux Publics s'est placé au même  
 » point de vue que l'auteur des questions posées, l'on joint ici, *in extenso*, une  
 » copie des instructions qui ont été données aux agents de l'administration  
 » chargés de l'étude complète des travaux à entreprendre. »

« Bruxelles, le 26 mars 1858.

« *A MM. les ingénieurs en chef, directeurs des ponts et chaussées dans les  
 provinces de Hainaut et de la Flandre orientale.*

» MONSIEUR L'INGÉNIEUR EN CHEF,

» Le conseil des ponts et chaussées m'a soumis les diverses résolutions qu'il a  
 prises dans sa séance du 12 de ce mois, au sujet des travaux d'amélioration à  
 effectuer à la Dendre; ces résolutions, au nombre de trois, sont :

» 1° Le conseil reconnaît qu'il n'est possible d'améliorer la navigation de la  
 Dendre qu'en construisant des écluses à sas;

» Le conseil reconnaît que si l'on pouvait se borner à n'exécuter que des travaux de nature à permettre aux bateaux naviguant actuellement sur la Dendre, de prendre un chargement complet de 120 tonneaux au lieu de 90 seulement qu'ils peuvent charger dans l'état actuel des lieux, il n'en résulterait pas l'obligation de redresser ni d'élargir la rivière ;

» 3° Le conseil reconnaît qu'au point de vue du commerce et de l'industrie, il serait désirable d'établir sur la Dendre une navigation par bateaux de 220 tonneaux.

» Ces résolutions auxquelles vous vous êtes rallié, ainsi que cela résulte du procès-verbal de la séance précitée, ont reçu mon approbation ; il est en conséquence nécessaire de s'occuper immédiatement des études à faire pour pouvoir déterminer, dans le plus court délai possible, les travaux qu'il convient d'exécuter afin d'améliorer la Dendre, au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux.

» A cet effet, je vous prie de faire faire une étude complète des travaux à effectuer (à l'ingénieur en chef du Hainaut), dans la province de Hainaut, (à l'ingénieur en chef de la Flandre orientale), dans la Flandre orientale, afin de rendre la Dendre navigable par bateaux de 220 tonneaux, sans aggraver la situation des propriétés riveraines et en améliorant au contraire, s'il est possible, cette situation.

» Cette condition est essentielle.

» Pour établir ensuite une comparaison entre la dépense d'exécution de ce projet et celle à laquelle donnerait lieu l'établissement d'une navigation par bateaux de 120 tonneaux (toujours en tenant compte des intérêts des propriétaires riverains), il sera inutile que vous fassiez étudier un deuxième projet ; il suffira de retrancher du premier projet tous les redressements et élargissements qu'il comprendra et de diminuer de quelques mètres la longueur des écluses ; l'estimation de ces travaux sera facile à faire et ne pourra réclamer beaucoup de temps.

» Dans tous les cas, il est essentiel que je sois saisi, dans le plus bref délai possible, du projet précité et si, à cet effet, il était nécessaire de vous attacher un personnel supplémentaire, vous voudriez bien me soumettre vos propositions.

» *Pour l'ingénieur en chef du Hainaut.*

» Pour hâter l'étude du projet dont il s'agit, vous jugerez sans doute utile de consulter celui que votre prédécesseur a déjà fait dresser et qu'il a envoyé à mon Département en 1843 ; j'ai, en conséquence, l'honneur de vous adresser les pièces de ce projet au nombre de quatre. Elles comprennent un nivellement général du cours de la Dendre, depuis Ath jusqu'à Alost, avec indication des écluses projetées, un atlas renfermant le plan général, à l'échelle de 1 à 2,500, de la rivière, ainsi que plusieurs projets d'ouvrages d'art ; deux rapports, l'un de 1842 et l'autre de 1843, qui ont accompagné ces plans.

» Comme le projet de votre prédécesseur embrasse tout le cours de la Dendre, depuis Ath jusqu'à Alost, et que vous n'êtes chargé que des études des travaux de canalisation à effectuer dans le Hainaut, je vous prie de vouloir bien transmettre

à votre collègue dans la Flandre orientale, les pièces ci-annexées, après que vous en aurez extrait les documents qui vous seront utiles.

» *Pour l'ingénieur en chef de la Flandre orientale.*

» La canalisation de la Dendre a déjà été étudiée par M. l'inspecteur général honoraire Gernaert, et tous les plans ainsi que les nivellements relatifs à ce projet ont été envoyés à mon Département en 1845. Comme il est probable que ces documents et les rapports qui les ont accompagnés pourront être utilement consultés, je viens de les envoyer à M. l'ingénieur en chef du Hainaut, avec prière de vous les adresser, après qu'il en aura extrait tous les renseignements qui pourront lui être utiles.

» Je vous prie de vouloir bien me renvoyer ensuite ces documents qui appartiennent aux archives de mon Département.

» *Le secrétaire général chargé, par interim,  
du Département des Travaux Publics,*

» *Signé, PARTOES.* »

La section centrale prend acte de l'engagement pris par le Département des Travaux Publics, relativement aux scrupuleux ménagements, qu'il convient de garder, dans les travaux à exécuter à la Dendre, vis-à-vis des intérêts si nombreux et si importants des propriétés riveraines. Si, sans nuire à l'agriculture, on peut favoriser la navigation et l'industrie, tout le monde doit y applaudir. Mais s'il fallait sacrifier l'une aux autres, il faut songer que les intérêts agricoles sont plus anciens en date de possession, plus importants en chiffres de valeur, que les intérêts industriels.

C'est sous cette réserve formelle et expresse que la section centrale a adopté, à l'unanimité, les crédits du § 10.

#### § 11.

*Pour travaux à exécuter à l'Escaut supérieur, dans le but d'améliorer l'écoulement des eaux, la navigation et le halage.* . fr. 550,000

Vote en sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> . . . . .	8	»	2
2 <sup>e</sup> . . . . .	6	»	4
3 <sup>e</sup> . . . . .	11	»	»
4 <sup>e</sup> . . . . .	6	»	6
5 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	—	—	—
	49	»	12

La section centrale croit pouvoir renouveler ici une remarque applicable à tous les travaux entrepris sur nos voies fluviales, en faveur de la navigation. Presque toujours, les intérêts de l'agriculture et ceux du batelage sont en lutte; il est difficile de favoriser les uns sans nuire aux autres. Souvent, les prairies riveraines sont privées des bienfaits des irrigations naturelles; et, pour obtenir un plus grand tirant d'eau et une navigation continue, on les déprécie, dans des proportions très-notables. Ce danger est grand surtout, dans un pays où les irrigations artificielles sont peu pratiquées. Le haut Escaut n'est pas sans offrir des exemples de cette moins value des prairies riveraines, subie par suite des travaux opérés à la voie navigable.

Peut-être cet inconvénient pourrait-il être évité, en ménageant, dans les exhaussements des chemins de hallage, des prises et des évacuations d'eau artificielles.

La section centrale appelle, sur ce point, l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics; elle adopte, du reste, les crédits du § 11, par sept voix.

### § 12.

*Pour la part de l'État dans les frais de construction d'un aqueduc latéral à la Meuse, entre le bassin d'Avroi et le canal de Liège à Maestricht.* . . . . . fr. 210,000

Vote en sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> . . . . .	12	»	»
2 <sup>e</sup> . . . . .	4	3	3
3 <sup>e</sup> . . . . .	11	»	»
4 <sup>e</sup> . . . . .	6	»	6
5 <sup>e</sup> . . . . .	»	2	8
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	—	—	—
	41	5	17

La 1<sup>re</sup> section appelle l'attention du Gouvernement sur ce point :

Il y a erreur dans la fixation du chiffre à 210,000 francs : le devis *minimum*, jusqu'à ce jour, est de 500,000 francs; la part contributive du Gouvernement devrait donc être portée à 250,000 francs.

La même section, sans rien préjuger, demande que l'attention du Gouvernement soit attirée sur les réclamations des habitants et industriels des rives de la Meuse, en aval de Liège, à l'effet d'obtenir un chenal navigable, conduisant de ce fleuve dans le canal latéral, au moyen d'un barrage mobile.

L'observation de la 1<sup>re</sup> section engagea la section centrale à adresser, à M. le Ministre des Travaux Publics, la demande suivante :

« 3<sup>e</sup> N'y a-t-il pas erreur au § 12 et ne faut-il pas dire 250,000 francs ?

Il y fut répondu :

« Il n'y a point d'erreur, dans l'état actuel de l'instruction de cette affaire. Eu

» égard aux avantages importants que la navigation et les irrigations retireront  
 » de la cessation des baisses d'eau fréquentes et prolongées que l'on doit opérer,  
 » dans l'état actuel des choses, pour permettre le curage périodique des égouts  
 » de la ville de Liège, le Gouvernement pense qu'il y a lieu, pour l'État, de con-  
 » tribuer pour une somme de deux cent dix mille francs (210,000 francs) dans  
 » la réalisation du projet de construction d'un aqueduc latéral à la Meuse, à  
 » établir entre le bassin d'Avroy et le canal de Liège à Maestricht. La somme  
 » de 210,000 francs est la même que celle qui avait été comprise, pour cet objet,  
 » dans le projet de loi présenté à la Chambre des Représentants, dans sa séance  
 » du 26 mai 1858.

» Toutefois, il est à remarquer que le Gouvernement est parti de ce principe,  
 » qu'il avait à intervenir, *pour moitié, dans les dépenses indispensables à la*  
 » *libre décharge des égouts.* La dite somme pourrait donc être ultérieurement  
 » modifiée, s'il était reconnu que les devis primitifs devraient être rectifiés. »

La section centrale prend acte de la déclaration qui fixe à 210,000 francs la part d'intervention de l'État; elle admet cette participation pour deux motifs: ces travaux auraient dû être compris, dans les devis des travaux généraux à entreprendre à la Meuse dans la traverse de Liège; les baisses d'eau successives, nécessitées par l'état actuel des égouts, est nuisible à la navigation et aux irrigations.

Le § 12 est adopté par cinq voix, un membre s'abstenant.

## B. ROUTES.

### § 13.

*Pour travaux de raccordement de routes, tant au chemin de fer de l'État qu'aux chemins de fer concédés . . . . . fr. 500,000*

Vote en sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>er</sup> . . . . .	12	»	»
2 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
3 <sup>e</sup> . . . . .	11	»	»
4 <sup>e</sup> . . . . .	6	»	6
5 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	—	—	—
	57	»	6

La 2<sup>e</sup> section charge son rapporteur de s'informer s'il y a des conditions attachées à l'octroi de ces subsides, notamment en ce qui concerne les communes et les compagnies intéressées.

La 3<sup>e</sup> section demande que le mot « *raccordement* » soit entendu, dans le sens le plus restreint.

La 5<sup>e</sup> section estime que le chiffre de ce paragraphe devrait être porté à un million de francs.

La 6<sup>e</sup> section propose aussi un million ; elle estime que l'exécution de chemins affluents serait surtout indispensable au chemin du Luxembourg, afin de diminuer, et même de faire disparaître la charge du *minimum* d'intérêt garanti à cette voie ferrée.

Demande de la section centrale, au Département des Travaux Publics :

« Pour l'exécution du § 13 y a-t-il des conditions posées aux communes et aux compagnies intéressées? »

*Réponse.* — « Ainsi qu'il a été dit à la page 3 de l'Exposé des motifs du projet » de loi pour l'exécution de divers travaux d'utilité publique, le crédit de » 500,000 francs sera employé en partie à la construction, aux frais de l'État, de » routes de raccordement, et en partie en subsides aux communes qui se char- » geront du pavage ou de l'empierrement de chemins aboutissant à des stations.

» Dans ce dernier cas, l'État accordera aux communes qui construiront ces » chemins et qui les entretiendront, des subsides pour couvrir une partie seule- » ment de la dépense totale d'exécution, qui doit être payée par les soins des » communes, et ces subsides ne seront liquidés que sur la production d'un certi- » ficat de l'administration des ponts et chaussées, constatant la bonne exécution » des travaux.

» Quant aux raccordements à construire, aux frais du Gouvernement, le con- » cours des provinces, des communes intéressées, etc., sera réclamé ainsi que du » reste, cela a toujours lieu pour la construction des routes entreprises par » l'État. »

La section centrale insista sur le point de savoir si les compagnies concessionnaires intéressées seraient appelées à intervenir. M. le Ministre des Travaux Publics lui fit parvenir la réponse suivante :

« Y a-t-il des conditions de concours posées aux compagnies intéressées pour l'exécution du § 13? »

« Aucune condition de concours n'est posée, d'autant moins que les compa- » gnies concessionnaires ne sont point intervenues jusqu'ici dans ce genre de » dépenses. Le Gouvernement pourra toutefois faire des démarches tendant à » obtenir leur coopération dans l'avenir, mais en se réservant de juger, selon les » circonstances, s'il doit subordonner son action au succès de ces démarches. »

La section centrale insiste sur ce point, qu'il convient, à l'exemple de ce qui se fait en France, d'exiger le concours des compagnies concessionnaires. Elle conçoit que cette intervention ne soit pas demandée, pour l'établissement d'un chemin isolé ; mais si un système de raccordement, généralisé et étendu sur toute une ligne, allait avantager celle-ci, dans des proportions et pour des sommes considérables, ce serait du favoritisme de ne pas appeler la compagnie à reconnaître, par un concours d'argent, l'évidente amélioration que l'État apporte à son entreprise.

Dans le but aussi de ne pas localiser cette nouvelle application des subsides à la voirie vicinale, mais de l'affecter équitablement à toutes les parties du pays, la

section centrale s'est décidée à porter ce subside de 500,000 francs à 1,000,000 de francs.

Ces vœux et ce vote ont été émis à l'unanimité.

M. le Ministre des Finances n'a pas fait d'opposition à ce changement.

### C. CHEMIN DE FER.

#### § 14.

*Pour le parachèvement du chemin de fer de l'État* . . . fr. 7,430,000

Vote des sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> . . . . .	12	»	»
2 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
3 <sup>e</sup> . . . . .	11	»	»
4 <sup>e</sup> . . . . .	6	»	6
5 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	—	—	—
	57	»	6

La 1<sup>re</sup> section pose les questions suivantes :

1<sup>o</sup> Les fonds, pour la station du Midi, à Bruxelles, seront-ils employés sur le terrain actuel, ou sur un emplacement, hors de l'enceinte d'octroi?

2<sup>o</sup> Pourquoi ne figure-t-il aucune somme, pour le chemin de fer de Mons à Manage?

La 2<sup>e</sup> section engage le Gouvernement à éviter le luxe dans la construction des stations; la solidité et le *comfort* suffisent. Elle demande si une décision a été prise, relativement à l'emplacement de la station du Midi, à Bruxelles.

La 3<sup>e</sup> section se plaint de l'excès de luxe et de l'absence de dispositions commodes et faciles, dans les stations belges; — elle voudrait voir construire, aux frais de l'État, un chemin de fer de Tamines à Landen, et de Groenendael à Nivelles; — elle demande s'il n'y aurait pas lieu d'affecter une somme plus considérable à la station de Mons.

La 4<sup>e</sup> section signale l'utilité de relier la ville de Tongres au chemin de fer de l'État.

La 5<sup>e</sup> section dit : que, dans les crédits demandés pour stations, on ne tient pas assez compte des besoins réels; — la somme de 1,787,700 francs, pour les deux stations de Liège, est exagérée. Elle émet le vœu que les travaux pour stations soient entrepris d'abord, à Bruxelles, Namur, Charleroi, Quiévrain et Mouscron.

La section centrale donne ici les réponses qu'elle a reçues du Département des Travaux Publics, aux diverses demandes formulées.

« 1<sup>o</sup> Comment le Gouvernement entend-il agir vis-à-vis des stations de Bruxelles? »

*Réponse.* — « Une question ayant la même portée, a été adressée au Gouvern-

» nement par la section centrale chargée de l'examen du projet de loi présenté  
» à la Chambre le 26 mai 1858.

» Cette question était conçue comme il suit :

» Si le projet d'une station unique à établir à Bruxelles est définitivement  
» abandonné. »

» Il y fut répondu de la manière suivante :

» Le Gouvernement a soumis, en 1855, les divers projets de raccordements  
» entre les lignes du Nord et du Midi à Bruxelles, et de station centrale, à l'exa-  
» men d'une commission spéciale composée de membres de la Législature, de  
» l'ancien comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes, et de  
» l'administration communale de Bruxelles, ainsi que de fonctionnaires du Dépar-  
» tement des Travaux Publics.

» Il a chargé ensuite, en 1856, le conseil des ponts et chaussées, et cinq mem-  
» bres adjoints d'examiner également ces projets.

» Enfin, par arrêté ministériel du 7 avril dernier, une nouvelle commission a  
» été instituée, avec la mission de continuer cet examen.

» La question n'est donc pas résolue définitivement. »

» Aucune solution n'est intervenue depuis lors.

» Dans l'opinion de l'administration des chemins de fer, il y a lieu :

» 1° De compléter et de terminer la station du Nord d'après les plans arrêtés  
» depuis longtemps ;

» 2° De construire la station du Midi à front du boulevard ;

» 3° De relier la station du Nord à la station du Midi, par un chemin de fer  
» de raccordement passant par Anderlecht, Molenbeek et Laeken, et se ratta-  
» chant à la ligne du Nord soit en traversant l'Allée-Verte, soit par la ligne de  
» Dendre et Waes ;

» 4° De compléter le chemin de fer de ceinture de la ville de Bruxelles, par  
» un raccordement partant de la station du Midi et se dirigeant par Saint-Gilles  
» et Ixelles vers la station du chemin de fer du Luxembourg au quartier Léopold,  
» avec embranchement éventuel sur Tervueren et Louvain.

» Au moyen de ces deux embranchements et du raccordement qui relie déjà  
» le chemin de fer du Luxembourg avec celui de l'État, la capitale serait entourée  
» d'un chemin de ceinture complet sur lequel on établirait un grand nombre de  
» haltes, mettant les communes importantes de Laeken, Molenbeek, Anderlecht,  
» Saint-Gilles, Ixelles, Etterbeek, Saint-Josse-ten-Noode et Schaerbeek en com-  
» munication directe avec les trois stations principales du Nord, du Midi et du  
» Quartier Léopold.

» La construction de l'embranchement reliant la ligne du Midi à celle du  
» Nord par Molenbeek-Saint-Jean et Laeken, qu'il faudrait établir en premier  
» lieu afin de pouvoir supprimer celui des boulevards qui est l'objet de plaintes  
» fondées de la part de la ville de Bruxelles, coûterait 2,600,000 francs.

» Le Gouvernement examinera sérieusement toutes les combinaisons propo-  
» sées et prendra une décision à cet égard aussi promptement que possible après  
» le vote du projet de loi des travaux d'utilité publique dont la Chambre est  
» actuellement saisie. »

« 2<sup>o</sup> Est-il question au § 14 de la ligne de Mons à Manage? »

*Réponse.* — « Non. Les dépenses nécessaires pour la mise en parfait état du matériel d'exploitation pour la refecton de la voie ainsi que pour l'extension et le complet achèvement de cette ligne ne sont pas comprises dans les crédits pétitionnés au projet de loi dont il s'agit.

» Il y aura à y pourvoir au moyen d'une loi spéciale.

» Les dépenses à faire de ce chef sont évaluées comme il suit :

» Routes . . . . .	fr.	44,220	»
» Stations . . . . .		687,855	»
» Matériel d'exploitation. . . . .		584,900	»
		1,916,975	»
	Total.		

Les crédits, afférents au § 14, concernent l'achèvement de notre rail-way national et comportent une somme de 12,215,000 francs. A ce double titre, ils étaient digne d'un projet de loi et d'un débat séparés. Votre section centrale doit l'avouer, elle n'a examiné cette partie du projet de loi qu'à la surface, pressée qu'elle était, par la prochaine ouverture de la discussion du projet tout entier.

La loi du 1<sup>er</sup> mai 1834 a vingt-cinq ans de date ; voter ce qui est nécessaire, pour la compléter, n'est donc pas seulement une question opportune, c'est une question urgente. Il s'agit, en effet, moins de discuter l'importance des sommes demandées, que leur bon emploi.

Les dépenses pour routes et doubles voies s'élèvent à . . . . .	fr.	3,445,000
— pour stations . . . . .		8,772,000
	TOTAL.	12,215,000

La section centrale ne croit pas devoir indiquer les localités, qui lui semblent avoir droit à la priorité d'exécution, pour les stations définitives. L'ancienneté des lignes construites, l'importance des stations d'après le nombre des lignes du Gouvernement ou des compagnies qui y aboutissent, et, par dessus tout, les besoins du service seront des guides suffisants, pour arriver à une équitable solution de ce point.

Mais il nous a paru important de recommander au Gouvernement l'absence de tout luxe inutile; la solidité, le *comfort* et les abords faciles sont les qualités essentielles de ces sortes de constructions.

Quelques membres ont cité la station d'Anvers, comme pouvant servir de modèle à suivre pour les dispositions intérieures; il n'eut pas été difficile d'en citer certaines autres, dont on ferait bien de n'imiter ni le luxe superflu, ni les proportions monumentales, auxquels on a sacrifié parfois et la commodité du service et le bien-être des employés.

La section centrale a adopté, à l'unanimité, les crédits du § 14.

## § 15.

*Pour la construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, par Cortenberg . . . . . fr. 4,000,000*

Vote des sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> . . . . .	4	1	7
2 <sup>e</sup> . . . . .	5	3	5
3 <sup>e</sup> . . . . .	7	1	2
4 <sup>e</sup> . . . . .	6	»	6
5 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	<u>40</u>	<u>5</u>	<u>18</u>

La 5<sup>e</sup> section a émis, son vote, sans rien préjuger quant au tracé.

De tous les crédits demandés, ceux du § 15 ont été les plus combattus, au sein de la section centrale. Personne n'a nié qu'il put y avoir des avantages à exécuter un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain ; quel chemin de fer n'en présente point ? Et ici, le seul avantage apparent serait de gagner un quart d'heure de temps. Mais, faut-il accorder 6,700,000 francs à des localités déjà largement dotées de voies ferrées, alors qu'il est encore des villes, relativement importantes, privées de ce bienfait, qu'elles ont aidé à répandre sur la Belgique toute entière ? Voilà ce qui a forcé la section centrale à ajourner l'allocation des crédits du § 15 ; le vote a été émis, par six voix contre une.

Louvain va jouir bientôt du chemin de fer vers Herenthals. Si le Gouvernement voulait faire un travail utile à cet arrondissement, il pourrait, moyennant une garantie de 100,000 francs d'intérêts, forcer le concessionnaire d'Herenthals, à faire l'embranchement d'Aerschot à Diest ; il pourrait aussi allouer 500,000 à 600,000 francs pour l'amélioration du régime du Démer.

Le rejet du § 15, rend disponibles :

Sur l'emprunt, fr. 4,000,000	} 6,700,000 francs.
Sur les excédants. 2,700,000	

La section centrale indiquera, plus loin, l'emploi éventuel de ces sommes.

## D. — BATIMENTS CIVILS.

## § 16.

*Pour le transfert, rue de la Loi, des Ministères de la Justice et des Travaux Publics. . . . . fr. 700,000*

## Vote des sections :

	Oui.	Non.	Abstention.
1 <sup>re</sup> . . . . .	12	»	»
2 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
3 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
4 <sup>e</sup> . . . . .	6	»	6
5 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	—	—	—
	56	»	6

S'il faut aux plus utiles projets, comme aux meilleurs fruits, le temps pour arriver à maturité, le transfert des Ministères de la Justice et des Travaux Publics doit être à point, ou il ne le sera jamais ; car voilà près de vingt ans, que la question est pendante.

La section centrale n'a fait que suivre le vote presque unanime des sections, en admettant, par sept voix, les crédits du § 16.

## AU MINISTÈRE DE LA JUSTICE.

## § 17.

*Pour la part de l'État dans les frais de construction d'un nouveau*

*Palais de Justice, à Bruxelles . . . . . fr. 1,200,000*

## Vote des sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> . . . . .	8	»	4
2 <sup>e</sup> . . . . .	»	»	10
3 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
4 <sup>e</sup> . . . . .	6	»	6
5 <sup>e</sup> . . . . .	5	»	3
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	—	—	—
	37	»	23

La 1<sup>re</sup> section fait observer, que le § 17 devrait être rédigé, de manière à fixer nettement la part de l'État dans tous les frais (construction et achat de terrains).

La 2<sup>e</sup> section, tout en reconnaissant l'utilité de la construction d'un nouveau palais de justice, à Bruxelles, croit ne pas pouvoir, en ce moment, voter le crédit. Elle demande si le crédit est basé sur des plans et devis définitifs ; et elle voudrait savoir le coût approximatif du terrain, et à qui incombera cette dépense.

La 3<sup>e</sup> section espère que l'administration de la justice militaire aura des locaux dans le nouveau palais de justice.

La 6<sup>e</sup> section demande ce que le Ministère se propose de faire du palais de justice actuel.

Avant d'aborder la discussion du § 17, la section centrale a cru devoir prendre

plusieurs renseignements ; elle a reçu les lettres suivantes de M. le Ministre de la Justice :

« Bruxelles, le 2 août 1859.

» MONSIEUR LE PRÉSIDENT ,

» Le projet de loi de crédit de 43 millions, pour exécution de travaux publics, présenté dans la séance du 20 juillet, porte à l'art. 1<sup>er</sup>, § 17 , au Ministère de la Justice.

» Pour la part de l'État dans les frais de construction d'un nouveau palais de justice à Bruxelles, un million deux cent mille francs, fr. 1,200,000.

» Je vous prie , monsieur le président, d'informer la section centrale qui sera chargée d'examiner le projet de loi qui précède, que mon intention est de proposer à la Chambre de compléter le libellé du § 17 dans les termes suivants : à la charge par la ville et la province de contribuer chacune pour un sixième dans les frais de construction.

» Je crois inutile de dire qu'en faisant consacrer ainsi l'intervention de la ville et de la province dans la dépense, je n'entends en aucune manière porter atteinte aux dispositions en vigueur en ce qui concerne le mobilier, l'entretien et la réparation des locaux.

» Agrée tezte.

» *Le Ministre de la Justice,*

» VICTOR TESCH. »

« Bruxelles, le 9 août 1859.

» MONSIEUR LE PRÉSIDENT ,

» Parmi les questions que la section centrale , chargée de l'examen du projet de loi , concernant l'exécution des divers travaux d'utilité publique , vient d'adresser à M. le Ministre des Travaux Publics, il en est une à laquelle mon collègue me prie de répondre directement.

» C'est celle-ci après :

» Que fera l'État de l'ancien palais de justice de Bruxelles?

» Il m'est impossible, monsieur le président, de donner sur ce point une réponse tout à fait positive.

» Cela dépendra des circonstances telles qu'elles existeront à l'époque où les cours et tribunaux pourront prendre possession du palais dont la construction est projetée, ce qui ne pourra avoir lieu avant cinq ou six ans, au moins, en supposant que les crédits soient accordés régulièrement.

» Il est d'ailleurs à remarquer que les archives de l'État occupent une partie assez considérable du palais actuel et qu'elles devront y rester jusqu'à ce qu'un dépôt spécial ait été construit pour les loger, ce qui pourrait peut-être être fait sur une partie de l'emplacement actuel du palais de justice.

» Je crois, au surplus, devoir faire observer qu'il existe quelques difficultés sur la question de savoir si le sol et les anciens bâtiments, aujourd'hui occupés

» par les corps judiciaires et qui jadis servaient de loîtres, sont demeurés la propriété de l'État. C'est là une question au sujet de laquelle une instruction est entamée, bien que sa solution ne soit pas urgente, puisqu'elle ne pourra recevoir d'application que dans quelques années.

» Recevez, etc.

» *Le Ministre de la Justice,*

» VICTOR TESCH. »

« Bruxelles, le 11 août 1859.

» MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» J'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-joint, en réponse à votre lettre du 10 du courant, six exemplaires du plan topographique du quartier où l'on propose de construire le palais de justice de Bruxelles.

» Il est d'ailleurs bien entendu que la province du Brabant et la ville de Bruxelles supporteront chacune un sixième du prix d'acquisition des terrains, comme de toutes les autres dépenses à résulter de la construction et de l'établissement du dit palais.

» Agréez, etc.

» *Le Ministre de la Justice,*

» VICTOR TESCH. »

Les plans topographiques, dont il est fait mention dans cette dépêche, seront déposés sur le bureau, pendant la discussion.

Des faits récents prouvent qu'il est temps de prendre des mesures énergiques contre le retour de ce que nous ne craignons pas d'appeler de criants abus et de graves dangers, tout à la fois, pour les finances de l'État et pour le développement de la construction des monuments publics. Nous voulons parler des devis dépassés, dans une mesure qui ne permet pas d'imputer ces mécomptes seulement à l'ignorance et à l'erreur, mais qui ferait croire au parti pris et au calcul. Le mal vient, en grande partie, du mode détestable adopté, et qui consiste à donner, à l'architecte, cinq pour cent de la dépense totale. On est effrayé de la difficile position faite à nos artistes, conviés qu'ils sont à cumuler la gloire d'avoir fait plus beau que leur plan primitif et le profit d'avoir augmenté leur réputation, tout en doublant leurs honoraires. Ce qu'il faudrait, ce serait d'engager la responsabilité des architectes, en exigeant des retenues, pour toute dépense, non consentie, excédant les prévisions; ce serait, surtout, de contracter à forfait, c'est-à-dire, de déterminer une somme fixe, pour l'exécution du monument, à imposer d'avance, d'après sa durée probable et son importance connue. Dans cette dernière hypothèse, il faudrait, toutefois, éviter un ancien abus, qui consistait à payer un traitement annuel à un architecte, pendant les quatre ou cinq ans de suspension des travaux.

Ces réflexions n'ont pas paru inutiles à la section centrale, au moment où elle s'occupait du paragraphe relatif au nouveau palais de justice. Il n'existe pas de plans, on ignore quel sera le prix du terrain. Dans de telles conditions, n'est-on

pas en droit de se préoccuper contre le retour des déplorables mécomptes que nous venons d'éprouver et dont nous ne connaissons pas encore toute l'importance?

Les crédits du § 17 ont été adoptés, par sept voix.

## AU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

### § 18.

*Pour l'agrandissement du palais royal, à Bruxelles . . . fr. 675,000*

Vote des sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> . . . . .	12	»	»
2 <sup>e</sup> . . . . .	»	»	10
3 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
4 <sup>e</sup> . . . . .	6	»	6
5 <sup>e</sup> . . . . .	»	»	11
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	<hr/> 36	»	<hr/> 27

La 2<sup>e</sup> section ne peut admettre cette dépense, que s'il est prouvé, par la production des plans et devis, que le crédit ne sera pas dépassé.

La 5<sup>e</sup> section fait observer que la question n'est pas assez étudiée ; que maintes erreurs ont été commises en matière de constructions civiles, et qu'il faudrait examiner si pas mieux ne vaudrait construire un palais entièrement neuf. Le rapporteur est chargé de demander des explications.

Le projet d'affecter le palais de la rue Ducale à l'habitation de Monseigneur le Duc de Brabant, ayant été abandonné, il était devenu nécessaire de songer à une autre combinaison. Dans le projet de 1858, on proposait d'agrandir, à cette fin, le palais royal. A cette époque, on admettait la convenance et l'utilité de cette transformation ; on se plaignait, seulement, de l'absence de plans et de devis. Cette fois, la section centrale a eu ces documents sous les yeux ; il lui a paru que le double but à atteindre y était heureusement entrevu. Si la somme prévue est plus élevée, du moins les détails arrêtés de l'entreprise font espérer que les crédits annoncés ne seront pas dépassés.

M. le Ministre de l'Intérieur dit, en effet, dans une lettre du 11 août 1859 :

« La section centrale désire savoir si la somme indiquée au § 18 suffira pour  
» l'achèvement des travaux. D'après le soin avec lequel le devis a été dressé, je  
» crois pouvoir répondre d'une manière affirmative. Ce devis a, d'ailleurs, été  
» examiné et approuvé par la commission royale des monuments. »

Les plans seront déposés sur le bureau de la Chambre.

En section centrale, plusieurs membres ont exprimé l'avis qu'il faudrait changer les dispositions de la façade, vers la place des Palais. Ils croyaient que cette modification était convenable, tout à la fois, et pour rendre la demeure de

notre dynastie d'une apparence moins mesquine, et pour embellir encore la partie la plus remarquable de la capitale.

Les crédits du § 18 ont été adoptés, par sept voix.

### § 19.

*Pour travaux de restauration et d'appropriation du palais de*

*Liège . . . . . fr. 300,000*

Vote en sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> . . . . .	12	»	»
2 <sup>e</sup> . . . . .	3	»	6
3 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
4 <sup>e</sup> . . . . .	6	»	6
5 <sup>e</sup> . . . . .	11	»	»
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	<hr/> 50	<hr/> »	<hr/> 12

La 2<sup>e</sup> section propose que des renseignements soient demandés relativement aux sommes nécessaires pour appropriation de la demeure de M. le gouverneur; cette partie des travaux ayant déjà occasionné de grandes dépenses.

La section centrale, ayant demandé quelques renseignements à M. le Ministre de l'Intérieur, a reçu la réponse suivante :

« Bruxelles, le 11 août 1858.

» MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» Je passe à ce qui concerne les travaux de restauration et d'appropriation du palais de Liège.

» La part du crédit de 300,000 francs (§ 19) destinée à l'habitation du gouverneur de la province de Liège est d'environ 53,000 francs. Cette somme comprend la dépense des travaux à exécuter pour l'achèvement des greniers et des caves, pour l'établissement de réservoirs, puits, pompes, etc. ; pour le pavage de la galerie du palais longeant l'hôtel provincial; pour la construction d'un grillage devant l'entrée de l'hôtel.

» Le crédit de 300,000 francs permettra l'exécution de quelques travaux urgents. Mais il est loin de suffire aux dépenses qu'exige encore la restauration monumentale du palais de Liège et l'appropriation des locaux de cet édifice à ses diverses destinations.

» D'après un devis général dressé en 1855, ces dépenses excéderaient la somme de 2,000,000 de francs.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» CH. ROGIER. »

La section centrale, s'étant assurée que le crédit demandé n'est destiné qu'à

des dépenses d'une utilité réelle, ne s'effraye point des nouveaux besoins qu'on lui fait entrevoir. Le palais de Liège est un monument remarquable en lui-même, et auquel se rattachent de nombreux souvenirs historiques. A ce double titre, il mérite d'être conservé et restauré dans toutes ses parties. Répartie sur plusieurs exercices, une telle œuvre n'est pas au-dessus de nos forces, ni de nos ressources.

La section centrale a adopté, à l'unanimité, le § 19.

### § 20.

*Pour travaux d'appropriation du Palais Ducal, pour les expositions générales des beaux-arts, le musée moderne, les solennités publiques, etc. . . . . fr. 325,000*

Vote des sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> . . . . .	12	»	»
2 <sup>e</sup> . . . . .	4	4	4
3 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
4 <sup>e</sup> . . . . .	6	»	6
5 <sup>e</sup> . . . . .	4	»	8
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	—	—	—
	38	4	18

La 4<sup>e</sup> section charge son rapporteur de s'informer, si la somme de 325,000 fr. sera suffisante pour faire convenablement les travaux d'appropriation prévus au § 20.

Dans l'examen de ce § 20, d'apparence si modeste, la section centrale n'a pas tardé à voir son horizon s'agrandir et ses projets s'étendre ; et, dès lors, le Gouvernement lui a semblé demander trop, ou trop peu. Ce serait trop, si l'on voulait se borner à une appropriation provisoire et passagère ; ce serait trop peu, si l'on songeait à élever un monument digne de notre passé, de notre présent, et, il faut l'espérer, de notre avenir.

Si comptées que fussent ses heures, si restreint que soit l'espace réservé au compte rendu de ses travaux, la section centrale n'a pas hésité à attirer l'attention du Gouvernement et de la Chambre sur une question qu'elle croit importante. Retraçons, en quelques lignes, le résumé de cette discussion.

Les projets de 1858 et de 1859 présentent trois hypothèses, ayant toutes pour but d'approprier des locaux pour les expositions générales des beaux-arts, le musée moderne, les solennités publiques. Le problème à résoudre se complique de cette circonstance, que les projets de percement de rues, arrêtés par la ville de Bruxelles, vont prochainement ôter, au conservatoire de musique, les locaux où se tiennent ses classes ; aux fêtes publiques, le temple des Augustins.

Les trois plans sont les suivants :

1<sup>o</sup> Appropriation restreinte, présentée par le Gouvernement, dans le présent projet (325,000 francs).

2° Transformation plus étendue du même palais, conçue par feu l'architecte Dumont; — palais complet des beaux-arts (2,000,000 de francs).

3° Agrandissement du musée actuel, d'après les plans du même architecte, et soumis à la section centrale de 1858 (1,800,000 ou 2,300,000 francs).

La section centrale, sans se prononcer sur le mérite de ces trois projets, n'a pas hésité à reconnaître que, si le Gouvernement était obligé d'user, provisoirement et dans le but indiqué, du palais de la rue Ducale, il convenait d'y faire le moins de changements et d'y consacrer le moins d'argent possible, afin de pouvoir aborder enfin l'érection d'un vaste palais des beaux-arts. Voici les motifs de cette résolution.

Avec des dépenses restreintes, ce palais pourrait, dans de certaines circonstances, conserver sa destination actuelle; c'est-à-dire servir de résidence à des personnes de la famille royale. Le transformer, à l'aide de 323,000 francs, en local d'expositions, etc., c'est gâter le palais princier, sans atteindre ni les proportions, ni les convenances d'un palais des beaux-arts.

Tout nous convie à nous occuper, avec de larges vues et des ressources suffisantes, de l'érection d'un monument artistique, remarquable et par la forme qu'on saurait lui donner, et par les œuvres d'art qu'il contiendrait. Il ne s'agit pas de brusquer une telle entreprise, mais de la bien concevoir et de l'exécuter successivement, à l'aide de ressources proportionnées au grand but qu'on a désiré atteindre. Un tel dessein n'est-il pas digne de nos aptitudes et de nos destinées artistiques; la nation belge n'a-t-elle pas assez, et pendant trente ans, réalisé d'entreprises fortes et utiles; n'est-elle pas suffisamment riche, pour se permettre ce luxe, s'il était permis de nommer ainsi une œuvre, qu'il serait facile de prouver être matériellement utile?

Souvent, le Gouvernement a fait l'acquisition d'œuvres d'art importantes, que, par suite de manque de locaux, il a fallu éparpiller et mal placer, dans divers édifices publics, ignorés ou inaccessibles aux curieux. Nous avons les joyaux, nous n'avons pas l'écrin. Ces tableaux, ces statues, ainsi dispersés, donnent-ils une idée de nos progrès, de nos tendances artistiques; permettent-ils aux jeunes artistes d'étudier, par comparaison, la voie qu'ils ont à suivre, les écueils qu'ils ont à éviter? Si vous faisiez un appel à ceux qui se sentiraient capables de compléter ce premier noyau, quelle émulation n'exciteraient pas dans nos ateliers et l'honneur d'occuper une de ces places d'élite, et la perspective des distinctions honorifiques, si enviées, quand elles s'acquièrent à ce prix? Ce que vous obtiendriez ainsi, vous le savez par les brillants résultats, qu'a fait éclorre l'attente d'une nuit éphémère de gloire et de plaisir (bal du cercle des artistes). Un de nos artistes les plus éminents forme, à lui seul, un musée complet; il attire des visiteurs nombreux et arrache, par le mérite de ses fortes et brillantes toiles, les applaudissements de ceux mêmes qui se sentent le courage de critiquer les excentriques délassés de son infatigable et magistral pinceau. Si un seul fait ce prodige, tous ensemble que ne feraient-ils pas? Vous vous plaignez de l'abaissement de l'art, et vous forcez nos artistes à travailler pour de petits boudoirs et des salons restreints. Ouvrez-leur de larges cadres, offrez-leur de vastes escaliers et d'immenses vestibules à décorer; et vous les y verrez bientôt inscrire, en ineffaçables caractères, l'histoire de nos pères, glorieux souvenir de

passé, robuste enseignement pour l'avenir. Un tel monument serait comme la cathédrale des beaux-arts, le temple des gloires et des vertus civiques; — ce serait une illustration pour les lettrés; une révélation pour les ignorants; un livre plein d'enseignements pour tous

Et voyez-vous nos grandes villes, — Anvers en a déjà donné l'exemple, — comme éprises d'admiration pour cette union des gloires anciennes et des gloires nouvelles, se laissant aller, elles aussi, à vouloir inscrire leurs propres annales, sur leurs magnifiques monuments? Déjà restaurés, à l'extérieur, par nos soins pieux, les maisons de ville de Bruxelles, de Gand, de Louvain, d'Anvers, d'Audenarde, de Bruges, le palais de Liège, les halles d'Ypres, retrouveraient, à l'intérieur, une seconde et brillante jeunesse, sous le pinceau de nos peintres et le ciseau de nos statuaires. Quoi! des corporations communales, des corps de métiers, de simples *gildes* ont su ériger tous ces beaux monuments civils; et nous saurions à peine les restaurer, sans parvenir à les embellir! Ces énergiques bourgeois ont édifié, à l'aide de leurs ressources personnelles ou locales, ces œuvres grandioses, objets de notre fierté et de l'admiration de l'étranger; et la jeune nation belge, si pleine de sève et d'initiative, ne saurait sur son trésor public, si souvent ouvert à de gigantesques entreprises, trouver, en dix ans, quelques millions, pour ériger, dans sa capitale, un seul monument artistique, digne de ses traditions de forces séculaires, digne de sa virilité actuelle!

Et au point de vue politique, que ne pourrait-on dire encore? « Les pouvoirs » absolus seuls parviennent à orner dignement leurs capitales, à encourager les » beaux-arts: voyez Paris; voyez Munich! » Prouvons à ces aveugles détracteurs du régime parlementaire, que cet instrument, qui consolide les libertés publiques, n'est pas impuissant à fortifier le culte du beau, à faire fleurir les œuvres d'art. La Belgique est déjà une grande ruche de travailleurs, dont on découvre l'incessante activité, en comptant à chaque pas des obélisques fumants. Si ses intérêts l'exigent, qu'elle soit une arène défensive, avec sa place de refuge, à Anvers. Mais qu'elle devienne aussi un immense atelier d'artistes, avec son camp retranché, à Bruxelles. Qu'on lui donne, s'il le faut, une cuirasse; mais qu'on lui pose, en outre, sur le front, une auréole pacifique. Et alors, ceux qui se croiraient assez puissants pour renverser la force de ses armes, y regarderaient peut-être à deux fois, avant d'étouffer le flambeau de sa gloire artistique: car, dans ce cas, ces envahisseurs ne seraient plus des vainqueurs, se seraient des barbares!

Pour résumer, la section centrale a cru que le temps était venu de sortir du provisoire, et de se résoudre à commencer le monument de notre gloire artistique. Elle ne veut pas limiter le Gouvernement, dans son action; elle émet seulement le vœu, que l'œuvre soit digne de la nation, et qu'elle rachète, par sa perfection, le retard qu'on a mis à l'entreprendre. Il ne s'agirait pas d'aller vite, mais de faire bien; il faudrait concevoir tout d'une pièce, sauf à exécuter graduellement: et ainsi, les dépenses, si considérables qu'elles puissent être, seraient faciles à supporter. La section centrale croit ne pas se tromper, d'ailleurs, en comptant sur l'intervention généreuse et intelligente de la capitale, dans une entreprise qui servirait, à la fois, sa fierté et ses intérêts.

La section centrale a été unanime pour proposer, avec confiance, au Gouverne-

ment et à la Chambre de porter le crédit du § 20, à la somme de 2,525,000 fr., avec ce libellé :

« Pour premier crédit, avec le concours de la ville de Bruxelles, pour l'érection du palais définitif destiné aux beaux-arts, au musée moderne et aux fêtes publiques ;

» Et pour les dépenses provisoires, afin de parer aux nécessités de la transition. »

Si la Chambre sanctionnait ces dispositions, le Gouvernement serait à même de satisfaire pleinement aux besoins du moment, et à commencer l'œuvre définitive, recommandée par la section centrale.

### § 21.

*Pour subsides destinés à des travaux d'amélioration du régime de la Vesdre et de la Mandel, dans un intérêt industriel et hygiénique* . . . . . fr. 500,000

Vote en sections :

	Qui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> . . . . .	12	»	»
2 <sup>e</sup> . . . . .	2	»	8
3 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
4 <sup>e</sup> . . . . .	6	»	6
5 <sup>e</sup> . . . . .	11	»	»
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	<hr/> 49	<hr/> »	<hr/> 14

La 2<sup>e</sup> section demande quelle sera la part d'intervention des intéressés, dans les dépenses des travaux à exécuter ; elle voudrait savoir quel chiffre sera affecté à chacune de ces deux localités.

Il s'agit ici de favoriser deux villes industrielles ; l'une déjà vieillie et fortifiée, dans d'anciennes luttes et par de constants succès ; l'autre sortie, pour ainsi dire, de son tombeau et ne demandant qu'à recueillir les fruits de cette résurrection : nous avons nommé Verviers et Roulers.

Si à de telles villes — et à d'autres encore — il ne manque ni industrie, ni capitaux, il se peut qu'il leur manque l'eau et l'espace ; et, alors, qui pourrait trouver mauvais que l'action publique vint leur prêter secours, pour les aider à conquérir ce que la nature leur a refusé jusqu'ici ? Une telle intervention est légitime, intelligente et rémunératrice ; et, par conséquent, le bon subside devient aussi un profitable calcul.

Rassurée sur le principe, la section centrale a voulu s'instruire du mode d'exécution ; elle a demandé et reçu les renseignements suivants :

« Bruxelles, le 9 août 1859.

» MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» La section centrale chargée de l'examen du projet de loi tendant à décréter

» l'exécution de divers travaux d'utilité publique, demande « si, pour l'exécution du § 21, il y a des conditions de concours posées aux communes. »

» Le § 21 est ainsi libellé : *Pour subsides destinés à des travaux d'amélioration au régime de la Vesdre et de la Mandel, dans un intérêt industriel et hygiénique 500,000 francs.*

» Cette somme de 500,000 francs représente à peine le quart des dépenses à faire pour régulariser le régime de la Vesdre, de manière à atteindre le but indiqué dans l'annexe n° 20 du projet de loi. Aucune condition de concours n'a été posée aux communes. C'est avec le concours des industriels intéressés que le Gouvernement compte assurer l'exécution des travaux projetés. « Il y aura, dit à ce sujet, l'annexe n° 20, des mesures à concerter avec les intéressés pour régler leur part d'intervention dans ces travaux. » Si la dépense à faire est considérable, le but à atteindre est assez important, au point de vue de l'avenir de l'industrie drapière, pour que les représentants de cette industrie, aujourd'hui menacée dans son existence par la pénurie des eaux de la Vesdre, n'hésitent pas à souscrire aux sacrifices qui devront leur être demandés pour l'exécution des travaux proposés. Du reste, il a semblé prématuré d'ouvrir avec les intéressés des négociations dans le but de régler leur part et leur mode d'intervention.

» Ces démarches ne pourront être tentées utilement qu'après le vote du crédit proposé. Si elles restaient infructueuses, le Gouvernement n'userait pas de ce crédit, lequel ferait, alors, retour au Trésor.

» Quant au projet relatif à l'amélioration du régime de la Mandel, dans la traverse de la ville de Roulers, les études auxquelles ce projet a été soumis, constatent qu'il peut se réaliser moyennant une dépense relativement minime, dans laquelle le conseil communal de Roulers s'est montré disposé à intervenir pour une part convenable.

» Agrérez, etc.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» CH. ROGIER. »

Cette réponse a paru à la section centrale un peu dure pour la ville de Verviers. Cependant elle a adopté, à l'unanimité, le crédit du § 19.

## ART. 2.

*Intervention financière de la ville d'Anvers.* . . . . fr. 10,000,000

Vote en sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> . . . . .	6	»	6
2 <sup>e</sup> . . . . .	4	»	8
3 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
4 <sup>e</sup> . . . . .	5	2	5
5 <sup>e</sup> . . . . .	»	»	11
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	<hr/> 50	<hr/> 2	<hr/> 30

La 2<sup>e</sup> section trouve que l'offre de la ville d'Anvers est désavantageuse au trésor public ; et que son concours financier devrait être fixé, dans la loi, en se rapprochant des bases indiquées dans la lettre de M. le Ministre de la Guerre, du 23 juillet 1858, 19,600,000 francs (voir pièce, 1857-1858, n° 256, p. 54).

La 3<sup>e</sup> section propose de rédiger l'art. 2, de manière à ce qu'un délai pour la démolition de la vieille enceinte soit fixé par la loi.

La 3<sup>e</sup> section décide que le Gouvernement pourra traiter avec une compagnie ; que le délai de la démolition de la vieille enceinte sera déterminé par la loi ; que, si le Gouvernement traite avec la ville, celle-ci devra tenir compte à l'État de tous les terrains cédés, dans un délai moral.

La 6<sup>e</sup> section estime aussi que les terrains devant servir à des places, rues, etc., seront regardés comme devant être payés par la ville.

En section centrale, la proposition de traiter, pour la cession du domaine militaire, avec la spéculation privée ; et celle de faire payer à la ville d'Anvers les terrains appliqués à la voirie publique, ont été rejetées, par trois voix contre une et trois abstentions.

On y a admis, par cinq voix, deux membres s'abstenant, un amendement, à intercaler entre les alinéas deux et trois, et ainsi conçu :

« Cette démolition commencera aussitôt que la nouvelle enceinte sera construite, et au plus tard cinq années après la promulgation de la présente loi. »

L'article, ainsi amendé, a été admis par quatre voix contre trois.

### ART. 3.

*Emprunt* . . . . . fr. 45,000,000

#### Vote des sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> . . . . .	6	»	6
2 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
3 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
4 <sup>e</sup> . . . . .	5	2	5
5 <sup>e</sup> . . . . .	2	»	8
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	—	—	—
	41	2	19

La 2<sup>e</sup> section adopte le principe de l'emprunt, sauf à en fixer le chiffre, d'après les résolutions qui seront prises.

Les 3<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> sections expriment, à l'unanimité, le vœu qu'il soit ouvert une souscription publique, pour obtenir le montant de l'emprunt.

La section centrale émet, aussi à l'unanimité, le vœu que l'emprunt soit réalisé au moyen d'une souscription publique. Elle adopte, par six voix, un membre s'abstenant, l'art. 3.

## ART. 4.

*Dépenses imputables sur les ressources ordinaires de l'État,  
budgets de 1859 à 1863 . . . . . fr. 34,523,000*

Vote en sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> . . . . .	6	5	1
2 <sup>e</sup> . . . . .	9	»	»
3 <sup>e</sup> . . . . .	5	2	3
4 <sup>e</sup> . . . . .	5	2	3
5 <sup>e</sup> . . . . .	18	»	»
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	—	—	—
	43	9	9

La 2<sup>e</sup> section n'a adopté, à l'unanimité, que le § 1<sup>er</sup> de cet article ; le § 2 n'a été adopté que par cinq voix contre quatre. La section adopte, pour le § 3, la rédaction suivante : « La répartition de ces crédits entre les articles, mentionnés ci-dessus, » comme conséquence de la transformation, adoptée par elle, des paragraphes en articles.

La 3<sup>e</sup> section demande que le chiffre total des dépenses, pour travaux publics, soit inscrit dans un tableau, joint à la loi ; que l'importance des crédits, à affecter à chaque travail, soit spécifiée par articles, et non par paragraphes.

La 5<sup>e</sup> section propose la souscription publique, pour l'emprunt ; et la répartition aux budgets annuels, des crédits mentionnés au § 3 de l'art. 4.

En section centrale, un membre fit observer que, même en tenant compte des ressources combinées des art. 3 et 4, il pourrait se faire que les voies et moyens, destinés à la défense d'Anvers, ne fussent pas suffisants, si ces travaux, comme l'avait dit M. le Ministre de la Guerre, étaient terminés en trois années. Cette observation fut transmise à M. le Ministre des Finances, qui répondit de la manière suivante :

« Bruxelles, le 3 août 1859.

» MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» Je m'empresse de répondre à la question que vous me posez au nom de la section centrale chargée de l'examen du projet de loi des travaux publics.

» En exprimant l'opinion que les travaux pourraient être achevés en trois années, M. le Ministre de la Guerre n'a certainement pas voulu fixer un terme précis et absolu ; il n'a d'ailleurs pu faire allusion qu'aux travaux d'exécution proprement dits. Or, il ne faut pas perdre de vue qu'avant de mettre la main à l'œuvre, le Département de la Guerre aura nécessairement à prendre de nombreuses mesures préparatoires, à rédiger les cahiers des charges de l'entreprise, etc. Il faudra, en outre, procéder aux acquisitions et aux expropriations de terrains à incorporer dans la nouvelle enceinte. Quelque célérité que l'on y apporte, plusieurs mois s'écouleront avant que les travaux puissent être com-

» mençés. On peut donc admettre, dans l'hypothèse où l'on se place, qu'ils ne  
 » seront terminés qu'à l'expiration de la quatrième année, c'est-à-dire en 1863.

» Le découvert de 9 millions qu'accuse la section centrale, si l'achèvement des  
 » travaux a lieu endéans trois années, se réduirait, par conséquent, à  
 » 4,500,000 francs. Mais ce découvert n'existera même pas : la section centrale  
 » a omis de tenir compte du concours pécuniaire de la ville d'Anvers. — La ville  
 » doit intervenir, dans les dépenses, pour 10 millions de francs ; sur ces 10 mil-  
 » lions 5 doivent être versés le jour de la mise en possession des terrains, etc.,  
 » de l'enceinte actuelle, les 5 autres, trois ans après. En supposant donc que la  
 » mise en possession n'ait lieu qu'après l'achèvement définitif de la nouvelle  
 » enceinte, qui est le terme le plus éloigné, le Trésor se trouverait, on le voit, en  
 » mesure de couvrir la dépense de 4,500,000 francs.

» J'admets que, au lieu de quatre années, trois suffisent pour dresser les cahiers  
 » des charges, terminer les expropriations et achever complètement les travaux.  
 » Dans cette hypothèse encore, le Gouvernement pourrait faire face aux dépenses  
 » qui lui incombent, en stipulant comme garantie de l'entreprise (ainsi que cela  
 » se pratique généralement), des termes de payement postérieurs de six mois à  
 » un an, à l'entière exécution des travaux.

» J'ajouterai que, de ces trois années, la première prenant cours en septem-  
 » bre 1859 et la dernière à la même époque de 1862, nous pouvons réellement  
 » disposer de l'excédant des ressources des quatre années 1859, 1860, 1861  
 » et 1862.

» L'exercice 1859 se présente déjà dans des conditions telles que l'on est auto-  
 » risé à prévoir qu'il se fermera avec un boni supérieur à celui que nous propo-  
 » sons d'affecter aux travaux prévus par le projet. L'excédant que nous obten-  
 » drons, reporté à l'exercice suivant, couvrira une partie des dépenses qui  
 » seraient rattachées à l'année 1860. C'est ainsi, d'ailleurs, que si l'équilibre entre  
 » les ressources et les dépenses d'une année venait à être rompu, il serait rétabli  
 » au moyen de l'excédant de l'année précédente, ou, s'il y a lieu, d'une année  
 » suivante.

» J'espère, Monsieur le Président, que ces explications suffiront pour dissiper  
 » entièrement les doutes soulevés par la section centrale, en ce qui concerne  
 » l'insuffisance des moyens indiqués dans le projet pour subvenir aux dépenses  
 » du § 1<sup>er</sup> de l'art. 1<sup>er</sup>.

» Agréez, etc.

» *Le Ministre des Finances,*

» FRÈRE ORBAN. »

En 1858, le Gouvernement prévoyait des travaux pour un chiffre de 60,500,000 francs, dont 37,000,000 auraient été fournis par l'emprunt ; 23,500,000 francs auraient été couverts par des crédits, rattachés aux exercices 1859 à 1864. En d'autres termes, l'emprunt fournissait plus des  $\frac{3}{5}$  ; les excédants de six budgets promettaient moins des  $\frac{2}{5}$  des ressources nécessaires.

En 1859, le total des dépenses s'élève à près de 90,000,000 de francs ; dont

53,000,000 à fournir par l'emprunt et par l'intervention d'Anvers, et 34,500,000 à imputer sur les *boni* de sept exercices <sup>(1)</sup>.

La ressource, fondée sur l'avenir, est ici plus élevée et se prolonge d'un exercice.

Tel qu'il était conçu, dans le premier projet, ce système, nouveau dans notre régime <sup>(2)</sup>, attira l'attention de la section centrale de 1858 <sup>(3)</sup>; aggravé et par son chiffre et par sa durée, il apparait à la section centrale de 1859, comme étant digne d'un nouvel examen.

En admettant même la solidité de ce système, au point de vue exclusivement financier, n'a-t-on rien à lui reprocher, en tenant compte de l'extension qui lui est donnée et en l'examinant au double point de vue économique et parlementaire ?

Exécuter de grands travaux d'utilité publique, au moyen de l'emprunt, c'est appeler, pendant plus d'un demi-siècle, les générations qui en jouissent, à y contribuer et par le paiement des intérêts et par le remboursement des annuités. Ce principe est juste, et permet d'aborder de grandes entreprises, sans surcharger ni le présent, ni l'avenir.

Entreprendre de grands travaux, au moyen des ressources ordinaires, espérées, presque certaines, si on le veut, c'est imposer aux générations actuelles de grands sacrifices, dont jouiront les générations futures, sans y avoir participé.

Dans la première combinaison, les législatures futures se trouvent dessaisies, non-seulement des intérêts, mais même du capital, nécessaires pour d'autres travaux. Elles sont moins libres dans leurs allures; moins prêtes à supporter les crises de toutes sortes que les événements amènent; moins capables de faire les sacrifices réclamés par des réformes, que des circonstances imprévues peuvent commander.

Dans la seconde hypothèse, les Chambres et le pouvoir futurs, — les majorités et les ministères ne sont pas éternels, — peuvent disposer de tous les budgets, ici engagés pour si longtemps; n'ayant plus à s'occuper que de fournir les intérêts des sommes, dont on leur demande, dès aujourd'hui, le capital.

En Angleterre, il n'y a point d'amortissement normal; on ne rembourse les emprunts qu'avec les excédants, que présente chaque exercice. Chaque Législature et chaque administration restent ainsi maîtresses de disposer, suivant les besoins du moment, de toutes les ressources du budget annuel.

En Belgique, on nous propose de prendre, en une fois, un capital considérable (34,525,000 francs), sur sept exercices, présumés devoir se clôturer par des excédants considérables.

Un tel système peut être bon, mais, à coup sûr, il est hardi et il affecte une sorte d'empiétement du présent sur l'avenir.

M. le Ministre des Finances s'est appliqué à démontrer que ce système est le meilleur, en tenant compte de notre état financier, chaque jour plus prospère.

(1) Voir annexe n° 1.

(2) Voir annexe n° 3.

(3) Voir annexe n° 4.

C'est celui qui offre les combinaisons les plus économiques pour notre trésor public ; ce point a été démontré, dans la note fournie par le Département des Finances à la section centrale de 1858 <sup>(1)</sup>. La majorité a partagé la manière de voir de M. le Ministre des Finances.

Sur l'observation qui lui fut faite, qu'il convenait de considérer les paragraphes du projet comme articles, afin d'empêcher les transferts, l'honorable Ministre a proposé d'ajouter au § 3 de l'art. 4, après... « par arrêté royal, » les mots :

« Dans les limites des crédits indiqués au tableau annexé à la présente loi <sup>(2)</sup>. »

Après avoir adopté, à l'unanimité, cet amendement, la section admet l'art. 4, par cinq voix, deux membres s'abstenant.

#### ART. 5.

*Autorisation, donnée au Gouvernement, de faire exécuter, par voie de concession de péages, les travaux de la Dendre et du canal de Blaton à Ath . . . . . fr. 2,500,000*

Vote en sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> . . . . .	6	»	6
2 <sup>e</sup> . . . . .	1	8	»
3 <sup>e</sup> . . . . .	10	»	»
4 <sup>e</sup> . . . . .	5	»	7
5 <sup>e</sup> . . . . .	11	»	»
6 <sup>e</sup> . . . . .	8	»	»
	—	—	—
	41	8	13

A propos des art. 4 et 5 combinés, relatifs à la Dendre, un membre dépose une note. Après examen, la section centrale décide qu'elle sera envoyée à M. le Ministre des Travaux Publics ; elle est conçue en ces termes :

« Un membre fait observer que déjà une somme de 2,500,000 francs avait été portée au projet de loi présenté par le Gouvernement en 1858, pour amélioration du régime des eaux de la Dendre. Les droits acquis à l'obtention de ce crédit ne peuvent donc être contestés à la Dendre.

» Néanmoins, en présentant le projet actuel, le Gouvernement pense que des propositions tendantes à se charger et des travaux d'amélioration de la Dendre et d'un canal de Blaton à Ath lui seront soumises. Dans l'éventualité où ces propositions seraient reconnues acceptables, il a introduit dans le projet une disposition qui permettrait au Gouvernement de faire exécuter ces travaux par voie de concession de péages et qui l'autoriserait en même temps à mettre le crédit proposé à la disposition des concessionnaires.

<sup>(1)</sup> Voir annexe n° 4, p. 81.

<sup>(2)</sup> Voir annexe n° 1.

» Ce membre pense que bien qu'il soit possible que cette combinaison soit  
 » bonne au point de vue des travaux à exécuter à la Dendre, si en réalité il se  
 » présente des concessionnaires pour cette double catégorie de travaux, il pour-  
 » rait se faire cependant que l'immixtion du canal projeté de Blaton à Ath dans  
 » la question des travaux à exécuter à la Dendre, soit une cause nouvelle de  
 » retard pour ces travaux qui sont, de l'aveu de tout le monde, de la dernière  
 » urgence. Il croit, en outre, que le crédit affecté à ces travaux par le projet  
 » de 1858 comme par celui qui est en discussion, doit leur rester spécialement et  
 » exclusivement acquis.

» Il croit qu'il est d'autant plus convenable que les travaux de la Dendre  
 » s'exécutent sans le moindre retard et sans pouvoir être différés par cette cir-  
 » constance que l'on ne trouverait pas de concessionnaires pour les travaux dans  
 » leur ensemble, que les travaux exécutés sur la Dendre pourront comme le  
 » crédit lui-même faire, le cas échéant, l'objet d'une combinaison qui aurait  
 » pour but de faciliter la création du canal de Blaton. »

Voici la réponse faite à cette note :

« Par l'art. 5 du projet de loi soumis aux délibérations des Chambres législa-  
 » tives et relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique, le Gouverne-  
 » ment a demandé l'autorisation de faire exécuter, par voie de concession de  
 » péages, les travaux nécessaires pour améliorer le régime de la Dendre ainsi  
 » que la construction d'un canal destiné à réunir les charbonnages du couchant  
 » de Mons à la Dendre, à Ath.

» Il a demandé, en outre, à pouvoir disposer des crédits destinés à l'exécution  
 » des travaux à entreprendre pour l'amélioration du régime des eaux de la  
 » Dendre et à les allouer, à titre de subside, à la compagnie qui se constituerait  
 » pour l'exécution de l'ensemble des ouvrages dont mention précède.

» Le Gouvernement est le premier à reconnaître qu'il importe à de nombreux  
 » et respectables intérêts que les travaux de canalisation de la Dendre puissent  
 » être entamés dans un prochain avenir. Il ne peut donc être entré dans sa pensée  
 » de faire de la faculté qu'il demande de traiter de la concession d'un canal à  
 » établir entre les charbonnages du couchant de Mons et la Dendre, à Ath, et  
 » des travaux à effectuer sur cette rivière, une cause de retard indéfini pour  
 » l'exécution de ces derniers travaux, c'est-à-dire de ceux à entreprendre sur la  
 » Dendre elle-même.

» Il ne craint donc pas de prendre l'engagement d'entreprendre directement  
 » les travaux ayant pour objet d'améliorer le régime des eaux de la Dendre et  
 » d'y affecter le montant des crédits dont il demande à pouvoir disposer si, dans  
 » un avenir peu éloigné, il ne parvenait pas à traiter de la concession de l'en-  
 » semble des travaux projetés.

» Il se croirait d'ailleurs autorisé par la loi dont il a formulé le projet à traiter  
 » de la Dendre canalisée, après l'exécution des travaux qu'il aurait entrepris  
 » directement comme d'un élément de combinaison qui pourrait amener l'exécu-  
 » tion, par voie de concession de péages, d'un canal à établir entre la Dendre,  
 » à Ath, et les charbonnages du couchant de Mons, c'est-à-dire que dans le cas où  
 » une concession ne serait octroyée qu'après que tout ou partie des travaux

» d'amélioration de la Dendre auraient été effectués aux frais de l'État, il se  
 » croirait autorisé à comprendre dans cette concession la Dendre dans l'état dans  
 » lequel elle se trouverait alors. »

La section centrale adopte, par sept voix, l'art. 5.

Elle admet, aussi à l'unanimité, l'art. 6.

#### MODIFICATIONS APPORTÉES AU PROJET PAR LA SECTION CENTRALE.

La section centrale n'ayant pas accepté quelques crédits demandés, et, d'autre part, étant saisie de nombreuses pétitions, s'est demandée si elle ne pourrait pas substituer à des travaux écartés, d'autres projets qui lui paraîtraient plus utiles. C'est ce que, à l'unanimité, elle a résolu de faire, tout en tâchant de se maintenir dans les limites du plan financier, tant pour les sommes à prélever sur l'emprunt que pour celles à imputer sur les excédants des budgets de 1859 à 1865.

Plusieurs ministres, ayant été interpellés sur cette opération, ont déclaré vouloir maintenir leur projet, se réservant d'examiner les propositions de la section centrale; mais ils ont opposé un refus absolu à toute tentative, ayant pour but de proposer des projets qui reposeraient sur l'obtention d'une garantie d'un *minimum* d'intérêt de la part du Gouvernement.

La section centrale, tout en reconnaissant la haute utilité de quelques projets, basés sur cette combinaison, et notamment celle du *canal de la Lys à l'Yperlée*, s'est efforcée de classer d'autres travaux, d'après leur degré d'utilité, et en tenant compte de tous les intérêts engagés.

A ce point de vue, le canal de Turnhout à Anvers, par Sint-Job-in-'t-Goor, lui a paru mériter une attention toute particulière.

#### CANAL DE TURNHOUT A ANVERS, PAR SAINT-JOB-IN-'T-GOOR.

La Campine se trouve dans l'état, où l'histoire nous prouve que fut jadis le pays de Waes; cette partie si considérable de la province d'Anvers aspire à se rapprocher de la fertilité et de l'aisance, que l'on remarque dans la partie la mieux cultivée de la Flandre orientale. Déjà, l'industrie particulière ou associée y a commencé, avec énergie et avec succès, l'œuvre de fertilisation; ce qui manque pour fortifier et étendre ce mouvement de régénération, c'est l'instrument indispensable des voies de communication faciles et économiques. Le conseil provincial d'Anvers, un grand nombre de communes intéressées (Oostmael, Westmael, Brecht, Rykevoorsel, Saint-Léonard, Schooten), ont souvent renouvelé d'instances sollicitations auprès de la Législature.

Hâter la fertilisation de la Campine, n'est point une question d'intérêt local; c'est une œuvre que l'honneur national, que la richesse publique commandent d'accomplir.

Interpellé sur ce qu'il pensait de l'offre, qui lui a été faite par une compagnie, s'engageant à exécuter le canal, à forfait, moyennant le remboursement par annuités, le Gouvernement a répondu ne pouvoir accepter cette combinaison; la regardant comme onéreuse pour le trésor public.

Dès lors, la section centrale n'a plus hésité à voter, à l'unanimité, un premier crédit de 2,500,000 francs, pour mettre le Gouvernement à même de commencer, sans retard, cette utile entreprise.

Les autres canaux de la Campine ayant été entrepris par l'État, on conçoit que ce soit aussi l'État qui exécute cette canalisation nouvelle. La section centrale ne doute pas qu'il n'accepte cette belle et patriotique mission ; si, comme elle l'espère, la Chambre venait à la lui confier.

#### TRAVAUX A LA MEUSE, DEPUIS CHOKIER JUSQU'A NAMUR.

Il résulte de nombreux débats à la Chambre, et d'incessantes pétitions, que cette entreprise est de la plus haute utilité. La section centrale, tenant compte de l'ancienneté de ces demandes et des grands avantages à obtenir par ce travail, vous propose, à l'unanimité, d'y consacrer une somme de 2,000,000 de francs.

#### TRAVAUX POUR AMÉLIORER LA POSITION DES ÉTABLISSEMENTS INDUSTRIELS DE LA RIVE DROITE DE LA MEUSE, VERS WANDRE ET VISÉ, EN AVAL DE LIÈGE.

Pour les mêmes motifs, et aussi à l'unanimité, la section centrale vous propose d'introduire, dans la loi, un crédit de 1,700,000 francs, pour les travaux indiqués. La pétition des industriels de la rive droite, dont copie vous a été remise, donne des explications sur ce projet.

En tenant compte de ces diverses modifications, et de celles déjà indiquées aux paragraphes (*Affluents des chemins de fer et palais des beaux-arts*), on verra que le système financier du Gouvernement n'est pas sensiblement affecté. Le résumé suivant en donnera la preuve :

#### CRÉDITS ÉCARTÉS.

	Emprunts.	Excédants des budgets.	Total des crédits.
§ 5. Canal de Bruges à Gand . fr.	1,340,000	765,000	2,105,000
§ 15. Chemin de fer de Louvain à Bruxelles . . . . .	4,000,000	2,700,000	6,700,000
Sommes disponibles . . . . fr.	5,340,000	3,465,000	8,805,000

#### NOUVEAUX PROJETS INTRODUITS.

	Emprunts.	Excédants des budgets.	Total des crédits
Palais des beaux-arts . . . . fr.	1,000,000	1,000,000	2,000,000
Canal de Saint-Job . . . . .	1,500,000	1,000,000	2,500,000
Affluents aux chemins de fer. . . . .	»	500,000	500,000
Chokier à la frontière . . . . .	1,000,000	1,000,000	2,000,000
Travaux vers Wandre, . . . . .	1,500,000	400,000	1,700,000
Nouveaux crédits proposés . . . .	4,800,000	3,900,000	8,700,000
Différences avec le projet du Gouvernement. . . . . fr.	— 540,000	+ 455,000	— 105,000

Un tableau général expose le plan complet de la section centrale; il se trouve, aux annexes, à la suite de celui du Gouvernement (1).

#### PÉTITIONS.

Nous n'avons, certes, pas à rougir de ce qui, depuis notre régénération politique, a été réalisé, en Belgique, en fait de travaux publics. Et, cependant, telle est la marche, rapidement progressive, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, que, chaque jour, de nouveaux besoins se manifestent, de nouveaux vœux se produisent. Communes, villes, provinces, représentées par leurs organes légaux, aspirent toutes ou à agrandir leur cercle d'activité ou à sortir de leur isolement, pour avoir leur part de la prospérité, que fait naître la facile communication des personnes, l'économique transport des choses. Ne nous étonnons et ne nous plaignons donc pas des nombreuses demandes qui nous sont adressées; regrettons seulement de ne pouvoir les satisfaire immédiatement, et toutes à la fois.

Comme elle l'a dit, en commençant, la section centrale recommande toutes les pétitions à la sympathique attention du Gouvernement. Elle se permet de lui signaler celles de ces demandes, qui se présentent avec un caractère d'utilité et même d'urgence, qu'il est impossible de méconnaître.

Le canal de la Lys à l'Yperlée n'est que le complément de la jonction de l'Escaut à la Lys; c'est la dernière artère de la voie navigable la plus courte vers la mer du Nord. Il est évident que, si un pareil travail s'exécutait, à l'aide de la garantie d'un *minimum* d'intérêt, la première partie, Bossuyt à Courtrai, recevrait une grande augmentation de navigation et par conséquent la garantie, déjà accordée à cette section, deviendrait plus légère pour le Gouvernement. En d'autres termes, sans aggraver notablement ses charges, l'État pourrait étendre les bienfaits de cette voie navigable nouvelle. Les demandes du conseil communal et de la Chambre de commerce d'Ypres, des Chambres de commerce de Courtrai et de Mons, ont donc paru dignes d'attention à la section centrale; elle insiste vivement auprès du Gouvernement, pour que prochainement il satisfasse à des vœux qui datent de plus d'un quart de siècle, et qui invoquent les intérêts les plus sérieux.

Tongres est la plus ancienne cité de nos provinces (*civitas Tungrorum*); c'est de là que partaient les voies romaines, dont on voit encore les traces. Aujourd'hui, cette ville est isolée; les voies du XIX<sup>e</sup> siècle, le chemin de fer, enlacent cet arrondissement, sans y entrer efficacement. Et, cependant, il a payé de ses ressources, pour répandre sur toute la Belgique les bienfaits de ces admirables voies de communication. Il ne faut pas que de mesquines discussions de tracé, que l'excuse des sacrifices à faire arrête le Gouvernement vis-à-vis de cette question de justice, on pourrait dire de réparation. La section centrale est unanime, pour demander que, après vingt-cinq années d'attente, Tongres soit enfin reliée au vaste réseau de nos voies ferrées. Peut-être arriverait-on à ce résultat, en aug-

---

(1) Voir annexe, n° 2, p. 47.

mentant le capital (1,000,000 de francs) sur lequel la garantie a été accordée, par la loi du 20 décembre 1831.

La section centrale recommande aussi les demandes faites, en faveur des travaux à opérer, à la Sambre, au port de Nieuport et au Démer. Toutes les pétitions seront déposées sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion; l'analyse de ces pièces se trouve aux annexes (1).

La section centrale, ayant terminé, presque toujours à l'unanimité, tout ce qui concerne les travaux publics et les autres articles du projet, vote sur le projet tout entier, y compris les travaux de défense d'Anvers. Dans ce vote général, comme pour celui sur le § 1<sup>er</sup> de l'art. 1<sup>er</sup>, quatre voix sont favorables, trois voix sont contraires.

*Le Rapporteur,*

ERNEST VANDENPEEREBOOM.

*Le Président,*

AUG. ORTS.

---

(1) Voir annexe, n° 5, p. 48.

# PROJETS DE LOI.

## PROJET DU GOUVERNEMENT.

### ARTICLE PREMIER.

Il est accordé au Gouvernement, pour l'exécution des travaux ci-après désignés, les crédits suivants :

#### AU MINISTÈRE DE LA GUERRE.

§ 1<sup>er</sup>. Pour travaux d'agrandissement de la ville d'Anvers et pour la continuation des travaux de défense, vingt millions de francs . . . . . fr. 20,000,000

#### AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

##### A. CANAUX, RIVIÈRES, PORTS ET CÔTES.

§ 2. Pour l'achèvement du canal de Deynze à la mer du Nord vers Heyst, neuf cent mille francs . . . . . fr. 900,000

§ 3. Pour l'approfondissement du canal de Gand à Bruges, un million trois cent quarante mille francs. . . . 1,340,000

§ 4. Pour l'élargissement de la deuxième section du canal de la Campine, un million quatre cent mille francs . . . 1,400,000

§ 5. Pour l'amélioration du port d'Ostende, six cent cinquante mille francs . . . . . 650,000

A reporter. . . fr. 24,290,000

## PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

§ 1<sup>er</sup>. (Comme au projet du Gouvernement.) . . . fr. 20,000,000

§ 2. (Comme au projet du Gouvernement.) . . . fr. 900,000

§ 3. (Supprimé.)

§ 4. (Comme au projet du Gouvernement.) . . . fr. 1,400,000

§ 5. (Comme au projet du Gouvernement.) . . . fr. 650,000

A reporter. . . fr. 22,950,000

## PROJET DU GOUVERNEMENT.

Report.	fr. 24,290,000
§ 6. Pour l'établissement d'un port de refuge et la construction d'écluses à Blankenberghe, six cent mille francs.	600,000
§ 7. Pour travaux de canalisation de la Lys, trois cent mille francs . . . . .	300,000
§ 8. Pour l'approfondissement de la Sambre, dans la partie comprise entre Mornimont et la frontière de France, un million de francs . . . .	1,000,000
§ 9. Pour l'amélioration du régime de la grande Nèthe, de l'Yser et du canal de Plaschendaele et de Nieupoort par Furnes à la frontière de France, neuf cent mille francs.	900,000
§ 10. Pour l'amélioration du régime des eaux de la Dendre, un million cinq cent mille francs . . . . .	1,500,000
§ 11. Pour travaux à exécuter à l'Escaut supérieur, dans le but d'améliorer l'écoulement des eaux, la navigation et le halage, cinq cent cinquante mille francs . . . . .	550,000
§ 12. Pour la part de l'État dans les frais de construction d'un aqueduc latéral à la Meuse, entre le bassin d'Avroi et le canal de Liège à Maestricht, deux cent dix mille francs . . . . .	210,000
A reporter . . . . .	fr. 29,350,000

## PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

Report . . . . .	22,950,000
§ 6. <i>Pour une écluse de décharge à la mer, à Blankenberghe . . . . .</i>	400,000
§ 6. <i>Pour un chemin de fer de Bruges à Blankenberghe . . . . .</i>	200,000
§ 7. (Comme au projet du Gouvernement.) . . . . .	300,000
§ 8. (Comme au projet du Gouvernement.) . . . . .	1,000,000
§ 9. (Comme au projet du Gouvernement.) . . . . .	900,000
§ 10. (Comme au projet du Gouvernement.) . . . . .	1,500,000
§ 11. (Comme au projet du Gouvernement.) . . . . .	550,000
§ 12. (Comme au projet du Gouvernement.) . . . . .	210,000
A reporter . . . . .	fr. 28,010,000

## PROJET DU GOUVERNEMENT.

Report . . . fr. 29,350,000

## B. ROUTES.

§ 13. Pour travaux de raccordement de routes, tant au chemin de fer de l'État qu'aux chemins de fer concédés, cinq cent mille francs . . . . . 300,000

## C. CHEMIN DE FER.

§ 14. Pour le parachèvement du chemin de fer de l'État, savoir :

Voie . . . fr. 1,600,000  
 Doubles voies . 700,000  
 Stations et dépendances. . . 3,150,000  
 Ensemble sept millions quatre cent cinquante mille francs 7,450,000

§ 13. Pour la construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, par Cortenberg, quatre millions de fr. 4,000,000

## D. — BATIMENTS CIVILS.

§ 16. Pour le transfert, rue de la Loi, des Ministères de la Justice et des Travaux Publics, sept cent mille francs 700,000

## AU MINISTÈRE DE LA JUSTICE.

§ 17. Pour la part de l'État dans les frais de construction d'un nouveau palais de justice à Bruxelles, un million deux cent mille francs . . . . . 1,200,000

## AU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

§ 18. Pour l'agrandissement du palais royal à Bruxelles, six cent soixante-quinze mille francs. . . . . 675,000

A reporter . . fr. 43,875,000

## PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

Report. . . fr. 28,010,000

§ 13. (Comme au projet du Gouvernement.) . . . . 300,000

§ 14. (Comme au projet du Gouvernement.) . . . 7,450,000

§ 13. (Supprimé.)

§ 16. (Comme au projet du Gouvernement.) . . . 700,000

## AU MINISTÈRE DE LA JUSTICE.

§ 17. Pour la part de l'État dans les frais de construction d'un nouveau palais de justice à Bruxelles, à la charge par la ville et la province de contribuer chacune pour un sixième dans les frais de construction, un million deux cent mille fr. 1,200,000

§ 18. (Comme au projet du Gouvernement.) . . . 675,000

A reporter . . fr. 38,535,000

## PROJET DU GOUVERNEMENT.

Report . . . fr. 43,875,000

§ 19. Pour travaux de restauration et d'appropriation du palais de Liège, trois cent mille francs. . . . . 300,000

§ 20. Pour travaux d'appropriation du palais ducal pour les expositions générales des beaux-arts, le musée moderne, les solennités publiques, etc., trois cent vingt-cinq mille francs . . . . . 325,000

§ 21. Pour subsides destinés à des travaux d'amélioration du régime de la Vesdre et de la Mandel, dans un intérêt industriel et hygiénique, cinq cent mille francs. . . . . 500,000

TOTAL. . . . . 43,000,000

## ART. 2.

La ville d'Anvers interviendra dans les dépenses d'exécution des travaux prévus au § 1<sup>er</sup> de l'art. 1<sup>er</sup>, jusqu'à concurrence d'une somme de dix millions de francs, en compensation de laquelle l'État lui abandonnera les terrains, les constructions et les fortifications de l'enceinte actuelle.

La démolition des fortifications se fera par la ville et à ses frais.

La somme de dix millions sera versée au Trésor, savoir : cinq millions le jour de la mise en possession des terrains, con-

## PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

Report . . . fr. 38,833,000

§ 19. (Comme au projet du Gouvernement.) . . . . . 300,000

§ 20. *Pour premier crédit d'un palais des beaux-arts, à Bruxelles*  
les . . . . . 1,000,000  
*Pour dépenses provisoires au palais de la rue Ducale* . . . . . 325,000

§ 21. (Comme au projet du Gouvernement.) . . . . . 300,000

§ 22. Canal de Turnhout à Anvers . . . . . 1,500,000

§ 23. Chokier à la frontière de France . . . . . 1,000,000

§ 24. Travaux vers Wandre . . . . . 1,300,000

TOTAL. . . fr. 44,460,000

## ART. 2.

(Comme au projet du Gouvernement).

*Cette démolition commencera aussitôt que la nouvelle enceinte sera construite, et, au plus tard, cinq années après la promulgation de la présente loi.*

## PROJET DU GOUVERNEMENT.

structions et fortifications, et cinq millions dans le terme de trois années, à partir de ce jour.

Si la vente de terrains à opérer par la ville produisait une somme supérieure à dix millions de francs, le surplus du prix de vente serait dévolu moitié à l'État, moitié à la ville.

Le Gouvernement est autorisé à conclure avec la ville d'Anvers une convention sur les bases qui précèdent.

## ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à contracter, aux conditions qu'il déterminera, un emprunt d'un capital effectif de quarante-cinq millions de francs.

Un crédit de quatre-vingt-dix mille francs est ouvert au Ministère des Finances pour couvrir les frais de confection et d'émission des titres de cet emprunt. Il sera l'objet de l'art. 17<sup>bis</sup> du budget de la dette publique pour l'exercice 1859.

## ART. 4.

§ 1<sup>er</sup>. Les dépenses nécessaires au complet achèvement des travaux repris aux §§ 1<sup>er</sup>, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17 et 18 de l'art. 1<sup>er</sup>, seront couvertes par les ressources ordinaires de l'État.

§ 2. Les crédits affectés à ces dépenses seront rattachés :

A l'exercice 1859, jusqu'à concurrence de . . . . fr. 4,525,000

Et à chacun des exercices 1860 à 1865 jusqu'à concurrence de . . . . . 5,000,000

§ 3. La répartition de ces crédits entre les paragraphes mentionnés ci-dessus sera faite par arrêté royal.

## PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

## ART. 3.

(Comme au projet du Gouvernement.)

## ART. 4.

§ 1<sup>er</sup>. (Comme au projet du Gouvernement.)

§ 2. (Comme au projet du Gouvernement.)

§ 3. La répartition de ces crédits entre les paragraphes mentionnés ci-dessus sera faite par arrêté royal, dans les limites des crédits indiqués au tableau annexé à la présente loi.

## PROJET DU GOUVERNEMENT.

## ART. 5.

Le Gouvernement est autorisé à faire exécuter, par voie de concession de péages et aux conditions qu'il déterminera, les travaux nécessaires pour améliorer le régime de la Dendre, ainsi que la construction d'un canal de Blaton à Ath.

Les crédits ouverts au § 10 de l'art. 1<sup>er</sup> et au § 1<sup>er</sup> de l'art. 4 de la présente loi, pour l'amélioration du régime des eaux de la Dendre, pourront être alloués par le Gouvernement, à titre de subside, jusqu'à concurrence de deux millions cinq cent mille francs, à la compagnie qui se constituerait pour l'exécution de ces travaux.

## ART. 6.

La présente loi sera obligatoire le lendemain du jour de sa promulgation.

## PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

## ART. 5.

(Comme au projet du Gouvernement.)

## ART. 6.

La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa publication.

## ANNEXE N° 1.

*Tableau présentant la répartition des voies et moyens affectés aux dépenses prévues dans le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique.*

## Système du Gouvernement.

TRAVAUX.	CRÉDITS.	DIVISION DES CRÉDITS IMPUTABLES		
		sur l'emprunt.	sur les ressources ordinaires des exercices 1859-1863.	sur la somme de 10 millions à verser par la ville d'Anvers.
§ 1 <sup>er</sup> . Travaux d'agrandissement de la ville d'Anvers et continuation des travaux de défense.....	48,925,000	20,000,000	18,925,000	10,000,000
§ 2. Achèvement du canal de Deynze à la mer du Nord, vers Heyst.....	1,425,000	900,000	525,000	"
§ 3. Approfondissement du canal de Gand à Bruges.....	2,405,000	1,340,000	765,000	"
§ 4. Élargissement de la 2 <sup>e</sup> section du canal de la Campine.....	2,500,000	1,400,000	900,000	"
§ 5. Amélioration du port d'Ostende.....	1,245,000	650,000	595,000	"
§ 6. Établissement d'un port de refuge et construction d'écluses à Blankenberghe.....	1,000,000	600,000	400,000	"
§ 7. Travaux de canalisation de la Lys.....	500,000	500,000	"	"
§ 8. Approfondissement de la Sambre (la partie comprise entre Mornimont et la frontière de France).....	1,600,000	1,000,000	600,000	"
§ 9. Amélioration du régime de la Grande-Nèthe, de l'Yser et du canal de Plasschendaele et de Nieupoort par Furnes à la frontière de France.....	1,450,000	900,000	550,000	"
§ 10. Amélioration du régime des eaux de la Dendre.....	2,500,000	1,500,000	1,000,000	"
§ 11. Travaux à exécuter à l'Escaut supérieur dans le but d'améliorer l'écoulement des eaux, la navigation et le halage.....	900,000	550,000	350,000	"
§ 12. Part de l'État dans les frais de construction d'un aqueduc latéral à la Meuse, entre le bassin d'Avroï et le canal de Liège à Maestricht.....	210,000	210,000	"	"
§ 13. Travaux de raccordement de routes tant aux chemins de fer de l'État qu'aux chemins de fer concédés.....	500,000	500,000	"	"
§ 14. Parachèvement du chemin de fer de l'État.....	12,215,000	7,450,000	4,765,000	"
§ 15. Construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, par Cortenberg.....	6,700,000	4,000,000	2,700,000	"
§ 16. Transfert, rue de la Loi, des Ministères de la Justice et des Travaux Publics.....	1,250,000	700,000	550,000	"
§ 17. Part de l'État dans les frais de construction d'un nouveau palais de justice, à Bruxelles.....	2,000,000	1,200,000	800,000	"
§ 18. Agrandissement du palais royal, à Bruxelles.....	1,775,000	675,000	1,100,000	"
§ 19. Travaux de restauration et d'appropriation du palais de Liège..	500,000	500,000	"	"
§ 20. Travaux d'appropriation du palais ducal, pour les expositions générales des beaux-arts, le musée moderne, les solennités publiques, etc.....	525,000	525,000	"	"
§ 21. Subsidés destinés à des travaux d'amélioration du régime de la Vesdre et de la Mandel, dans un intérêt industriel et hygiénique.....	500,000	500,000	"	"
<b>TOTAUX.....</b>	<b>89,525,000</b>	<b>48,000,000</b>	<b>34,525,000</b>	<b>10,000,000</b>

## ANNEXE N° 2.

Tableau présentant la répartition des voies et moyens affectés aux dépenses prévues dans le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique.

## Système de la section centrale.

TRAVAUX.	CRÉDITS.	DIVISION DES CRÉDITS IMPUTABLES		
		sur l'emprunt.	sur les ressources ordinaires des exercices 1859 à 1865.	sur la somme de 10 millions à verser par la ville d'Anvers.
§ 1 <sup>er</sup> . Travaux d'agrandissement de la ville d'Anvers et continuation des travaux de défense.....	48,925,000	20,000,000	18,925,000	10,000,000
§ 2. Achèvement du canal de Deynze à la mer du Nord vers Heyst.....	1,425,000	900,000	525,000	»
§ 3. Approfondissement du canal de Gand à Bruges.....		Supprimé.		
§ 4. Élargissement de la 2 <sup>e</sup> section du canal de la Campine.....	2,500,000	1,400,000	900,000	»
§ 5. Amélioration du port d'Ostende.....	1,245,000	630,000	395,000	»
§ 6. { Écluse à la mer, à Blankenberghe.....	400,000	400,000	»	»
{ Chemin de fer de Bruges à Blankenberghe.....	600,000	200,000	400,000	»
§ 7. Travaux de canalisation de la Lys.....	500,000	500,000	»	»
§ 8. Approfondissement de la Sambre la partie comprise entre Mornimont et la frontière de France.....	1,600,000	1,000,000	600,000	»
§ 9. Amélioration du régime de la Grande-Nèthe, de l'Yser et du canal de Plasschendale et de Nieupoort par Furnes à la frontière de France.....	1,480,000	900,000	580,000	»
§ 10. Amélioration du régime des eaux de la Dendre.....	2,500,000	1,800,000	1,000,000	»
§ 11. Travaux à exécuter à l'Escaut supérieur dans le but d'améliorer l'écoulement des eaux, la navigation et le balage.....	900,000	530,000	350,000	»
§ 12. Part de l'État dans les frais de construction d'un aqueduc latéral à la Meuse, entre le bassin d'Avroi et le canal de Liège à Maestricht.....	210,000	210,000	»	»
§ 13. Travaux de raccordement de routes tant aux chemins de fer de l'État qu'aux chemins de fer concédés.....	1,000,000	500,000	500,000	»
§ 14. Parachèvement du chemin de fer de l'État.....	12,215,000	7,450,000	4,705,000	»
§ 15. Construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles par Cortenberg.....		Supprimé.		
§ 16. Transfert, rue de la Loi des Ministères de la Justice et des Travaux Publics.....	1,230,000	700,000	530,000	»
§ 17. Part de l'État dans les frais de construction d'un nouveau palais de justice à Bruxelles.....	2,000,000	1,200,000	800,000	»
§ 18. Agrandissement du palais royal à Bruxelles.....	1,775,000	675,000	1,100,000	»
§ 19. Travaux de restauration et d'appropriation du palais de Liège.....	500,000	500,000	»	»
§ 20. { Pour premier crédit d'un palais des beaux-arts à Bruxelles.....	2,000,000	1,000,000	1,000,000	»
{ Pour dépenses provisoires au palais rue Ducale.....	325,000	325,000	»	»
§ 21. Subsidés destinés à des travaux d'amélioration du régime de la Vesdre et de la Mandel, dans un intérêt industriel et hygiénique.....	500,000	300,000	»	»
§ 22. Canal de Turnhout à Anvers.....	2,500,000	1,500,000	1,000,000	»
§ 23. Chokier à la frontière de France.....	2,000,000	1,000,000	1,000,000	»
§ 24. Travaux vers Wandre.....	1,700,000	1,300,000	400,000	»
<b>TOTAUX.....</b>	<b>89,420,000</b>	<b>44,460,000</b>	<b>54,900,000</b>	<b>10,000,000</b>
	- 105,000	- 540,000	+ 455,000	

## ANNEXE N° 3.

*Analyse des pétitions.*

Numéros  
des pétitions.

13044. Les membres du conseil communal d'Ypres prient la Chambre de comprendre, dans le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique, un crédit de 5.500,000 francs, pour la construction d'un canal de jonction de la Lys au canal d'Ypres ou d'accorder au Gouvernement l'autorisation de concéder ce canal.
13048. Le conseil communal de Nieupoort prie la Chambre de décider qu'une partie des sommes qui seront votées pour l'amélioration des côtes et ports sera destinée au port de cette ville.
13050. Le sieur Vandersypen demande que la construction par l'État, d'un chemin de fer d'Enghien à Ninove, soit comprise dans le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique.
13051. La députation permanente du conseil provincial du Limbourg prie la Chambre de comprendre dans le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux publics, la construction d'un chemin de fer de Tongres, d'un canal de Diest à Hasselt, d'un chemin de fer direct d'Anvers à Hasselt et d'un canal d'embranchement de Neroeteren à Maeseyck.
13052. L'administration communale d'Aerschot demande que le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique, comprenne la jonction du Démer au canal de Louvain.
13058. Plusieurs bateliers de la province de Namur demandent que la canalisation de la Meuse ou du moins des travaux d'améliorations à exécuter dans ce fleuve, soient compris dans le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique.
13063. Des propriétaires et habitants du bas de la ville de Bruxelles et des faubourgs, demandent le déplacement de la partie du chemin de fer qui relie les stations du Midi et de l'Allée-Verte, et prient la Chambre de le comprendre dans le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique.
13078. Plusieurs habitants de Tongres demandent que le projet de loi relatif aux travaux publics comprenne un crédit supplémentaire pour la garantie d'un *minimum* d'intérêt sur 1,500,000 francs à ajouter au

Numéros  
des pétitions.

crédit voté en 1882, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer reliant la ville de Tongres à Liège, ou que le Gouvernement soit autorisé à faire construire cet embranchement :

13082. La députation permanente du conseil provincial de Namur demande que le projet de loi de travaux publics comprenne la somme nécessaire pour canaliser la Meuse, depuis Chockier jusqu'à la frontière française, et un crédit de 600,000 francs pour continuer les travaux d'approfondissement de la Sambre depuis Mornimont jusqu'à Namur.
13083. Le conseil communal d'Orgeo demande que le projet de loi de travaux publics comprenne la construction d'une route partant du fond des ardoisières de Herbeumont et passant par les communes d'Orgeo et de Recogne pour aboutir à la station du chemin de fer à Libramont.
13084. La députation permanente du conseil provincial du Brabant prie la Chambre de comprendre, dans le projet de loi de travaux publics, l'établissement : 1<sup>o</sup> d'un embranchement du canal de la Campine au Démer à Diest ; 2<sup>o</sup> d'un canal reliant le Démer, à Werchter, au canal de Louvain vers le Rupel.
13085. Les conseils communaux d'Olné et de Nessonvaux demandent que le crédit pour frais de construction d'une route reliant la commune d'Olné à la station du chemin de fer de l'État à Nessonvaux soit compris dans la somme à voter au § 13 de l'art. 1<sup>er</sup> du projet de loi de travaux publics.
13086. Le conseil communal de Tongres demande la construction d'un embranchement de chemin de fer partant du Nord de Liège pour être continué par Tongres vers Bilsen.
13088. La Chambre de commerce des arrondissements d'Ypres et de Dixmude demande que le projet de loi de travaux publics comprenne la construction d'un canal de jonction de la Lys à l'Yperlée canalisée.
- Même demande de la Chambre de commerce de Courtrai.
13089. Des industriels à Wandre demandent que le projet de loi de travaux publics comprenne l'exécution des travaux nécessaires pour assurer la navigation régulière de la Meuse, depuis Liège jusqu'à la partie néerlandaise.
13091. Un grand nombre d'habitants de Nieupoort appuient la pétition du conseil communal de cette ville, qui réclame une partie des fonds demandés pour l'amélioration des côtes et ports.
13092. Des habitants d'une commune non dénommée, demandent que le projet de loi de travaux publics comprenne la continuation de la canalisation de la Meuse tout au moins jusqu'à Namur.

Numéros  
des pétitions.

- 13097.** L'administration communale de Diest demande la construction d'un canal d'embranchement du Démer au canal de la Campine, l'établissement d'une ligne raccordant cette ville au railway qui procède vers Aerschot, la coupure de Werchter vers le canal de Louvain-Malines, et subsidiairement si les concessionnaires d'un chemin de fer de Louvain à Herenthals n'avaient pas rempli toutes leurs conditions, elle prie la Chambre de décréter toute autre voie ferrée qui unirait Diest à Louvain.
- 13103.** Le conseil communal de Hasselt proteste contre l'adoption du chemin de fer réclamé par l'administration communale de Tongres et demande l'exécution de la ligne d'Ans à Hasselt par Tongres et Cortesse.
-

## ANNEXE N° 4.

EXÉCUTION DE DIVERS TRAVAUX D'UTILITÉ PUBLIQUE <sup>(1)</sup>.(§§ 2-20 DE L'ART. 1<sup>er</sup> ET ARTICLES SUIVANTS DU PROJET DE LOI DU 26 MAI 1858.)RAPPORT <sup>(2)</sup>FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE <sup>(3)</sup>, PAR M. ERNEST VANDENPEERBOOM.

MESSIEURS,

Dans la séance du 26 mai dernier, le Ministère a déposé un projet de loi tendant à faire décréter l'exécution de divers travaux d'utilité publique. Il est à regretter, pour tout le monde, que cette présentation n'ait pas eu lieu à une époque moins avancée de la session.

En divisant son rapport en deux parties, et en nommant deux rapporteurs, la section centrale n'a pas eu pour but de scinder le projet soumis à ses délibérations; elle n'a eu en vue que de hâter la solution de son travail, et, par conséquent, l'ouverture de la discussion publique. Pour se conformer à cette intention, le rapporteur s'est efforcé d'être bref.

Le présent rapport comprend l'examen de tous les travaux projetés, à l'exception de ceux destinés à mettre en état de défense la ville d'Anvers; il embrasse aussi ce qui est relatif au système financier, proposé pour l'exécution de tout le projet.

Deux caractères principaux distinguent la partie du projet, sur laquelle porte le présent rapport: exécution immédiate de travaux nouveaux, dont jusqu'ici on s'était contenté de déclarer l'utilité (*transfert des ministères, chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain*); achèvement ou avancement des travaux anciens, commencés depuis longtemps et poursuivis avec lenteur (*canaux, rivières, ports et côtes, parachèvement du chemin de fer, assainissements, voirie vicinale, maisons d'école*). Indiquer ces caractères, c'est reconnaître l'utilité de la plupart des propositions présentées. Aussi, la section centrale a-t-elle eu pour but d'améliorer le projet plutôt que de le combattre; c'est ce qu'elle aura à démontrer lors

(1) Projet de loi, n° 208, session de 1857-1858.

(2) Ce document a été imprimé sous le n° 257 de la session de 1857-1858.

(3) La section centrale, présidée par M. VERHAEGEN, était composée de MM. DE PERCEVAL, LOOS, GOBLET, ERNEST VANDENPEERBOOM, TUIÉFRY et VERVOORT.

de l'examen des questions, sur lesquelles elle s'est trouvée, parfois, en désaccord avec le Gouvernement.

Avant d'aborder les détails, la section centrale croit devoir faire une observation générale, qui expliquera la marche suivie par elle. L'ensemble des dépenses, prévues pour les travaux projetés, est plutôt au-dessous qu'au-dessus du coût définitif probable ; les ressources prévues reposent et sur le produit certain de l'emprunt et sur les excédants *espérés* des exercices 1859 à 1864. Ceux-là mêmes qui n'accusent pas le projet d'être téméraire, doivent le trouver suffisamment hardi, et, par conséquent, chercher à le limiter, au lieu de l'étendre. C'est pourquoi, la section centrale n'a pu suivre l'impulsion qui s'est manifestée, au sein de plusieurs sections. Beaucoup de travaux nouveaux y ont été indiqués comme nécessaires et urgents. S'il est vrai que l'État, en appliquant ses ressources à des travaux publics utiles, place, pour ainsi dire, à la caisse d'épargne ; il n'est pas moins vrai que ces entreprises ne peuvent se faire que par l'initiative ou avec le consentement du Gouvernement, seul responsable des ressources nécessaires, et qu'il faut les échelonner de manière à ne pas rendre indispensable la création de nouveaux impôts. En émettant des vœux pour la réalisation de quelques-uns de ces projets indiqués, la section centrale n'a voulu que constater leur importance et, en quelque sorte, assigner leur rang d'exécution, pour le moment où une sage économie des revenus de l'État et le développement de la richesse nationale permettront de marcher plus hardiment et plus sûrement encore dans la voie fructueuse des travaux d'utilité publique.

#### **Discussion générale.**

La 1<sup>re</sup> section se plaint de ce que, dans le projet, les localités les moins importantes du pays sont presque toujours négligées ou oubliées ; elle n'a pas confiance dans l'évaluation des travaux ; la province de Namur n'a aucune part ; il faut inscrire dans la loi le mode d'emprunt, qui devrait se faire avec publicité et concurrence : le premier prêteur doit être le pays.

La 2<sup>e</sup> section demande les plans et devis relatifs à chaque paragraphe de travaux proposés, elle vote sur le principe, laissant à la section centrale le soin de déterminer le chiffre des paragraphes.

La 3<sup>e</sup> section demande que chaque paragraphe forme un article spécial.

La 6<sup>e</sup> section charge son rapporteur d'exprimer le regret de ce que le Gouvernement n'ait pas compris dans le projet le canal de Saint-Job (Turnhout à Anvers) ; elle désire que la carte topographique de l'état-major soit achevée ; elle voit avec peine que la province de Luxembourg est entièrement négligée ; elle charge son rapporteur de faire la proposition suivante :

« Le Gouvernement est autorisé à concéder, d'après un projet et un cahier des charges à arrêter par lui, un chemin de fer direct de Termonde à Saint-Nicolas, dont l'exploitation se ferait par l'État. »

La section centrale décide, avant toute chose, que les paragraphes du projet seront transformés en articles, et cela dans le but de donner à chaque crédit une affectation spéciale ; en d'autres termes, afin d'empêcher les imputations par transfert.

Avant d'aborder la discussion des articles, la section centrale adresse au Gouvernement la demande suivante :

« Demander les plans et devis relatifs à chaque paragraphe des travaux proposés. »

Le Gouvernement répond :

« La plupart des plans et autres documents relatifs aux grands travaux d'utilité publique à entreprendre, ont été transmis aux directeurs des ponts et chaussées dans les diverses provinces.

» Ces fonctionnaires ont reçu pour instruction de s'occuper activement de la rédaction des projets définitifs.

» Si la section centrale de la Chambre des Représentants persistait à demander que ces plans et documents lui fussent communiqués ou s'ils devaient être déposés sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion du projet de loi, il faudrait nécessairement qu'ils fussent demandés aux fonctionnaires entre les mains de qui ils se trouvent, mais cette transmission amènerait aussi nécessairement un retard, tant dans la formation des projets définitifs que dans le commencement des travaux.

» Certains crédits ne concernent que des travaux en voie d'exécution, dont les plans doivent nécessairement rester entre les mains de ceux qui les exécutent et de ceux qui les dirigent.

» Enfin, les travaux auxquels certains crédits sont relatifs, tels que le doublement des voies de chemin de fer, etc., ne comportent, ni ne nécessitent la confection de plans. »

La section centrale s'est réservé de réclamer et d'examiner, lors de la discussion des paragraphes, ceux de ces plans, dont la production serait indispensable. Les plans qu'elle aura reçus, seront déposés, pendant la discussion publique, sur le bureau de la Chambre.

### Discussion des articles,

#### ARTICLE PREMIER,

(N. B. Le § 1<sup>er</sup> est réservé au rapport de M. le général Goblet.)

#### AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

##### A. CANAUX, RIVIÈRES, PORTS ET CÔTES,

#### § 2.

*Pour l'achèvement du canal de Deynze à la mer du Nord, vers Heyst.* . . . . . fr. 1,225,000

Ce crédit doit servir à exécuter la section comprise entre Maldegghem et Damme, complément de cette grande voie d'évacuation.

Toutes les sections adoptent ce paragraphe, sans observation et à l'unanimité.

La section centrale engage fortement le Gouvernement à pousser avec vigueur le complet achèvement de ce travail, commencé depuis si longtemps et auquel se rattachent tant d'intérêts. Dans l'opinion de la section centrale, il faut attendre que ce canal débouche à la mer, pour juger s'il remplit sa destination principale, l'évacuation des eaux surabondantes ; et si, ce grand but atteint, il est susceptible d'être partiellement livré à la navigation. Cette dernière destination ne saurait lui être donnée, qu'après qu'on aura acquis la certitude qu'il accomplit parfaitement le rôle de voie d'évacuation qui lui a été attribuée par toutes les lois, décrétant les crédits pour ce grand travail d'utilité publique.

La section centrale adopte le § 2, à l'unanimité, et sous la réserve qui précède.

### § 3.

*Pour l'approfondissement du canal de Gand à Bruges. . . fr. 1,000,000*

La 1<sup>re</sup> section fait remarquer qu'on exagère les avantages qui peuvent résulter, pour le chef-lieu de la Flandre occidentale, des travaux d'approfondissement et d'élargissement du canal de Gand à Bruges. Elle adopte le paragraphe, par huit voix contre une (deux membres s'abstiennent).

La 2<sup>e</sup> section rejette par trois voix contre deux (quatre membres s'abstiennent).

La 3<sup>e</sup> section désire savoir pourquoi, ce travail devant encore coûter 2,103,000 francs, le Gouvernement ne demande qu'un million de francs, et, à quelle partie du travail, ce crédit est destiné. Elle adopte le paragraphe, à l'unanimité.

Les 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> sections adoptent, à l'unanimité.

La 6<sup>e</sup> section adopte, par quatre voix (deux membres s'abstiennent).

La question suivante est posée, par la section centrale :

« Pourquoi l'approfondissement du canal de Bruges à Gand, devant coûter encore 2,103,000 francs, n'est-il compris que pour un million ? A quelle partie du travail cette somme sera-t-elle consacrée ? »

M. le Ministre des Travaux Publics répond :

« Le Gouvernement, en demandant aujourd'hui l'allocation d'un nouveau » crédit d'un million de francs, pour l'affecter à l'approfondissement du canal de » Gand à Bruges, agit, par rapport à cette voie navigable, de la même manière » qu'il le fait à l'égard d'autres grands travaux d'utilité publique, c'est-à-dire » qu'il ne demande à pouvoir disposer immédiatement que d'une partie des fonds » reconnus nécessaires.

» La somme de 2,103,000 francs est, du reste, comprise dans le projet de loi, » et doit être fournie partie par l'emprunt, partie par les budgets des exercices à » venir.

» L'intention du Gouvernement est d'affecter le crédit de 1,000,000 de francs » à la continuation des travaux dans la direction de Gand. »

Outre le crédit de 1,000,000 de francs, pétitionné au présent projet, 1,003,000 francs seraient encore nécessaires pour l'achèvement des travaux. De sorte que, si toutes les prévisions s'accomplissaient, ce travail aurait exigé une dépense totale de 4,803,000 francs.

La section centrale émet le vœu que la branche de raccordement, projetée entre le canal et le bassin de la ville de Gand, soit exécutée de manière à favoriser les intérêts commerciaux et communaux de cette grande cité. Un membre ajoute qu'il importe que le Gouvernement fixe sérieusement son attention sur les améliorations à apporter au canal de Terneuzen; cette voie navigable étant, pour le commerce gantois, d'une utilité bien supérieure à celle du canal vers Ostendé.

Sous la réserve que les prévisions de dépenses ne soient pas dépassées, la section centrale adopte le § 3, à l'unanimité.

#### § 4.

*Pour l'élargissement de la 2<sup>e</sup> section du canal de la Campine, fr. 1,500,000*

La 1<sup>re</sup> section demande pour quel motif le canal d'Anvers à Turnhout n'est pas compris au projet. Elle adopte, à l'unanimité.

La 2<sup>e</sup> section, par sept voix contre une (deux membres s'abstenant), demande que le canal d'Anvers à Turnhout fasse partie du projet. Elle adopte le paragraphe, par six voix contre deux (deux membres s'abstenant).

Les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections adoptent, à l'unanimité.

La 5<sup>e</sup> section adopte, par six voix (un membre s'abstenant).

La 6<sup>e</sup> section s'abstient unanimement. Elle croit qu'il y a lieu d'examiner s'il ne faut pas répartir la somme entre la destination indiquée au paragraphe et le canal d'Anvers à Turnhout.

La section centrale adresse au Gouvernement la question suivante :

« Pourquoi le canal d'Anvers à Turnhout n'est-il pas compris dans le projet? »

Il est répondu :

« Le Gouvernement ne méconnaît point le caractère d'utilité du canal projeté » de Turnhout à Anvers, par Saint-Job-in-'t-Goor.

» S'il n'a pas compris ce canal dans le projet de loi, en voici la raison spéciale :

» Les prises d'eau pratiquées à la Meuse, pour l'alimentation des canaux de la » Campine, ont provoqué, de la part du Gouvernement des Pays-Bas, des récla- » mations extrêmement vives.

» A la suite de ces réclamations et sur la demande du Gouvernement des Pays- » Bas, une commission internationale a été instituée, à l'effet de débattre contra- » dictoirement les questions relatives auxdites prises d'eau.

» Cette commission poursuit en ce moment ses délibérations.

» De hautes convenances commandent d'attendre l'issue des négociations » ouvertes, avant de décréter une nouvelle voie navigable qui devrait également » être alimentée au moyen des eaux de la Meuse. »

La section centrale adresse encore au Gouvernement cette question :

« La section centrale désire savoir quel serait le coût total du canal de Turnhout à Anvers, et jusqu'à quel point la proposition, faite par une compagnie pour l'exécution de ce canal, paraît acceptable au Gouvernement? »

Il est répondu :

« Le coût total du canal de Turnhout à Anvers est évalué de 5 à 5 1/2 millions de francs.

» La proposition faite par une compagnie ne paraît pas acceptable. Elle est » par trop onéreuse, puisqu'en définitive on aurait à faire une dépense d'environ » 10 millions pour obtenir un travail qui, comme on l'a dit ci-dessus, ne coûterait » que 5 à 5 1/2 millions.

» Si cependant on se décidait à faire procéder à l'établissement de cette voie » navigable, en ayant recours à un système financier analogue à celui proposé, il » semblerait convenable alors de le faire par voie d'adjudication publique, sur » des plans et un cahier des charges arrêtés par le Gouvernement. »

La section centrale reconnaît que le canal de Turnhout à Anvers forme le complément de la canalisation de la Campine, œuvre qui a produit tant d'heureux fruits. Le conseil et la députation permanente de la province d'Anvers n'ont cessé de faire de vives instances, afin d'ouvrir cette nouvelle voie de régénération pour une contrée, si longtemps frappée d'atonie et de stérilité. On voit toujours avec plaisir les travaux d'utilité publique se répandre sur tout le pays; mais, si l'on en avait le choix, on appliquerait les plus énergiques remèdes aux plus malades, les plus prompts secours aux plus nécessiteux. D'ailleurs, la construction de routes, de canaux et de chemins de fer enlève, chaque année, des portions notables du territoire à la production agricole, tandis que l'accroissement de la population est incessant. Tout indique que, normalement, la Belgique ne produit pas assez pour l'alimentation régulière de sa population. Ce déficit devrait être comblé par une plus forte impulsion donnée aux défrichements des terres incultes. Or, — les faits le prouvent, — la canalisation est l'instrument le plus puissant pour opérer cette transformation. Il est donc d'un intérêt national de hâter, d'escompter, pour ainsi dire, cette fertilisation artificielle des parties encore improductives du sol belge : ce sera une des gloires de notre siècle, d'avoir fait disparaître ces taches de notre territoire si bien cultivé. A ces titres divers, la Campine est digne de la sollicitude efficace du Gouvernement. La section ne se reconnaît pas le droit d'introduire, d'office, le canal de Saint-Job-in-'t-Goor, dans le présent projet; mais, faisant tout ce qu'elle peut faire, elle est unanime pour émettre un vœu formel pour que cette féconde entreprise fasse partie des premiers travaux d'utilité publique, dont le Gouvernement proposera l'exécution à la Législature.

La section centrale adopte, à l'unanimité, le § 4.

### § 5.

*Pour l'amélioration du port d'Ostende* . . . . . fr. 600,000

Les 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections adoptent, à l'unanimité.

La 5<sup>e</sup> section demande si, au moyen du crédit sollicité, le dévasement du port d'Ostende sera convenablement assuré; les dépenses à faire, pour le creusement d'un bassin de retenue, ne seront-elles pas opérées en pure perte, ce

*bassin ne se trouvant pas soumis à l'action des écluses de chasse?* Elle adopte le paragraphe, à l'unanimité.

La 6<sup>e</sup> section adopte, par une voix (cinq membres s'abstiennent).

La section centrale demande les renseignements suivants :

« Demander si, au moyen du crédit sollicité, le dévasement du port d'Ostende sera convenablement assuré. Les dépenses à faire pour le creusement d'un bassin de retenue ne seront-elles pas faites en pure perte, ce bassin ne se trouvant pas soumis à l'action des écluses de chasse? »

Il est répondu :

« La nouvelle écluse de chasse à établir à l'est du port d'Ostende aura pour but » d'agir sur la barre qui se trouve devant Ostende et sur l'entrée du port.

» Le bassin de retenue de cette écluse dont le creusement s'opère dans ce » moment sera, comme le bassin de retenue de l'écluse de chasse déjà existante, » destiné à recevoir, à la marée montante, les eaux au moyen desquelles s'effec- » tueront les chasses.

» Lorsque le nouveau bassin de retenue s'envasera, ce qui, il faut l'espérer, » n'aura lieu que d'une manière très-lente, il sera nécessaire de faire, par rapport » à ce réservoir nouveau, ce que l'on devrait faire et ce que l'on a déjà fait, si le » bassin de retenue de l'écluse de chasse qui fonctionne aujourd'hui s'envasait, » c'est-à-dire le dévaser. »

La section centrale adopte le chiffre du § 5, à l'unanimité.

### § 6.

*Pour l'établissement d'un port de refuge et la construction d'éclu-  
ses à Blankenberghe . . . . . fr.*

300,000

Le 1<sup>re</sup> section adopte, par neuf voix (deux membres s'abstenant), sous la condition expresse que les dépenses afférentes à ce paragraphe ne pourront, en aucun cas, dépasser un million de francs; elle demande que la section centrale soit complètement renseignée à ce sujet, par la production des *plans* et *devis*, pour asseoir son jugement sur la réalité des dépenses que ce projet pourra comporter.

Les 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections adoptent, à l'unanimité.

La 5<sup>e</sup> section adopte, par cinq voix (un membre s'abstenant).

La 6<sup>e</sup> section rejette, par six voix contre une.

La section centrale adresse au Gouvernement la question suivante :

« Demander les plans et devis de l'établissement d'un port de refuge à Blankenberghe. »

En voici la réponse :

« L'ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées dans la Flandre occi- » dentale, a été invité par le Département des Travaux Publics à s'occuper de la » rédaction des plans et devis définitifs relatifs aux travaux à entreprendre pour » l'établissement d'un port de refuge et la construction d'écluses à Blanken- » berghe. »

» Le Gouvernement n'ayant point encore ces plans et documents à sa disposition, ne peut satisfaire au désir exprimé par la section centrale de la Chambre des Représentants. »

On ne saurait le méconnaître, cette réponse ne donne aucune assurance que la dépense d'un million de francs, prévue au présent paragraphe, ne sera pas dépassée. Le crédit pétitionné est fortement contesté, en section centrale.

Les opposants disent : Ce n'est pas avec un million qu'on s'attaque à la mer, les travaux à Heyst sont là pour le prouver ; un port de refuge n'est pas nécessaire aux pêcheurs de Blankenberghe ; il n'existe rien de semblable sur la côte de la Hollande, où l'industrie de la pêche est plus étendue ; là, les bateaux de pêche, beaucoup plus grands, s'échouent aussi, sans inconvénient, sur le sable : si on veut faire quelque chose d'efficace, pour la population de cette localité, qu'on lui donne de quoi prospérer dans son exploitation d'une plage, propice aux bains de mer.

Les adhérents répondent : Il est probable que la somme prévue sera insuffisante ; il en est ainsi de la plupart des travaux : le crédit demandé a deux destinations ; rendre à une grande étendue de territoire l'évacuation des eaux surabondantes, qui lui a été enlevée par le fait de l'administration ; donner un port de refuge aux laborieux marins de notre seconde station de pêche maritime. Partout, on vient en aide aux terrains inondés ; partout, on porte secours aux industries souffrantes. Il ne faut pas excepter, de ce patronage officiel, une localité dont la population se distingue par sa courageuse constance, dans l'exercice d'un périlleux métier.

Opposants et adhérents sont unanimes pour engager le Gouvernement à se renfermer, autant que possible, dans les limites des prévisions.

La section centrale passe au vote : le § 6 est rejeté, par deux voix contre deux (trois membres s'abstenant).

### § 7.

*Pour l'approfondissement de la Sambre, dans la partie comprise entre Mornimont et la frontière de France . . . . . fr. 1,000,000*

La 1<sup>re</sup> section adopte, par neuf voix (deux membres s'abstenant). Elle demande : 1<sup>o</sup> que les travaux d'approfondissement de la Sambre canalisée soient commencés à Namur, et non à Mornimont ; 2<sup>o</sup> s'il n'y a pas lieu de comprendre dans la loi projetée la prolongation du système de canalisation par *barrages à fermettes mobiles*, depuis Chokier jusqu'à Namur ; 3<sup>o</sup> si l'examen des questions relatives aux travaux à faire pour enlever les atterrissements est terminé.

La 2<sup>o</sup> section adopte, à l'unanimité.

La 3<sup>e</sup> section entend le paragraphe en ce sens, que les travaux entre Mornimont et Namur seront aussi activés. Elle demande quelles sont les intentions du Gouvernement relativement à l'amélioration des eaux de la Meuse, depuis Chokier jusqu'à la frontière de France, ainsi que relativement aux vœux des industriels de la rive droite de la Meuse, en aval de Liège, qui réclament le moyen d'arriver au canal de Liège à Maestricht. Elle désire enfin connaître les projets

du Gouvernement, quant au canal de Turnhout à Anvers. Elle adopte le paragraphe, par dix voix contre une (un membre s'abstenant).

Les 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> sections adoptent, à l'unanimité.

La section centrale réclame les renseignements suivants :

« N'y a-t-il pas lieu de comprendre dans la loi projetée la prolongation du système de canalisation par barrages à fermettes mobiles, depuis Chokier jusqu'à Namur ? Quelles sont les intentions du Gouvernement relativement à l'amélioration des eaux de la Meuse, depuis Chokier jusqu'à la frontière de France ? »

Il est répondu :

« L'opinion publique, éclairée par l'expérience, a reconnu les bons effets des travaux exécutés à la Meuse dans la ville de Liège et dans ses environs.

» La section centrale, par sa question posée ci-dessus, montre implicitement qu'elle partage l'opinion générale.

» Le Gouvernement, fort de cette approbation, fera tous ses efforts pour étendre au reste de la rivière les bienfaits d'un système appliqué seulement jusqu'ici à quelques-unes de ces parties. Voici où en sont aujourd'hui les choses à ce sujet :

» En 1836, l'ingénieur en chef-directeur des ponts et chaussées dans la province de Namur fournit au Département des Travaux Publics une proposition tendante à ce que, pour améliorer la navigation de la Meuse aux abords de Namur, on construisit un barrage à fermettes à la Tête du Pré, au lieu d'établir les passes navigables projetées entre celle des Grands-Malades et l'île de la Plante.

» Le comité permanent consultatif des Travaux Publics, à l'examen de qui cette proposition fut soumise, fit remarquer que, s'il pouvait y avoir lieu de construire un barrage à fermettes dans la Meuse, aux abords de Namur, ce ne serait qu'à la condition que l'emplacement en serait fixé dans la prévision d'une amélioration générale, au moyen de barrages de l'espèce, du régime de la Meuse sur tout son parcours entre Liège et Namur. Il fut, en conséquence, d'avis qu'avant de statuer sur la proposition prémentionnée, il conviendrait de charger les ingénieurs en chef dans les provinces de Liège et de Namur, de faire les études nécessaires pour déterminer les points où des barrages devraient éventuellement être établis entre celui existant à Gemeppe et l'embouchure de la Sambre à Namur, afin d'obtenir un mouillage *minimum* de 2<sup>m</sup>,10 sur cette partie de la rivière.

» Ces études préliminaires ayant été ordonnées et étant aujourd'hui terminées, un arrêté royal du 29 mai 1858 a créé un service spécial comprenant la Meuse depuis l'embouchure de la Sambre, à Namur, jusqu'à la limite de la province de Limbourg. Le fonctionnaire de l'administration des ponts et chaussées, à qui ce service spécial a été confié, a reçu pour mission de compléter les études préliminaires dont il s'agit. Ce ne sera que lorsque le travail confié au dit fonctionnaire sera terminé, et lorsqu'on reconnaîtra l'estimation de la dépense à supporter par l'État pour la construction de barrages à fermettes, entre celui de Gemeppe et l'embouchure de la Sambre, à Namur, que le Gouvernement pourra se former une opinion sur le point de savoir, si les avantages à retirer

» de constructions de l'espèce, seraient en rapport avec le montant de la dépense  
 » à imposer à l'État de ce chef.

» Si le Gouvernement ne peut pas se prononcer sur ses intentions, quant à la  
 » partie de la Meuse située à l'aval de l'embouchure de la Sambre, à plus forte  
 » raison ne peut-il pas le faire, quant à la partie s'étendant de cette embouchure  
 » à la frontière de France, partie sur laquelle aucune étude n'a été faite jusqu'à  
 » ce jour. »

La section centrale, reconnaissant la haute utilité des travaux projetés, adopte le § 7, à l'unanimité.

### § 8.

*Pour l'amélioration du régime de la Grande-Nèthe, de l'Yser et du canal de Plasschendaele et de Nieuport, par Furnes, à la frontière de France. . . . . fr. 500,000*

La 1<sup>re</sup> section adopte, par neuf voix (deux membres s'abstenant).

La 2<sup>e</sup> section appelle l'attention du Gouvernement sur la nécessité d'exécuter quelques travaux pour augmenter le volume des eaux de la Vesdre. Elle adopte, à l'unanimité.

Les 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> sections adoptent, à l'unanimité.

La 6<sup>e</sup> section adopte, par trois voix (trois membres s'abstenant).

La section centrale adresse au Gouvernement la demande suivante :

« Quelles sont les intentions du Gouvernement, quant aux travaux à exécuter à la Vesdre? »

Il est répondu :

« La possibilité d'améliorer le régime de la Vesdre au point de vue industriel » fait en ce moment l'objet d'un examen sérieux.

» On examine la question de savoir s'il est possible de créer, dans les vallées » de la Gileppe et de la Soor, des réservoirs ayant une capacité suffisante et des- » tinés à retenir, en temps de surabondance, des eaux qui serviraient à alimenter » la rivière en temps de disette.

» L'intérêt en jeu est un intérêt industriel; cet intérêt est en même temps inter- » national. En effet, les travaux à exécuter dans la vallée de la Soor pour l'amé- » lioration du régime de la Vesdre profiteraient, en premier lieu, aux industriels » de la ville prussienne d'Eupen, dans laquelle coule la Vesdre après avoir reçu » la Soor et avant d'entrer en Belgique.

» Il faut aussi considérer que, si l'industrie lainière souffre du manque d'eau, » l'une des causes de cette situation se trouve dans ce fait que depuis un petit » nombre d'années cette industrie a doublé sa production antérieure.

» Ces diverses considérations portent le Gouvernement à penser que, si l'on » reconnaît la possibilité et l'utilité de certains travaux, dans le but d'améliorer le » régime de la Vesdre, au point de vue industriel, c'est, en principe, aux fabricants, » tant belges que prussiens, qu'il incombe de les exécuter. Mais, comme le bien- » être de l'industrie nationale ne saurait être indifférent à l'État; que, d'un autre

» côté, les travaux qui profiteraient à l'industrie auraient aussi, au point de vue  
 » de l'hygiène, une influence considérable sur la salubrité de la vallée de la  
 » Vesdre, le Gouvernement prend volontiers l'engagement d'intervenir, par voie  
 » de subside, dans la dépense des travaux éventuels dont il s'agit. »

La section centrale prend acte de cet engagement. En outre, elle appelle vivement l'attention du Gouvernement sur ce vœu, émis par la 3<sup>e</sup> section : qu'il soit établi des réservoirs d'eau dans la forêt d'Hertogenwald. A l'unanimité, elle adopte le chiffre du § 8.

### § 9.

*Pour l'amélioration du régime des eaux de la Dendre.* . . . fr. 900,000

La 1<sup>re</sup> section adopte, par neuf voix (deux membres s'abstenant).

La 2<sup>e</sup> section adopte, à l'unanimité; mais elle désire que la section centrale demande communication du plan de canalisation, dressé par les ingénieurs du Hainaut, et le résultat des nouvelles études promises, par le Ministre, au mois de mars dernier. Elle voudrait que le Gouvernement donnât les raisons pour lesquelles il semble s'être rallié au premier plan, qui, dans l'opinion de l'auteur de la proposition, ne garantit par les terrains riverains des inondations; enfin, elle appelle l'attention de la section centrale sur la situation de la vallée du Demer, et demande qu'on s'assure des intentions du Gouvernement à cet égard.

La 3<sup>e</sup> section adopte, par trois voix (huit membres s'abstenant).

La 4<sup>e</sup> section adopte, à l'unanimité.

La 5<sup>e</sup> section charge son rapporteur de demander si, dans le crédit sollicité, sont compris les 150,000 francs qui restaient encore à voter pour relier la Dendre à la station du chemin de fer à Ath; en cas d'affirmation, elle désire qu'on demande au Gouvernement, si, au point de vue des intérêts du trésor public, il ne serait pas plus avantageux de prolonger le chemin de fer de la station jusqu'à la Dendre, plutôt que de creuser un canal.

La 6<sup>e</sup> section fait observer que des hommes compétents prétendent que le système adopté par le Gouvernement devra coûter 5 millions au lieu de 2,500,000 francs; elle demande que la section centrale examine si le système, auquel s'est arrêté le Gouvernement, est bien le meilleur; elle la convie à se faire remettre les rapports et documents relatifs à cet objet. Elle rejette par une voix (cinq membres s'abstenant).

La section centrale, avant toute discussion, pose la question suivante :

« Demander communication du plan de canalisation dressé par les ingénieurs du Hainaut, et le résultat des nouvelles études promises par M. le Ministre, au mois de mars dernier? Pourquoi le Gouvernement s'est-il rallié au premier plan qui, dans l'opinion de l'auteur de la proposition, ne garantit pas des inondations les terrains riverains?

M. le Ministre des Travaux Publics répond :

« Les intentions du Gouvernement, à l'égard des travaux à effectuer à la  
 » Dendre, sont toujours, il ne peut que le répéter ici, d'améliorer cette rivière au  
 » double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux.

» Quant à la divergence d'opinion qui s'est produite entre les ingénieurs en chef-directeurs des ponts et chaussées dans les deux provinces de Hainaut et de la Flandre orientale, chargés respectivement de l'étude des travaux à effectuer dans l'une et l'autre province, elle provient de ce que le premier croit que la Dendre est susceptible d'être canalisée par un système d'écluses à sas, qui permettrait de remplacer la navigation intermittente qui existe aujourd'hui avec bateaux jaugeant 100 à 120 tonneaux, par une navigation permanente ou journalière avec bateaux jaugeant 220 tonneaux ; tandis que l'ingénieur en chef de la Flandre orientale a émis l'avis qu'il convient de maintenir le système de navigation intermittente ; que les bateaux jaugeant 120 tonneaux suffisent aux besoins du commerce, et, enfin, qu'il faut se borner à améliorer, autant que les localités le permettent, l'écoulement des eaux, par un ensemble de travaux qui auraient aussi pour effet de faciliter la navigation. A la suite de cette divergence d'opinion, le Département des Travaux Publics a jugé convenable, avant de faire poursuivre les travaux, de soumettre cette affaire à l'avis du conseil des ponts et chaussées qui a été d'opinion qu'il serait désirable, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, que l'on établît sur la Dendre une navigation par bateaux de 220 tonneaux, sauf à tenir compte, dans l'exécution, des objections qui se sont produites, si ces objections sont reconnues fondées. Depuis que cette opinion a été formulée, le Gouvernement a prescrit que de nouvelles études fussent faites sur le terrain.

» Il n'est donc pas exact de dire que, jusqu'à ce jour, il se soit rallié à aucun plan.

» Les plans dont on demande la production sont entre les mains des fonctionnaires chargés des nouvelles études sur le terrain. Ce serait retarder ces études que de les leur demander pour les déposer sur le bureau de la Chambre des Représentants, pendant la discussion du projet de loi. »

Deux questions sont encore faites :

« 1° Quelles sont les intentions du Gouvernement à l'égard de la vallée du Demer? »

Il est répondu :

« Le conseil communal de Diest a formé une demande à l'effet d'obtenir la construction d'un barrage sur le Demer, à l'endroit dit *Grasbosch*.

» Le comité permanent des Travaux Publics, à l'examen de qui cette demande a été soumise, a émis l'opinion que, si l'on voulait améliorer la navigation du Demer, on ne pourrait pas construire un barrage isolément, qu'il faudrait en établir plusieurs ; qu'il serait donc nécessaire, avant tout, d'arrêter un projet d'ensemble. Il a fait remarquer que la commission qui a été chargée de rechercher les causes des débordements de Demer s'est d'ailleurs prononcée contre la construction de barrages nouveaux entre ceux existants, par la raison qu'elle considérait ces ouvrages comme pouvant porter préjudice aux intérêts de l'agriculture ; qu'elle s'est bornée, pour le cas où le développement du commerce et de l'industrie rendrait indispensables de nouvelles améliorations à la navigation, à recommander au Gouvernement l'établissement d'un canal latéral.

» De ce qui précède il résulte que la question doit faire l'objet d'études sérieuses,

» et que le Gouvernement ne peut dire aujourd'hui quelles sont ses intentions à l'égard de la vallée du Demer. »

« 2° Demander si dans le crédit sollicité sont compris les 150,000 francs qui restaient à voter pour relier la Dendre à la station du chemin de fer à Ath.

» En cas d'affirmative, le Gouvernement est prié de dire si, au point de vue des intérêts du Trésor, il ne serait pas plus avantageux de prolonger le chemin de fer, de la station jusqu'à la Dendre, au lieu de creuser un canal.

» La section centrale demande que tous les plans et documents relatifs à ce § 9 lui soient remis.

Le Gouvernement répond :

« Un premier crédit de 150,000 francs est alloué au budget de l'exercice 1858 pour l'ouverture d'un canal destiné à relier à la Dendre la station du chemin de fer à Ath.

» Un second crédit de 150,000 francs, à affecter à l'exécution de ce travail, est compris dans le budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1859, déjà voté par la Chambre des Représentants.

» Le canal dont il s'agit sera établi dans les anciens fossés de la place, qu'il suffit de rectifier et d'approfondir en quelques points; les ponts établis sur le chemin de fer de Dendre-et-Waes et sur celui de Tournai à Jurbise, ont été construits dans cette prévision.

» Il résulte de ce qui précède que la section de canal qu'il s'agit de construire, le sera à bien moindres frais que ne pourrait l'être une section de chemin de fer.

» Cette observation a déjà été présentée par le Gouvernement. (Rapport de la section centrale de la Chambre des Représentants, sur le budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1859, Documents parlementaires, n° 231, session de 1857-1858, page 6.) »

« L'on procède dans ce moment à des études sur le terrain, non-seulement pour la formation du projet définitif du canal de ceinture à établir à Ath, mais pour la formation de l'avant-projet des travaux à entreprendre sur la Dendre, pour améliorer le régime de cette rivière, au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux. Le Gouvernement ne peut, en conséquence, fournir aujourd'hui les documents dont la communication est demandée. »

La section centrale, abordant la question de l'amélioration du régime des eaux de la Dendre, en reconnaît toute l'importance. Les discussions qui ont eu lieu, à la Chambre, notamment en séance du 23 mars 1858 (Annales parlementaires, p. 532); les observations des présentes sections; le doute émis par un ingénieur, ayant une connaissance toute spéciale du régime des eaux des Flandres, sont autant de motifs pour engager le Gouvernement à agir dans cette affaire, avec une extrême prudence. Il serait désirable, sans doute, de permettre une navigation continue et avec des bateaux de 220 tonneaux; mais conviendrait-il d'acheter cet avantage, s'il fallait y sacrifier les nombreux intérêts de l'agriculture; faudrait-il en agir ainsi, aujourd'hui surtout que tant de voies nouvelles sont ouvertes au transport des objets pondéreux? La section centrale émet le vœu que ces questions soient résolues avec maturité et fondement; sous cette réserve, elle adopte le chiffre du § 9, à l'unanimité.

## § 10.

*Pour travaux à exécuter à l'Escaut supérieur, dans le but d'améliorer l'écoulement des eaux, la navigation et le halage.* . fr. 500,000

La 1<sup>re</sup> section adopte, par neuf voix (deux membres s'abstenant); elle charge son rapporteur de demander au Gouvernement, si l'examen des questions relatives aux travaux à faire, dans le Bas-Escaut, pour enlever les attérissements qui s'y forment, est achevé.

Les 2<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> sections adoptent, à l'unanimité.

La 6<sup>e</sup> section rejette, par une voix (cinq membres s'abstenant).

La section centrale se réfère, quant aux attérissements du Bas-Escaut, aux explications données par M. le Ministre des Travaux Publics, devant la Chambre. Elle adopte, à l'unanimité, le chiffre du § 10.

## § 11.

*Pour la part de l'État dans la construction d'un aqueduc latéral à la Meuse, entre le bassin d'Avroi et le canal de Liège à Maestricht* . . . . . fr. 210,000

La 1<sup>re</sup> section adopte, par sept voix contre une (quatre membres s'abstenant).

La 2<sup>e</sup> section adopte, par trois voix (six membres s'abstenant).

La 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> adoptent, à l'unanimité.

La 5<sup>e</sup> section, sans rien préjuger, décide que le Gouvernement s'explique sur le point de savoir si, dans un avenir peu éloigné, le canal de Maeseyck recevra un commencement d'exécution.

La 6<sup>e</sup> section adopte, par quatre voix (deux membres s'abstenant).

La section centrale pose la question, indiquée par la 5<sup>e</sup> section :

« Le canal de Maeseyck recevra-t-il un commencement d'exécution dans un bref délai? »

Il est répondu :

« La ville de Maeseyck demande que le Gouvernement fasse établir un canal » qui la relie au canal de Maestricht à Bois-le-Duc.

» On ne peut, sans doute, contester l'utilité que présenterait pour la ville de » Maeseyck l'embranchement de canal dont elle sollicite la construction.

» Des études préliminaires du projet conçu par la ville de Maeseyck ont été » prescrites naguère par le Gouvernement, et, d'après l'estimation qui a été faite » de la dépense d'exécution, le canal dont il s'agit ne devrait pas coûter moins » de 1,100,000 francs. Il y a peut-être lieu de se demander si les avantages à » retirer de l'établissement de l'embranchement de canal dont mention précède » seraient en rapport avec les charges nouvelles qui devraient être imposées à » l'État, du chef de cette construction.

» Quoi qu'il en soit, le Gouvernement se trouve dans l'impossibilité de répondre » à la question posée, puisque, jusqu'à ce jour, la Législature n'a pas décrété la

» construction de ce canal, et n'a mis, pour son établissement, aucun crédit à la  
» disposition du Gouvernement. »

La convenance de l'intervention pécuniaire de l'État, pour la construction d'un aqueduc à Liège, a été fortement contestée, en section centrale. Les opposants ont dit : Partout les égouts des villes sont une charge communale ; l'État ne pourrait intervenir, tout au plus, que par des subsides, pour travaux d'assainissement ; mais, jamais par des fonds destinés à des travaux d'utilité publique. Les adhérents ont fait valoir ces arguments : l'aqueduc ne sera pas construit seulement dans l'intérêt de la ville de Liège, mais aussi dans l'intérêt du batelage sur la Meuse, comme dans celui de la navigation et des irrigations, services auxquels les canaux de la Campine doivent satisfaire. Déjà l'on se plaint du manque d'eau, dans ces contrées ; que serait-ce, s'il fallait opérer des baisses périodiques, dans la partie de la Meuse, comprise entre le bassin d'Avroy et le canal de Liège à Maestricht? Enfin, empêcher qu'il n'arrive à la Meuse, dans son parcours à Liège, ce qui est arrivé à la Tamise, dans son parcours à Londres, vaut bien la peine que le Gouvernement intervienne, par un subside relativement peu élevé dans une entreprise qui est, pour ainsi dire, le complément des grands travaux, dont on reconnaît aujourd'hui les heureux résultats.

La section centrale pense que l'État ne peut jamais être tenu à une dépense plus forte que celle pétitionnée ; puis, passant au vote sur le chiffre du § 11, elle l'adopte, par quatre voix (trois membres s'abstenant).

## B. — CHEMINS DE FER.

### § 12.

*Pour le parachèvement des chemins de fer de l'État, savoir :*

Voie . . . . .	fr.	2,500,000
Doubles voies . . . . .		700,000
Stations et dépendances . . . . .		8,115,000
		<hr/>
Ensemble. . . . .	fr.	11,115,000

La 1<sup>re</sup> section émet le vœu que le Gouvernement favorise, autant que possible, la construction de routes, comme affluents des chemins de fer de l'État ; elle demande également, par neuf voix (un membre s'abstenant), que le Gouvernement prenne toutes les mesures requises, afin de rendre possible l'agrandissement de la station de Namur ; elle adopte, du reste, à l'unanimité, une proposition tendante à ce qu'une plus grande simplicité soit introduite dans la construction des stations du chemin de fer : ces constructions doivent être solides, mais faites sans luxe ; un plus grand nombre de gares devrait être construit. L'ensemble du paragraphe est adopté à l'unanimité (un membre s'abstenant). La 1<sup>re</sup> section ajoute un § 12<sup>bis</sup>, ainsi conçu :

« Comme modification et complément de l'art. 4, litt. A, de la loi du 20 décembre 1851, non-exécuté jusqu'à ce jour. »

La 1<sup>re</sup> section adopte, encore à l'unanimité, une proposition d'un membre,

tendance à demander au Gouvernement une garantie supplémentaire d'un *minimum* d'intérêt de 4 p. %, sur un capital de 600,000 francs, pour relier la ville de Tongres à la station de Munster-Bilsen.

La 2<sup>e</sup> section appelle, à l'unanimité, l'attention de la section centrale sur l'urgente nécessité de raccorder les stations du Nord et du Midi *dans* Bruxelles. Elle adopte le paragraphe, à l'unanimité.

La 3<sup>e</sup> section charge son rapporteur de faire, en section centrale, les demandes suivantes : 1<sup>o</sup> Sur quelle base le Gouvernement s'est-il fondé, dans la transaction avec la Compagnie du chemin de fer de Dendre-et-Waes? 2<sup>o</sup> Si, au moyen du crédit demandé, on pourra faire en sorte que tous les chemins de fer de l'État soient à *doubles voies*, ou s'il en existera encore à *simples voies*? 3<sup>o</sup> Si le projet d'une station unique à Bruxelles est définitivement abandonné? 4<sup>o</sup> Quelles seraient les intentions du Gouvernement sur la construction des deux sections de Bruxelles ou de Hal vers Ath, et de Tournai à la frontière de France vers Lille, faisant la ligne directe de Calais à Bruxelles, par Lille?

Les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections adoptent, à l'unanimité.

La 5<sup>e</sup> section charge son rapporteur de demander, en section centrale, que les dépenses pour le parachèvement des chemins de fer de l'État soient spécifiées par article, pour chaque ligne, dans chacune des trois subdivisions de dépenses. Elle adopte le paragraphe, à l'unanimité.

La 6<sup>e</sup> section émet l'avis que, lors de l'emploi des sommes demandées pour l'établissement de voies et doubles voies, le Gouvernement doit consulter, avant tout, les exigences de la sécurité des voyageurs, et que, dans un intérêt de dignité nationale, la somme de 8,115,000 francs doit être appliquée, sans aucun retard et en premier lieu, aux stations de Quiévrain, de Mouscron, de Bruxelles, de Namur, et à la construction d'une grande station à Charleroi. Elle exclut de l'urgence la station de Liège.

Elle adopte le paragraphe, à l'unanimité.

La section centrale a adressé au Gouvernement plusieurs demandes ; il y a été répondu de la manière suivante :

« 1<sup>o</sup> Si, au moyen du crédit demandé, on pourra établir, sur toutes les sections du chemin de fer de l'État, où il n'en existe pas encore, des doubles voies? »

« Oui, au moyen du crédit demandé, toutes les sections du chemin de fer  
« seront à double voie. »

« 2<sup>o</sup> Si le projet d'une station unique à établir à Bruxelles est définitivement abandonné? »

« Le Gouvernement a soumis en 1855 les divers projets de raccordement entre  
» les lignes du Nord et du Midi à Bruxelles, et de station centrale, à l'examen  
» d'une commission spéciale composée de membres de la Législature, de l'ancien  
» comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes, et de l'administra-  
» tion communale de Bruxelles, ainsi que de fonctionnaires du Département des  
» Travaux Publics.

- » Il a chargé ensuite, en 1856, le conseil des ponts et chaussées et cinq membres adjoints d'examiner également ces projets.
- » Enfin, par arrêté ministériel du 7 avril dernier, une nouvelle commission a été instituée, avec la mission de continuer cet examen.
- » La question n'est donc pas résolue définitivement. »

3° « Quelles sont les intentions du Gouvernement relativement à la construction des deux sections de Bruxelles ou de Hal vers Ath, par Enghien, et de Tournai à la frontière de France vers Lille, cette dernière formant la ligne directe de Calais à Bruxelles, par Lille? »

« Eu égard au grand détour que fait le chemin de fer de l'État de Tournai vers Lille, par Mouscron, il serait d'une utilité incontestable qu'il y eut une communication directe entre les deux premières de ces localités. On a demandé les intentions du Gouvernement français à cet égard, car sans son intervention le Gouvernement belge ne peut pas agir; aussitôt la réception de sa réponse, l'administration poursuivra l'examen des différentes demandes en concession de cette ligne de raccordement qui lui ont été adressées.

» Quant à l'établissement d'un railway de Bruxelles ou de Hal vers Ath, par Enghien, le Gouvernement n'a pas d'intentions arrêtées: il se réserve d'examiner si l'utilité de cette ligne peut compenser les pertes que son établissement ferait éprouver à la ligne de l'État par Braine-le-Comte et Jurbise.

» Au surplus, jusqu'à ce jour, aucune proposition sérieuse pour obtenir la concession de cette ligne ne lui a été présentée.

4° « Y aurait-il des inconvénients à ce que, lors de l'emploi des fonds demandés pour les stations, ces fonds soient appliqués, en premier lieu, aux stations de Quiévrain, de Mouscron, de Bruxelles, de Namur et à la construction d'une grande station à Charleroy. »

« Le Gouvernement reconnaît avec la section centrale que les travaux des stations indiquées par la section centrale présentent tous un caractère d'urgence. Non-seulement donc il ne verrait aucun inconvénient à ce que l'on s'occupât en premier lieu de la construction de ces stations, mais il ferait ses efforts pour applanir les difficultés qui pourraient s'opposer à ce que l'on mît la main à l'œuvre immédiatement après que les crédits nécessaires auraient été mis à sa disposition.

5° « Demander les plans et devis des stations de Bruxelles et de Liège. »

« La section centrale trouvera ci-annexé :

» Un plan d'ensemble à l'échelle de 0<sup>m</sup>,002 de la station du Nord à Bruxelles, ainsi qu'un devis général de la dépense à faire pour l'exécution des travaux restant à y effectuer.

» Les plans généraux et le devis détaillé des travaux que comportent la mise sous toit du bâtiment de façade de cette station. Les plans de détail, au nombre de plus de cent, qui serviront de base à l'adjudication ne sont pas ci-joints; il n'entre sans doute pas dans les vues de la section centrale de prendre communication de ces plans;

- » Un plan d'ensemble à l'échelle de 0<sup>m</sup>,002 de la station de l'Allée-Verte à Bruxelles, ainsi que le devis général ;
- » Un plan d'ensemble avec devis général, à la même échelle; de la station du Midi, supposée construite en dehors de l'enceinte actuelle des boulevards de Bruxelles; l'emplacement définitif de cette station est subordonné à la solution à intervenir au sujet du raccordement qui doit relier les lignes du Nord et du Midi à Bruxelles ;
- » Enfin, un plan d'ensemble, à l'échelle 0<sup>m</sup>,002 par mètre, de la station définitive de Liège, supposée construite aux Guillemins; la question d'emplacement de la station de Liège est à l'étude, et les plans définitifs ne pourront être arrêtés que lorsque cette question préalable aura été résolue. »

Au point de vue du chiffre, comme au point de vue de son objet, le § 12 est un des plus importants de toute la loi; le Gouvernement propose un crédit de 11,115,000 francs, pour le parachèvement des chemins de fer de l'État. Au moyen de cette somme, toutes les sections seront à doubles voies; toutes les stations auront leurs bâtiments définitifs. Ainsi viendront à cesser une honte et un dommage : honte de voir inachevé un travail commencé depuis près de vingt-cinq ans; dommage éprouvé par une exploitation privée d'un grand nombre d'éléments de succès. Les adversaires de l'exploitation par l'État — spéculateurs ou théoriciens — verront encore s'éclaircir leurs rangs, autrefois si agressifs, aujourd'hui presque ralliés. Comment oserait-on dire, de nouveau, que le chemin de fer de l'État est le chancre des finances publiques, alors que, chaque jour, les recettes s'élèvent, dans une proportion qui ferait la joie, la gloire et la fortune de compagnies privées? Comment accuser l'administration officielle d'impuissance, quand elle fait un énergique effort, pour développer, par son concours, l'élan spontané d'un railway national !

En adhérant, sans restrictions, à l'ensemble du crédit pétitionné, la section centrale a cru devoir émettre quelques observations de détail.

La question posée, plus haut, sous le n° 4<sup>o</sup>, indique quelques stations, dont la construction est urgente. La section centrale n'hésite pas à assigner le même caractère, à certaines stations, où viennent converger plusieurs lignes de l'État, ou de compagnies particulières; comme celles de *Deynze*, *Braine-le-Comte*, etc. Elle espère que l'administration aura égard à cette recommandation, inspirée par les besoins du service.

La section centrale n'avait ni le temps ni la mission d'examiner tous les plans des stations projetées. Elle se contente d'émettre quelques idées générales, sur les formes et l'appropriation de ces constructions. Tout luxe inutile devrait être banni des stations à élever : il convient de les bâtir solidement et d'y réunir ce qui peut favoriser le bien-être et la sécurité des voyageurs, la célérité et l'économie du service d'exploitation. Il faudrait multiplier, autant que possible, les gares; c'est-à-dire les lieux d'embarquement et de débarquement à couvert.

A propos des plans soumis à la section centrale, il a été présenté trois observations : le plan de la station du Nord, à Bruxelles, devrait être l'objet d'un nouvel examen; la façade principale semble devoir apparaître, comme enterrée, vue de la rue Neuve : les abords de la station projetée du midi sont regardés comme trop

étroits ; ce défaut d'espace offre une grande gêne et de véritables dangers, dans le voisinage des gares importantes : enfin, l'achèvement, à grands frais, des deux stations du Nord et du Midi paraissent à la section centrale devoir entraîner l'abandon d'un projet de station intérieure unique, dans Bruxelles, dont le coût s'élèverait à un chiffre considérable, peu compensé par les résultats à obtenir.

Le chiffre du § 12 est adopté, par six voix, contre une abstention, motivée de la manière suivante : « Pour les travaux projetés dans la ville de Liège (station intérieure), M. le Ministre des Travaux Publics ne produit ni plans, ni devis ; » dès lors il m'est impossible d'apprécier la dépense. »

### § 13.

*Pour la construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, par Cortenberg . . . . . fr. 3,500,000*

La 1<sup>re</sup> section adopte ; par huit voix (deux membres s'abstenant). Elle charge son rapporteur de demander au Gouvernement qu'il fasse, au plus tôt, toutes les démarches nécessaires pour la prompte exécution du chemin de fer de Namur par Dinant à Givet.

La 2<sup>e</sup> section adopte, à l'unanimité. Elle charge son rapporteur d'appeler l'attention du Gouvernement :

1<sup>o</sup> Sur l'utilité qu'il y aurait de compléter les communications de la mer du Nord vers l'Allemagne, en rectifiant la ligne d'Ath à Hal ;

2<sup>o</sup> Sur la promesse faite, en 1856, relativement à la construction du chemin de fer de Louvain à Diest.

Les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections adoptent, à l'unanimité.

La 5<sup>e</sup> section charge son rapporteur de demander :

1<sup>o</sup> S'il n'y a pas moyen de relier la ville et l'arrondissement de Tongres à une station rapprochée du chemin de fer ;

2<sup>o</sup> Où en sont les projets et les mesures prisés pour la section du chemin de fer de Namur à la frontière de France vers Givet ; la société concessionnaire de la ligne de Namur à Liège est tenue, par contrat, à exécuter cette section, et elle ne commence pas les travaux ;

3<sup>o</sup> Où en est la concession du chemin de fer direct de Termonde à Saint-Nicolas ?

Du reste, la 5<sup>e</sup> section adopte le paragraphe, à l'unanimité.

La 6<sup>e</sup> section adopte, à l'unanimité.

La section centrale a soumis plusieurs questions au Gouvernement, qui y a répondu comme il suit :

1<sup>o</sup> « Quelles sont les intentions du Gouvernement sur l'utilité qu'il y aurait à compléter les communications entre la mer du Nord et l'Allemagne, en rectifiant la ligne d'Ath à Hal, comme aussi sur la construction d'un chemin de fer de Louvain à Diest, dont la promesse aurait été faite en 1856 ? »

« En ce qui concerne la première partie de cette question, l'on se réfère à la » réponse à la question 4<sup>o</sup> ci-jointe.

» Quant au chemin de fer de Louvain à Diest, l'on ne peut que répéter ici ce  
 » qu'a dit M. le Ministre des Travaux Publics, dans la séance de la Chambre des  
 » Représentants du 15 juin courant : le Gouvernement est en négociation pour  
 » la concession d'un chemin de fer de Louvain à Hérentals, et compte introduire  
 » dans le cahier des charges de cette concession, une clause qui facilitera, autant  
 » que possible, la concession d'un embranchement vers Diest. »

2° « N'y a-t-il pas moyen de relier la ville et l'arrondissement de Tongres à  
 une station de chemin de fer ? »

« La ville de Tongres ne peut désirer plus ardemment de se voir reliée au  
 » réseau des chemins de fer belges que le Gouvernement ne le désire lui-même ;  
 » malheureusement jusqu'à ce jour on n'a pu trouver le moyen de le faire.

» La loi du 20 décembre 1851 autorisa le Gouvernement à contracter avec une  
 » compagnie qui se présenterait, pour la construction d'un chemin de fer de  
 » Fexhe ou d'Ans à Tongres, moyennant la garantie d'un *minimum* d'intérêt de  
 » 4 p. % sur un capital n'excédant pas un million de francs. Aucune compagnie  
 » ne s'est présentée, et la loi n'a pas reçu d'exécution, pas plus que celles des  
 » 24 juin 1853 et 28 mai 1856, qui autorisent le Gouvernement à concéder un  
 » chemin de fer de Hasselt à Liège ou de Bilsen à Liège, par Tongres ; des propo-  
 » sitions sérieuses et réalisables ont toujours fait défaut.

» En ce moment deux ingénieurs de l'État sont occupés à faire des études qui  
 » ont pour but de rechercher, s'il est possible, d'établir à Liège une station inté-  
 » rieure, et de rattacher convenablement à cette station une ligne de chemin de  
 » fer se dirigeant sur Tongres et s'étendant au-delà.

» Le Gouvernement, du reste, ne cesse de rechercher le moyen de doter la ville  
 » de Tongres d'un chemin de fer. »

3° « Où en sont les projets et les mesures prises pour la section du chemin de  
 fer de Namur à la frontière de France vers Givet ? »

« L'on ne peut que répéter ici ce que M. le Ministre des Travaux Publics a dit  
 » dans la séance de la Chambre des Représentants du 15 juin courant :

» Aux termes du cahier des charges de sa concession, la Société du chemin de  
 » fer de Liège à Namur est obligée d'exécuter le prolongement de Namur à Givet  
 » par Dinant. Elle a pris les mesures convenables pour se procurer les moyens  
 » d'exécution : les projets sont à l'étude, et l'on a tout lieu de croire que l'on ne  
 » tardera pas à mettre la main à l'œuvre. L'on peut ajouter que les actionnaires  
 » de la Compagnie du Nord, avec laquelle la Compagnie de Liège à Namur a  
 » traité, sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 15 juillet  
 » prochain, aux fins d'approuver les mesures prises pour mettre à exécution les  
 » travaux de la section dont il s'agit. »

4° « Quelles sont les intentions du Gouvernement relativement à la concession  
 d'un chemin direct de Termonde vers Saint-Nicolas, et si, le cas échéant,  
 l'exploitation s'en ferait par l'État ? »

« Au mois de janvier 1857, la concession d'un chemin de fer de Termonde à  
 » Saint-Nicolas avait été demandée au Gouvernement. Le demandeur annonçait

» *que les fonds étaient prêts*. Après enquête et instruction, on fit connaître au  
 » demandeur que le Gouvernement était disposé à soumettre à la Législature une  
 » proposition qui aurait pour but d'obtenir le pouvoir d'octroyer ladite conces-  
 » sion aux clauses et conditions ordinaires, aussitôt qu'il aurait justifié qu'il dispo-  
 » sait des moyens d'exécution nécessaires.

» Ce n'est que sous la date du 1<sup>er</sup> juin 1858 que le demandeur vient d'annon-  
 » cer, contrairement à ce qui était dit dans sa lettre du 19 janvier 1857, dans  
 » laquelle il énonçait que *les fonds étaient prêts*, qu'il n'a pas pu parvenir à créer  
 » le capital nécessaire à la construction et à l'exploitation du chemin de fer dont  
 » il s'agit.

» Il ajoute *qu'il croit* pouvoir se charger de la construction de ladite voie  
 » ferrée, si le Gouvernement veut se charger de l'exploiter et consent à lui payer  
 » une annuité de 8,000 francs par kilomètre.

» Il semble superflu de dire qu'une telle proposition n'est pas de nature à être  
 » admise par le Gouvernement.

» Au surplus, le Gouvernement ne peut se charger, n'importe à quelles condi-  
 » tions, de l'exploitation d'un chemin de fer qui ferait, pour ainsi dire, double  
 » emploi avec la section du chemin de fer de Termonde à Lokeren qu'il exploite  
 » déjà. »

La section centrale considère les réponses du Gouvernement comme satisfai-  
 santes. Toutefois, elle insiste pour que l'administration fasse de nouveaux efforts,  
 pour l'exécution du projet du chemin de fer à Tongres. Au point où en est venu  
 le développement des chemins de fer de l'État et des Compagnies, il est hautement  
 regrettable qu'une localité, de l'importance de la ville de Tongres, soit encore  
 privée de cet instrument nécessaire au progrès. La section centrale émet le vœu  
 que les légitimes espérances de cet arrondissement soient bientôt réalisées. Elle  
 adopte, à l'unanimité, le chiffre du § 13.

#### C. — BATIMENTS CIVILS.

##### § 14.

*Pour l'agrandissement du palais royal, à Bruxelles . . . fr. 1,000,000*

La 1<sup>re</sup> section émet, à l'unanimité, le vœu que la construction projetée soit faite  
 de telle sorte, que ce corps de bâtiment puisse se combiner avec la reconstruction  
 éventuelle du Palais.

La 2<sup>e</sup> section est disposée à voter l'agrandissement proposé ; mais, dans l'état peu  
 avancé où se trouve l'instruction de cette affaire, elle charge son rapporteur de  
 demander des éclaircissements, et, à l'unanimité, elle ajourne l'allocation du crédit.

Dans la 3<sup>e</sup> section, un membre propose la suppression du § 14. La proposition  
 est mise au voix ; un membre vote pour, deux membres votent contre et onze  
 s'abstiennent. La section charge son rapporteur de demander, en section centrale :  
 1<sup>o</sup> Les plans et devis des travaux à faire, pour l'agrandissement du Palais-Royal  
 à Bruxelles ; 2<sup>o</sup> Quel est l'emploi qui a été fait des sommes mises à la disposition  
 du Gouvernement, tant pour réparations et appropriations du Palais Ducal, que

pour l'ameublement de ce palais ; 3° Quelles sont les intentions du Gouvernement, quant à la destination de ce dernier palais.

La 4<sup>e</sup> section adopte, à l'unanimité.

La 5<sup>e</sup> section charge son rapporteur de demander : 1° le montant des dépenses, faites depuis 1830, pour constructions provisoires et qui ont été démolies, destinées aux expositions, fêtes et autres solennités nationales ; 2° si d'autres dépenses ne seront pas encore nécessaires, soit pour l'achèvement des travaux, soit pour ameublement ; 3° le montant des dépenses, pour l'appropriation du palais ducal au palais des beaux-arts.

La 5<sup>e</sup> section adopte le chiffre, par six voix (deux membres s'abstenant).

La 6<sup>e</sup> section demande la construction d'un nouveau palais, digne du Roi et de l'héritier du trône ; elle croit cette mesure préférable à un système qui consiste à consacrer successivement de grosses sommes, qui ne répondent pas à leur destination ; elle craint que la somme proposée ne suffise pas pour les constructions projetées. Elle s'abstient, à l'unanimité, et elle émet le vœu qu'un palais de justice soit construit, à Bruxelles, avec le concours de la province et de la commune.

La section centrale demande :

1° « Les plans et devis estimatifs pour les travaux à faire au palais royal, à Bruxelles. »

Il est répondu :

« Le Gouvernement fait observer que dans l'annexe n° 14, jointe au projet de loi, il a indiqué qu'aucun plan n'était encore dressé pour l'objet dont il s'agit. L'évaluation a été faite d'une manière globale par analogie : tout porte à croire qu'elle est l'expression de la réalité. Le croquis ci-joint indique (tracé rouge) les constructions projetées. »

2° « Quel est l'emploi qui a été fait des sommes mises à la disposition du Gouvernement pour réparations, appropriation et ameublement du palais ducal, et quelles sont les intentions du Gouvernement quant à la destination de ce palais? »

Il est répondu :

« Les crédits alloués pour la restauration du palais ducal et pour l'agrandissement des écuries s'élèvent ensemble à 525,000 francs, savoir :

» Loi du 23 mars 1853 . . . . .	fr. 100,000 »
» — 5 juin 1855 . . . . .	225,000 »
» Total. . . . .	fr. 325,000 »
» Les travaux exécutés ou à exécuter se montent à . . . . .	222,067 37
» De sorte qu'il restera disponible une somme de . . . . .	fr. 102,932 63

» Les travaux de restauration et d'agrandissement des écuries seront terminés dans le courant du mois de juillet prochain, et ces écuries seront mises immédiatement après à la disposition de S. A. R. Monseigneur le duc de Brabant.

» Une autre destination devant être donnée au palais, l'on a été obligé de faire suspendre les travaux qui étaient déjà en cours d'exécution, et par suite, il n'a pas été fait emploi du crédit de 250,000 francs, qui a été alloué par la loi du 14 juin 1853, pour frais de premier ameublement.

» Aucune décision n'a encore été prise au sujet de la destination à donner à ce palais. »

La section centrale a encore adressé diverses questions, auxquelles M. le Ministre de l'Intérieur a répondu de la manière suivante :

« Bruxelles, 23 juin 1858.

« MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

- » Je m'empresse de répondre, en ce qui concerne mon Département, aux questions de la section centrale relatives au projet de loi de travaux publics.
- » La section centrale a demandé, sous les nos 2 et 8 :
- » a. Les plans relatifs au projet d'un palais des beaux-arts et de l'industrie, avec un devis estimatif.
- » Les plans et devis des travaux à faire pour les musées, etc.
- » b. Le montant des dépenses faites depuis 1850 pour des constructions provisoires destinées aux expositions et aux fêtes et cérémonies publiques.
- » J'ai l'honneur de mettre à la disposition de la section centrale les plans de M. l'architecte Dumont, accompagnés d'un inventaire détaillé.
- » Je crois devoir vous faire observer, Monsieur le Président, que ces plans sont relatifs :
- » 1° Aux travaux d'appropriation et de nouvelles constructions à exécuter sur les terrains de l'ancienne cour, pour les musées, bibliothèque, archives ;
- » 2° Aux travaux que nécessiterait la construction d'un édifice pour les fêtes et cérémonies publiques et pour les expositions nationales.
- » Le Gouvernement n'a pas encore pris de parti au sujet de ces derniers travaux, et il n'en est pas question dans le projet de loi soumis à la Législature.
- » Néanmoins, je me fais un plaisir de soumettre à l'inspection de la section centrale, suivant le désir qu'elle en a exprimé, les plans étudiés par l'architecte.
- » Je crois devoir y ajouter les explications suivantes :
- » Les plans dont il s'agit se rapportent à deux combinaisons, suivant que l'édifice qualifié palais des beaux-arts serait édifié :
- » A. Sur les terrains du Ministère de la Justice et reliés ainsi aux bâtiments des musées et collections publiques. La dépense est estimée, par M. l'architecte Dumont, à 700,000 francs ;
- » B. Sur les terrains du palais ducal, en utilisant les bâtiments actuels de celui-ci.
- » Cette dernière combinaison elle-même a fait l'objet d'un double travail de M. Dumont.
- » D'après le premier, l'exécution donnerait lieu à une dépense d'un million.
- » D'après le second, établi sur une échelle plus vaste, la dépense serait portée à deux millions.
- » En ce qui concerne les travaux d'appropriation des musées compris dans le projet de loi, le Gouvernement n'est pas encore en mesure de communiquer des devis détaillés. Un pareil travail aurait demandé un temps considérable, et il a paru inopportun d'y faire procéder, avant que la Législature se soit prononcée sur le principe même des travaux qu'il s'agit d'entreprendre. Toutefois, M. Dumont, ainsi qu'il est déjà dit dans la lettre de cet architecte, imprimée

» à la suite du projet de loi, annexe 17, pp. 83 à 87, déclare que ces éléments  
 » sont suffisants pour lui permettre d'assurer que les chiffres de dépense qu'il  
 » annonce ne seront dépassés en aucun cas.

» Vous trouverez ci-joint, Monsieur le Président, le relevé des dépenses faites,  
 » depuis 1830, pour les constructions destinées aux expositions, aux fêtes et  
 » cérémonies publiques.

» Recevez, etc.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» CH. ROGIER.

» I. *Relevé des dépenses faites depuis 1830, à l'occasion des expositions*  
 » *nationales, tant pour travaux d'appropriation que pour constructions*  
 » *provisaires.*

» **A. Exposition des beaux-arts.**

» 1833.

» L'exposition de cette année a eu lieu dans Travaux d'appropriation 2,555 82  
 » les salles du musée de peinture.

» 1836.

» Id. Id. 455 82

» 1839.

» Id. Id. 3,402 86

» 1842.

» Id. Id. 6,075 88

» 1845.

» Id. Id. 4,447 82

» 1848.

» Id. Id. 3,265 04

» 1851.

» Construction d'une salle pro-  
 » visoire dans la cour du mu-  
 » sée de l'industrie . . . . . 44,436 60

» 1854.

» Construction d'une salle pro- » visoire dans la cour du mu- » sée de peinture . . . . . 34,967 86	Travaux d'appropriation dans les salles du mu- sée occupées par l'ex- position. . . . . 6,223,45
---	---

» 1857.

» Construction d'une salle pro- » visoire dans la cour du mu- » sée de l'industrie . . . . . 43,225 »	id. 2,756 55
---	--------------

122,629 46

28,962 62

**B. Expositions de l'industrie.**

» 1835.		
» Salle du manège . . . . .	Travaux d'appropriation	12,819 59
» 1841.		
» Palais de l'industrie . . . . .	Id.	18,055 06
» 1847.		
» Entrepôt . . . . .		21,029 »
		<hr/>
		51,901 65

**C. Exposition de bétail.**

» 1847.		
» Esplanade de la porte de Namur . . . . .		9,500 »
		<hr/>
		9,500 »
» A. <i>Expositions des beaux-arts</i> :		
» Dépenses de constructions provisoires. . . . .		122,629 16
» Travaux d'appropriation. . . . .		28,962 62
» B. <i>Exposition de l'industrie</i> :		
» Travaux d'appropriation. . . . .		51,901 65
» C. <i>Exposition de bétail</i> . . . . .		
		9,500 «
		<hr/>
	» Fr.	212,793 45

« II. *Relevé des dépenses faites, depuis 1830, pour des constructions destinées  
» aux fêtes et solennités publiques.*

**» A. Temple des Augustins.**

» Les premiers travaux ont été faits à l'occasion des fêtes nationales » de 1834; ils ont coûté . . . . .	: . fr.	20,000
» Plus tard, en l'absence d'autres locaux convenables, on s'est » servi de ce temple pour les cérémonies publiques.		
» En 1841, des travaux d'appropriation y furent faits pour la distri- » bution des prix aux lauréats du concours général entre les athe- » nées et collèges. Ces travaux occasionnèrent une dépense jusqu'à » concurrence de . . . . .		4,000
» En 1853 et 1854, la décoration intérieure de la salle a été entière- » ment renouvelée. Les dépenses de ce chef se sont élevées à une » somme de . . . . .		20,500
		<hr/>
		44,500

» **B. Salle du Palais Ducal.**

» Le Cercle artistique des beaux-arts de Bruxelles a fait construire,  
 » en 1851, une vaste salle contigue au palais ducal pour une fête  
 » offerte au Roi et à la famille royale à l'occasion des fêtes nationales  
 » de septembre 1851.

» Le Roi fit, dans ce local, la distribution des récompenses décernées  
 » lors de l'exposition universelle de Londres et de l'exposition géné-  
 » rale des beaux-arts de Bruxelles.

» La dépense de construction ayant dépassé de la somme de  
 » 30,000 francs les ressources dont le Cercle artistique disposait, le  
 » Gouvernement reprit jusqu'à concurrence de ladite somme les  
 » tableaux qui avaient orné la salle dont il s'agit. La valeur de ces  
 » tableaux est très-supérieure au prix d'acquisition qui fut payé au  
 » Cercle. . . . . 30,000

» Total . . . . . fr. 74,800

Enfin, la section centrale demande :

1° « Quelles sont les intentions du Gouvernement quant au palais de justice  
 à construire à Bruxelles ?

2° « Les plans d'ensemble et devis estimatifs des travaux à exécuter. »

Il est répondu :

« L'emplacement sur lequel le palais de justice de Bruxelles sera construit  
 » n'étant point encore arrêté, aucun devis, aucune évaluation définitive des tra-  
 » vaux à effectuer n'ont encore pu avoir lieu. »

En l'absence de plans et devis, la section centrale a prié MM. les Ministres des Travaux Publics et de l'Intérieur de vouloir lui donner, en séance, quelques renseignements. Il résulte de ces explications que : Le palais ducal, mis, par la Législature, à la disposition de S. A. R. Monseigneur le duc de Brabant, exigerait une somme considérable pour être rendu, de l'état où il se trouve, à une appropriation satisfaisante. Il a, dès lors, paru au Gouvernement qu'il vaudrait mieux consacrer une dépense, à peu près équivalente, à disposer une habitation convenable à S. A. R., dans l'enceinte même du palais du Roi. De cette manière, la demeure royale pourrait recevoir, à l'intérieur, des dispositions moins incommodes ; à l'extérieur, des embellissements qui lui manquent. Dans cette combinaison, les écuries du palais ducal resteraient au service de Monseigneur le duc de Brabant ; tandis que le Gouvernement pourrait donner, au palais lui-même et à son précieux terrain, telle destination qui semblerait la plus utile. Il est entendu que les travaux d'agrandissement du palais du Roi ne seraient commencés qu'après l'étude complète des plans et devis ; et que la place située en face du boulevard, entre les rues Bréderode et de la Pépinière et la place des Palais, quoique figurant au croquis fourni, ne serait point incorporée dans le jardin du palais royal.

En section centrale, les avis se sont partagés à l'égard de ce crédit. Les uns

l'admettent, parce que, en même temps qu'il procure à l'héritier du Trône une demeure qui réponde à sa haute position, il améliore aussi le palais du Roi, aujourd'hui si modeste dans toutes ses parties. Les autres s'abstiennent, parce que, sans être opposés, en principe, à cette dépense, ils ne peuvent l'admettre en l'absence des plans et devis, et que le passé doit servir de guide pour l'avenir.

Un membre dit : « Si l'on conserve le palais actuel, il est indispensable d'y » faire des constructions de nature à ce qu'il réponde complètement à sa destina- » tion. Il conviendrait de donner à la façade principale un caractère plus monu- » mental et mieux en harmonie avec les grandes et belles constructions qui » entourent le Parc. »

La section centrale adopte le § 14, par trois voix (quatre membres s'abstenant).

### § 15.

*Pour le transfert, rue de la Loi, des Ministères des Travaux  
Publics et de la Justice. . . . . fr. 1,250,000*

La 1<sup>re</sup> section adopte, à l'unanimité.

La 2<sup>e</sup> section est disposée à voter le crédit proposé; mais, dans l'état peu avancé où se trouve l'instruction de cette affaire, elle charge son rapporteur de demander des éclaircissements, et, en attendant, elle ajourne, à l'unanimité, l'allocation du chiffre.

Les 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> sections adoptent, à l'unanimité.

Ce transfert, prévu et désiré dès l'année 1847, réunira, autour du palais de la nation, tous les hôtels et la plupart des bureaux ministériels; il rend disponibles les terrains et les hôtels, situés rue de la Régence et place Royale. C'est donc une bonne opération, à quelque point de vue qu'on la considère. La section estime que, tout en évitant le luxe intérieur, il convient de donner aux constructions à élever le développement nécessaire, de manière à ne pas devoir y revenir; elle pense aussi que le Gouvernement doit éviter avec soin, qu'il ne soit portée aucune modification fâcheuse aux parfaites dispositions architecturales de cette partie de la rue de la Loi; l'œuvre de Guimard et de Godecharle mérite qu'on la respecte. Elle adopte le § 15, à l'unanimité.

## · AU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

### § 16.

*Pour travaux de restauration et d'appropriation du palais de  
Liège. . . . . fr. 300,000*

La 1<sup>re</sup> section adopte, à l'unanimité.

La 2<sup>e</sup> section désire qu'on soumette à la section centrale un plan d'ensemble des travaux à exécuter; elle craint que les dépenses ne soient trop élevées, et à l'unanimité des neuf membres présents, ajourne l'allocation du crédit demandé.

Les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections adoptent, à l'unanimité.

La 5<sup>e</sup> section, à l'unanimité, adopte le chiffre et charge son rapporteur de

demander quelles sont les sommes nécessaires pour achever les travaux d'après les plans qui doivent être soumis à la Chambre.

La 6<sup>e</sup> section adopte, à l'unanimité.

En section centrale, un membre fait ressortir la nécessité et l'urgence de construire un nouveau palais de justice, à Bruxelles. La section centrale s'associe, par cinq voix contre une (un membre s'abstenant), au vœu, émis par ce membre, de voir prochainement s'élever ce palais, aux frais communs de l'État, de la province et de la ville de Bruxelles.

La section centrale admet la convenance de l'achèvement des travaux de restauration à opérer au magnifique monument du palais de Liège. Elle émet le vœu que les dépenses, pour compléter certaines parties de l'hôtel provincial, ne dépassent pas les limites raisonnables. Elle adopte le § 16, à l'unanimité.

### § 17.

*Pour appropriation de locaux et constructions nouvelles sur les terrains de l'ancienne cour du musée à Bruxelles, affectés aux archives, musée, collections, etc. Construction d'un nouveau manège, à côté des écuries du Roi . . . . . fr. 800,000*

La 1<sup>re</sup> section adopte, par trois voix (dix membres s'abstenant).

La 2<sup>e</sup> section dit : que les renseignements fournis dans l'Exposé des motifs, sont insuffisants ; elle désire que la section centrale demande des indications, quant à l'emploi à faire du bâtiment du palais ducal ; à l'unanimité, elle ajourne le vote du crédit.

Les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections adoptent, à l'unanimité.

La 5<sup>e</sup> section adopte, par quatre voix (quatre membres s'abstenant).

La 6<sup>e</sup> section émet l'avis de demander au Gouvernement le plan d'ensemble d'un palais du Roi, d'un palais des beaux-arts et d'un palais de justice ; en attendant, elle s'abstient, à l'unanimité.

Il résulte de l'inspection des plans et devis, comme des explications fournies verbalement par M. le Ministre de l'Intérieur, que cette partie est une des plus étudiées du projet. Les constructions seront faites de manière à éloigner, de cet ensemble de richesses artistiques et littéraires, les éventualités d'incendie ; les abords y sont ménagés, dans le but de rendre l'accès et la circulation faciles ; sans résoudre, pour le moment, la question d'un palais des beaux-arts, les prévisions rendent possible l'adjonction de ce monument aux constructions projetées.

Pour tous ces motifs, la section centrale adopte, à l'unanimité, le § 17.

### § 18.

*Pour subsides destinés à des travaux d'assainissement. . . . fr. 500,000*

Les six sections adoptent, à l'unanimité et sans observation.

La section centrale estime qu'à l'aide de ce subside, combiné avec la loi récemment votée (loi du 1<sup>er</sup> juillet 1858), un grand mouvement pourra être imprimé aux travaux d'assainissement des quartiers et habitations insalubres. Elle ne sau-

rait trop engager le Gouvernement à refuser énergiquement son concours à toute opération, entreprise dans un but de luxe et d'embellissement, et non pas dans un but d'hygiène et de salubrité publiques, conditions essentielles pour mériter l'intervention financière de l'État, prévue par le présent paragraphe.

Assainir les classes pauvres, moralement par l'extention de l'instruction primaire, matériellement par des mesures d'hygiène publique, tel est le grand but que se proposent tous les Gouvernements, soucieux du progrès. L'Angleterre elle-même, souvent citée pour son système de *décentralisation*, est obligée de faire intervenir le concours de l'État, pour empêcher les infections de la Tamise; peut-être un jour, devra-t-elle prêter le secours de l'action publique, aux associations privées, qui ne parviennent pas à purger la cité de Londres de son affreux encombrement de population, source de maladies et d'une mortalité vraiment effroyables. De même, en France, le concours des subsides publics tend à délivrer Paris de ses horribles *garnis*; Lille, de ses *caves* meurtrières; Marseille, de son port empesté. Pourquoi la Belgique n'avancerait-elle pas dans cette voix salubre, où elle a déjà marché avec tant de succès? L'État n'a pas toujours la vue assez étendue pour tout voir; la commune n'a pas toujours les bras assez forts, pour tout entreprendre. Que les administrations locales formulent des projets d'assainissement, que l'administration centrale les contrôle et les subsidie; et bientôt, nous verrons l'espace remplacer l'encombrement, dans beaucoup de nos villes; l'air et l'eau pénétrer abondamment dans les quartiers pauvres, privés de ces premiers éléments de la santé et du bien-être. Plusieurs de ces travaux pourraient, parfois aussi, tourner au profit de l'agriculture. Peut-être, par certaines dispositions, parviendrait-on à construire des égouts qui puissent se déverser dans des réservoirs, où on recueillerait, pour les utiliser, toutes les déjections fertilisantes, aujourd'hui malheureusement perdues, qui proviennent des grandes agglomérations d'habitants. La section centrale n'hésite pas à recommander ce dernier point de vue de la question, à la sollicitude du Gouvernement et des administrations locales. Faire un instrument de reproduction de ce qui est une cause d'insalubrité, serait un double progrès!

La section centrale adopte, à l'unanimité, le chiffre du § 18.

### § 19.

*Pour subsides destinés à l'amélioration de la voirie vicinale* . fr. 1,000,000

Toutes les sections adoptent, sauf la 2<sup>e</sup>, qui pense que le véritable moyen d'améliorer efficacement la voirie vicinale, ce serait d'y affecter le crédit qui figure encore au budget des Travaux Publics, pour les routes de l'État.

Tout a été dit sur l'utilité de l'intervention de l'État, pour l'amélioration de la voirie vicinale. Les faits aussi ont parlé. C'est avec une légitime fierté que nous contemplons et que nous montrons à nos voisins l'immense développement de nos chemins pavés et empierrés. Il faut avoir les chiffres officiels sous les yeux pour croire que, en vingt ans, on soit arrivé à des résultats de cette importance. Tel est le fruit de l'association des ressources financières de l'État, des provinces, des communes et des particuliers. La section centrale applaudit donc, de toutes ses forces, à cette nouvelle impulsion donnée à d'aussi fructueux travaux. Elle estime

que, généralement, le Gouvernement devrait attacher son concours aux projets aboutissant ou convergeant vers les chemins de fer. Les voies ferrées sont les artères principales de la circulation et de l'activité publiques. Les voies empierrées doivent, à la fois, et entretenir ce mouvement général et y puiser leur propre vie. C'est ainsi que l'agriculture, l'industrie et le commerce obtiendront, pour leurs produits, ce transport rapide et à bon marché, éléments nécessaires à la lutte sur les marchés de l'intérieur et de l'extérieur.

La section centrale adopte, à l'unanimité, le chiffre du § 19.

### § 20.

*Pour subsides destinés à la construction et à l'ameublement de  
maisons d'école . . . . . fr. 1,000,000*

Toutes les sections adoptent, à l'unanimité.

L'instruction publique, donnée aux frais de l'État, est prévue, si pas prescrite, par la Constitution (art. 17). L'organisation de l'enseignement public, à tous les degrés, est un fait légal, que plusieurs veulent perfectionner et étendre, que nul n'oserait contester ou détruire. La section centrale applaudit donc, sans réserves, au crédit pétitionné pour la construction et l'ameublement de maisons d'école.

L'instruction primaire est la branche la plus étendue de la grande mission d'enseignement confié à l'autorité laïque. Il importe, par conséquent, de donner à ce pouvoir tous les moyens d'accomplir cette tâche nationale. Avant de dire : il faut que l'enfant ne manque pas à l'école ! il faut pouvoir dire : l'école ne manque pas à l'enfant ! Or, le croirait-on ? il est encore des villes de plus de 20,000 âmes, où il n'existe pas même une seule école communale, aux mains de l'autorité laïque ! La section centrale n'hésite pas à engager le Gouvernement à combler, au plus tôt, d'aussi déplorables lacunes. La concurrence, entre l'enseignement libre et l'enseignement officiel, fait naître l'effort et le progrès, qui tournent au profit de la jeunesse studieuse ; le monopole, de quelque part qu'il vienne, engendre l'inertie et la routine, fatales aux grands intérêts de l'instruction primaire.

La section centrale adopte, à l'unanimité, le § 20.

### ART. 2.

#### EMPRUNT.

La 1<sup>re</sup> section reproduit les observations présentées dans la discussion générale. Elle adopte.

La 2<sup>e</sup> section désire que l'emprunt soit contracté avec concurrence et publicité. Elle adopte, à l'unanimité.

La 3<sup>e</sup> section, sans entendre lier l'action du Gouvernement, émet le vœu que l'emprunt se fasse par voie de souscription publique. La majorité de la section, qui adopte le chiffre, déclare ne rien préjuger quant à l'emploi des fonds à provenir de l'emprunt.

La 4<sup>e</sup> section adopte, à l'unanimité.

La 5<sup>e</sup> section, à l'unanimité des huit membres présents, émet le vœu que l'emprunt ait lieu avec concurrence et publicité, et adopte le chiffre.

La 6<sup>e</sup> section adopte, par cinq voix contre une, et, à l'unanimité, émet le vœu de publicité et de concurrence, et demande que l'emprunt soit employé, dans la limite des votes précédemment énoncés par elle.

Sans lier absolument l'action du Gouvernement, la section centrale émet, à l'unanimité, le vœu que l'emprunt puisse se faire par voie de souscription publique et avec publicité; par six voix contre une, elle modifie l'art. 2, conformément à ses résolutions précédentes :

L'emprunt proposé est de . . . . .	fr.	37,000,000
La section centrale supprime le § 1 <sup>er</sup> . . . . .	fr.	9,000,000
»       »                   le § 6 . . . . .		300,000
		<hr/>
Donc à défalquer de l'emprunt . . . . .		9,300,000
		<hr/>
L'emprunt serait ainsi réduit à . . . . .	fr.	27,700,000
La section centrale, à l'unanimité, maintient le § 2 de l'art. 2.		

### ART. 3.

#### RESSOURCES ORDINAIRES DES BUDGETS DE 1859 A 1864, APPLIQUÉES AUX TRAVAUX COMPRIS DANS LA PRÉSENTE LOI.

La 1<sup>re</sup> section demande que le Gouvernement soit appelé à démontrer, par des données positives, l'augmentation des recettes, qu'il accuse pour les budgets de 1859 à 1864; elle se prononce contre la création de nouveaux impôts, dans le cas où les prévisions du Cabinet viendraient à être démenties par les faits. La section préfère supprimer des travaux qui ne présentent pas un caractère d'urgence et se renfermer dans les limites des ressources actuelles. Elle pense que le projet de loi, escomptant avec l'avenir, empêcherait implicitement la Législature d'entrer dans la voie des réformes à opérer par la réduction des recettes, et principalement en ce qui toucherait à la réforme postale, aux péages sur les canaux, à la péréquation cadastrale. Le projet actuel pourrait aussi être de nature à empêcher d'entreprendre aucun travail d'utilité publique, autre que ceux qu'il prévoit.

La 2<sup>e</sup> section formule le vœu que la répartition de ces crédits ait lieu dans la proportion des évaluations de travaux, telles quelles sont indiquées dans l'Exposé des motifs.

La 3<sup>e</sup> section adopte le § 1<sup>er</sup> de l'art. 3, par sept voix (quatre membres s'abstenant); et le § 2, par quatre voix (cinq membres s'abstenant). Enfin, elle adopte, par sept voix (quatre membres s'abstenant), le § 3, avec la modification suivante : « dans les limites indiquées par le tableau ci-annexé. »

La 4<sup>e</sup> section adopte, à l'unanimité des membres présents.

La 5<sup>e</sup> section adopte; mais elle charge son rapporteur de demander : « quels seront les moyens à employer, si les prévisions, mentionnées au § 2, n'étaient pas atteintes. »

La 6<sup>e</sup> section adopte les §§ 1 et 2, par cinq voix contre une, dans la limite de

ses votes précédents. Elle adopte le § 3, par cinq voix contre une, sous la réserve, que le Gouvernement ne pourra achever les travaux, en employant des sommes qui excéderaient celles qui y sont destinées, sans un vote nouveau de la Chambre.

Avant d'aborder la discussion du présent paragraphe, la section centrale formule la demande suivante :

« Comment le Gouvernement compte-t-il pourvoir aux déficits qui peuvent éventuellement se présenter, relativement aux ressources mentionnées à l'art. 3 ? »

Il est répondu :

« On a déjà fait ressortir, dans l'Exposé des motifs du projet de loi, les raisons » qui autorisent à croire que les budgets à venir laisseront un boni de plusieurs » millions. Le doute n'est guère possible à cet égard, lorsque l'on considère les » résultats des exercices 1849 à 1857.

» Que l'on veuille bien, en effet, recourir à l'Exposé de la dernière situation » du Trésor, qui présente la division en services ordinaires et en services extraor- » dinaires, des éléments des comptes annuels de la gestion financière depuis 1830, » et l'on acquerra la preuve qu'un boni constant, invariable, ou, pour mieux » dire, progressif, a pris, à partir de 1849, la place des déficits que les budgets » ordinaires accusaient antérieurement, et qui n'ont pu être comblés que par des » ressources extraordinaires. Dans l'intervalle de dix-neuf années (de 1830 à » 1848), onze exercices se sont fermés avec un excédant de dépense totale » de. . . . . fr. 53,000,000

» Les huit autres exercices ont laissé un excédant de recette de. 18,200,000

» De manière que les budgets ordinaires de ces dix-neuf années » nous avaient légué un déficit final de . . . . . fr. 34,800,000 » c'est-à-dire de plus de 1,800,000 francs, en moyenne, annuellement.

» Les exercices 1849 à 1857 donnent des résultats diamétralement opposés : ce » n'est plus aux ressources extraordinaires que le Trésor a dû recourir pour faire » face aux charges ordinaires des budgets. On a enfin une situation régulière, qu'il » importe au plus haut point de maintenir, et qui permet d'affecter un excédant » de ressources ordinaires à couvrir des dépenses extraordinaires. C'est ainsi que » l'exercice 1849 a laissé un boni de . . . . . fr. 2,660,000

» 1850 . . . . . 715,000

» 1851 . . . . . 870,000

» 1852 . . . . . 1,550,000

» 1853 . . . . . 2,000,000

» 1854 . . . . . 1,115,000

» 1855 . . . . . 4,920,000

» 1856 . . . . . 5,415,000

» 1857 . . . . . 5,850,000

» Trois crises, presque simultanées : une crise politique, une crise alimentaire » et une crise financière, ont nécessairement comprimé l'essor du revenu public, » pendant les années 1855, 1856 et 1857, et cependant c'est une progression » constamment ascendante qui se produit.

» L'exercice 1858 n'est ouvert que depuis cinq mois, et déjà, pour cette courte période de temps, les recettes dépassent celles des mêmes mois de 1857, de plus de 2,800,000 francs.

» En face des résultats constatés par une expérience de dix années successives, n'est-il pas raisonnable d'admettre que les prévisions du Gouvernement se réaliseront ? Et d'ailleurs, bien que les travaux extraordinaires, à l'exécution desquels il propose d'affecter, non pas même tout le boni qu'il prévoit dans l'avenir, mais seulement une partie de ce boni, soient censés devoir être exécutés en six années, il est douteux que ce terme ne soit pas dépassé. La loi du 20 décembre 1851, qui a aussi décrété l'exécution de grands travaux d'utilité publique, nous en fournit un exemple : 26,000,000 de francs ont été votés dans ce but, et au 1<sup>er</sup> mai de cette année, 3,500,000 francs environ, restaient encore disponibles dans les caisses de l'État.

» Tout concourt donc à faire espérer que, à moins d'événements extraordinaires et imprévus, le Trésor sera parfaitement en mesure de subvenir à toutes les dépenses comprises dans le projet de loi. Mais si, contre toute attente, de pareils événements venaient à se produire, il se trouverait dans la même position qu'aujourd'hui, si ces circonstances se présentaient, c'est-à-dire qu'il devrait recourir à des ressources extraordinaires : c'est là une éventualité possible, mais elle n'est pas probable. Le Gouvernement se serait exposé aux critiques les plus fondées, si, dans de telles circonstances, il avait demandé l'autorisation d'émettre un emprunt plus élevé que celui qui est proposé. On aurait soutenu, avec raison, que la nécessité d'emprunter une somme supérieure à 37,000,000 de francs n'était pas démontrée, et que, en négligeant des ressources sur lesquelles il est raisonnablement permis de compter, on aggraveait le fardeau de la dette constituée, en même temps que l'on ferait subir au Trésor des pertes d'intérêts considérables. Un système qui aurait eu de pareilles conséquences n'aurait pas été, sans doute, sanctionné par les Chambres. »

D'après le projet du Gouvernement, il y aurait des travaux, pour un chiffre de 60,500,000 francs ; dont 37,000,000 de francs seraient fournis par l'emprunt ; 23,500,000 francs seraient couverts par des crédits, rattachés aux exercices de 1859 à 1864.

L'importance de la somme, ainsi demandée à l'avenir ; le nombre des exercices, ainsi engagés d'avance, ont attiré, sur l'art. 3 du projet, la sérieuse attention de la section centrale.

La question peut être envisagée, au point de vue théorique ou légal ; au point de vue financier ou pratique.

Deux dispositions principales règlent cette matière :

L'art. 115 de la Constitution, ainsi conçu :

« Chaque année, les Chambres arrêtent la loi des comptes, et votent le budget.  
» Toutes les recettes et dépenses de l'État doivent être portées au budget et dans les comptes. »

L'art. 15 de la loi du 15 mai 1846, qui porte :

« La loi annuelle de finances ouvre les crédits nécessaires aux dépenses présumées de chaque exercice.

» *Toute demande de crédit, faite en dehors de la loi annuelle des dépenses, doit indiquer les voies et moyens qui seront affectés aux crédits demandés.* »

Il ressort clairement de la combinaison de ces deux articles, que le Constituant et le Législateur ont attaché une grande importance, à ce que, *chaque année*, les dépenses de l'exercice soient rattachées au budget.

En effet, en votant la loi *annuelle* des dépenses, les Chambres entrevoient, avec l'assurance des faits acquis et la présomption des faits prochains, les ressources actuelles des finances de l'État et les besoins actuels des divers services publics. En est-il de même, quand, par anticipation et pendant cinq ans, on dispose de ressources probables, pour des dépenses certaines ?

En obligeant d'indiquer les voies et moyens, affectés aux crédits demandés en dehors de la loi annuelle, la loi met un frein à l'exagération de ces demandes ; car, soit que ces voies et moyens consistent en emprunt ou en bons du trésor, il faut satisfaire actuellement ou prochainement au paiement de cette dette ou constituée, ou temporaire. Ce même frein n'existe plus, si vous affectez à des dépenses certaines les excédants *espérés* des exercices futurs.

Enfin, en présence d'un avenir ainsi engagé pour cinq ans, que feraient les législatures et les administrations futures, pressées d'opérer des réformes qui réclament des sacrifices de revenus, ou des subsides — abaissement du timbre postal et des péages, abolition des octrois, rémunération du service militaire ?

Au point de vue financier et pratique, jamais jusqu'ici, nos grands travaux d'utilité publique n'avaient demandé leurs moyens d'exécution à un avenir aussi prolongé et pour des sommes aussi importantes (1). Les fonds assurés de l'emprunt, ou de la dette flottante ont généralement servi de base à l'exécution des grandes entreprises, à laquelle les budgets eux-mêmes ne pouvaient satisfaire. Tout notre magnifique ensemble de travaux publics s'est accompli, comme se dressaient les grands monuments d'un autre âge : chaque année, une nouvelle assise s'ajoute à l'ancienne, plus ou moins considérable, suivant que les ressources sont abondantes ou restreintes ; suivant que les temps sont propices ou contraires.

Il serait injuste de méconnaître la haute probabilité des résultats financiers prévus par le Gouvernement ; mais il serait téméraire d'assurer que des résultats moins heureux ne soient pas possibles. Viennent des épidémies et des disettes générales ; viennent la guerre ou une invasion — et il est permis de parler de ces dernières, puisque le projet lui-même prétend vous armer contre elles — et alors les excédants séduisants se changent en dangereux déficits.

Par un scrupule de légalité, et pour rester fidèle aux précédents législatifs, la section centrale, par six voix contre une, a décidé de modifier l'art. 3 du projet, en ce sens que les bons du Trésor seraient indiqués comme voies et moyens des crédits, affectés aux dépenses et rattachés aux exercices de 1859 à 1864.

---

(1) Voyez, annexe n° 5, un aperçu des voies et moyens, affectés aux crédits pour un certain nombre de travaux publics.

## PÉTITIONS.

Plusieurs pétitions, ayant trait au présent projet, ont été renvoyées, par la Chambre, à la section centrale.

Toutes ces pétitions demandent l'exécution immédiate, et par la présente loi, de divers travaux d'utilité publique. A la lecture de ces documents, il est facile de se convaincre que, malgré les nombreux travaux déjà exécutés, en voie d'exécution, ou prévus au projet qui nous occupe, il reste encore beaucoup à faire. Le commerce, l'industrie, l'agriculture demandent, à grand cris, qu'il leur soit donné des armes nouvelles, pour soutenir la grande lutte de la concurrence étrangère. Produire et livrer à bon marché, tel est le problème à résoudre ; et il ne peut être résolu, qu'en abaissant successivement les frais de transport des matières premières et des produits de l'agriculture et de l'industrie.

La section centrale regrette qu'une plus grande partie de nos ressources ne puisse être consacrée aux dépenses vraiment reproductives, qui sont celles destinées aux travaux d'utilité publique. Elle propose que toutes ces pétitions soient déposées sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion de la présente loi, et qu'après elles soient renvoyées aux divers Départements qu'elles concernent, afin que le Gouvernement veuille bien les prendre en sérieuse considération.

*Le Rapporteur,*

ERNEST VANDENPERREBOOM

*Le Président,*

VERHAEGEN.

## ANNEXE N° 5.

*Indication du mode d'imputation, suivi pour l'exécution de quelques grands travaux d'utilité publique.*

**Canal de Zelzaete.**

Loi du 26 juin	1842,	crédit de fr.	500,000,	<i>bons du Trésor, ou obligations de 3 et 4 p. %</i>
— 20 février	1844,	—	700,000,	rattaché à la loi du 26 juin 1842, donc <i>bons du Trésor, ou obligations de 3 et 4 p. %</i> .
— 18 juillet	1846,	—	350,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 28 mars	1847,	—	650,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 28 mars	1847,	—	720,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 17 avril	1848,	—	455,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 17 juillet	1849,	—	400,000,	rattaché à l'exercice 1849.

**Canal de Schipdonck.**

Loi du 18 juin	1846,	créd. de fr.	500,000 et fr. 500,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 28 mars	1847,	crédit de fr.	250,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 17 avril	1848,	—	400,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 17 juillet	1849,	—	500,000,	rattaché à l'exercice 1849.
— 7 juin	1855,	—	1,200,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 12 mars	1856,	—	1,754,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 5 mars	1858,	—	1,500,000,	<i>bons du Trésor.</i>

**Canal de la Campine.**

Loi du 29 septemb.	1842,	crédit de fr.	1,750,000,	<i>emprunt.</i>
— 24 juillet	1842,	—	1,110,000,	rattaché au budget de 1844 et couvert par <i>bons du Trésor.</i>
— 29 septemb.	1845,	—	950,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 18 juillet	1846,	—	200,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 17 août	1848,	—	154,000,	<i>bons du Trésor.</i>

**Endiguement du polder de Lille.**

Loi du 17 juillet	1846,	crédit de fr.	508,000,	<i>bons du Trésor.</i>
-------------------	-------	---------------	----------	------------------------

**Ports et côtes.**

Loi du 7 juin	1855, crédit de fr.	300,000, <i>bons du Trésor.</i>
— 12 mars	1856, —	640,000, <i>bons du Trésor.</i>
— 5 mars	1858, —	700,000, <i>bons du Trésor.</i>

**Canal de Gand à Bruges.**

Loi du 12 mars	1856, crédit de fr.	1,000,000, <i>bons du Trésor.</i>
— 5 mars	1858, —	700,000, <i>bons du Trésor.</i>

**Canal latéral à la Meuse.**

Loi du 16 mai	1845, crédit de fr.	3,500,000, <i>bons du Trésor.</i>
— 22 mars	1848, —	2,000,000, <i>emprunt.</i>
— 18 mai	1848, —	800,000, <i>emprunt.</i>
— 17 juillet	1849, —	800,000, <i>emprunt.</i>
— 4 juin	1850, —	590,000, <i>bons du Trésor.</i>

**Routes du Luxembourg.**

Loi du 29 septembre 1842, crédit de fr. 2,000,000, *emprunt.*

**Entrepôt d'Anvers.**

Loi du 29 septembre 1842, crédit de fr. 1,500,000, *emprunt.*

**Chemin de fer.**

Loi du 1 <sup>er</sup> mai	1854, } crédits divers, <i>emprunts et bons du Trésor.</i>
— 26 mai	1857, }
— 29 septembre	1842, crédit de fr. 24,000,000, <i>emprunt.</i>

**Travaux publics divers.**

Loi du 20 décembre 1851, crédits pour canaux de Charleroy, de la Campine et de Bruges à Gand, pour l'Escaut, la Meuse, la Sambre, la Dendre, etc., etc., fr. 26,000,000, *emprunt.*

Dans la même loi, il est alloué, pour *assainissements* et pour *écoles*, un crédit de 1,600,000 francs, à rattacher à trois budgets des exercices subséquents.

Cet aperçu aurait pu être fort étendu; tel qu'il est, il suffit pour prouver que constamment les crédits pour les grands travaux d'utilité publique ont été couverts, ou par l'emprunt, ou par les bons du Trésor.

On n'a rencontré qu'une seule fois (loi du 20 décembre 1851) un crédit de 1,600,000 francs, rattaché à trois exercices subséquents.

Dans le présent projet (art. 3), il s'agit de crédits d'une somme globale de 25,500,000 francs, à répartir sur cinq exercices non ouverts, par imputations, qui varient de 4,700,000 francs à 2,900,000 francs, par exercice.