

Chambre des Représentants.

SESSION EXTRAORDINAIRE.

SÉANCE DU 26 AOUT 1864.

Crédits pour l'exécution de travaux d'utilité publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

A différentes reprises déjà, le Gouvernement a eu occasion d'appeler l'attention des Chambres législatives sur l'opportunité qu'il y a, dans l'intérêt de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, de donner à la partie de la Meuse comprise entre l'embouchure du canal de Liège à Maestricht et le confluent de la Sambre, à Namur, un *minimum* de mouillage de 2^m,10, à l'effet de permettre de naviguer sur cette partie du beau fleuve qui baigne trois de nos provinces, avec un enfoncement de 1^m,80, comme cela peut avoir lieu aujourd'hui sur tout le développement de la Sambre canalisée, en Belgique, depuis que les travaux d'approfondissement et d'élargissement décrétés par les lois du 8 septembre 1859 et du 2 juin 1861 y ont été exécutés.

Il a fait remarquer qu'au moyen de l'exécution de ce travail, un immense résultat pourrait être obtenu, celui de mettre Anvers et la Hollande en communication avec le nord de la France et Paris, par des voies navigables qui présentent un même mouillage et qui, réunies, s'étendent sur le territoire de cinq des provinces belges.

Pour atteindre ce but, les Chambres législatives en ont été informées, il y aura à construire, sur la partie prémentionnée du fleuve, neuf barrages et quelques ouvrages accessoires, estimés ensemble à 7,000,000 de francs.

De ces neuf barrages, six sont aujourd'hui en cours d'exécution, à savoir : ceux des Grands-Malades, de Maizeret, de Sclaigneaux, d'Andenelle, d'Ahin et de Huy.

Les crédits nécessaires à la construction de ces barrages ont été mis successivement à la disposition du Gouvernement, jusqu'à concurrence de 1,600,000 fr., par la loi précitée du 2 juin 1861 ; jusqu'à concurrence de 1,400,000 francs, par celle postérieure du 14 août 1862, et enfin jusqu'à concurrence d'une nouvelle somme de 1,400,000 francs, par la loi du 1^{er} juin 1863.

L'ensemble des crédits mis, de ce chef, à la disposition du Gouvernement, forme donc un total de 4,400,000 francs.

Il reste à entreprendre trois barrages nouveaux : ceux à construire entre l'aval de Huy et la limite supérieure du bassin houiller de Chokier.

Pour leur établissement et pour la construction des ouvrages accessoires à établir, dans le même but, sur ce point de la Meuse, le Gouvernement devra encore obtenir de la Législature une somme de 2,600,000 francs, qui forme la différence entre l'estimation générale, dont mention précède, et le total des crédits alloués jusqu'à ce jour, mais il limite, pour le moment, sa demande de crédit nouveau à une somme de 2,000,000 de francs, qui lui suffira pour faire entreprendre, d'une manière simultanée, les trois barrages qui restent à construire et dont l'établissement assurera déjà, d'une manière satisfaisante si pas complète, la possibilité de naviguer dans les données ci-dessus indiquées.

Construction d'un aqueduc latéral à la Meuse, entre les bassins d'Avioi et le canal de Liège à Maestricht.

La dépense d'exécution de l'aqueduc à construire latéralement à la Meuse, dans la ville de Liège, incombe pour une moitié à cette ville, pour l'autre moitié à l'État.

Un crédit de 240,000 francs a été alloué pour cet objet au § 44 de l'art. 1^{er} de la loi du 8 septembre 1859.

A raison du degré d'avancement auquel sont aujourd'hui parvenus les travaux d'établissement de cet important ouvrage d'art, le Gouvernement s'est trouvé amené à solder à la ville de Liège, qui, de son côté, a fait une dépense équivalente, la totalité du crédit de 240,000 francs, mis à sa disposition à cet effet par la loi précitée.

Le devis des travaux, s'élevant à la somme de 807,000 francs, la part contributive de l'État monte à celle de 403,500 francs. En déduisant le premier crédit de 240,000 francs, alloué déjà par la Législature, le Département des Travaux Publics n'a plus à demander aujourd'hui que celui de 493,500 francs, soit en somme ronde 493,000 francs.

Construction d'ouvrages d'art à l'intersection du canal de dérivation de la Lys et du canal de Gand à Bruges, dans le but d'isoler les eaux de la Lys de celles de ce dernier canal.

La construction décrétée par l'art. 1^{er}, § 6, de la loi du 8 septembre 1859, et terminée dans les premiers mois de l'année 1861, d'un barrage et d'une écluse sur la Lys, à Astene, a présenté un double caractère d'utilité.

Depuis l'achèvement de ces constructions, l'écluse d'Astene fonctionne, en effet, d'une part, dans l'intérêt de la navigation, et sert, d'autre part, dans des moments données, à détourner du bassin de Gand les eaux altérées par le rouissage du lin qui se pratique dans la Lys, en les rejetant dans le canal de dérivation de cette rivière, de Deynze à Heyst, et en les conduisant directement à la mer.

Tout en se félicitant d'avoir mis en pratique un mode de procéder dont l'expérience qui en a été faite, pendant les années écoulées depuis 1862, a démontré

l'efficacité, tout en se réjouissant d'avoir pu détourner de Gand, au plus grand avantage de l'importante industrie de cette ville, les eaux de la Lys altérées par l'opération du rouissage du lin, on est forcé de reconnaître que les villes de Bruges et d'Ostende élèvent, de leur côté, des plaintes légitimes.

Le canal de dérivation de la Lys se trouvant, à Schipdonck, en libre communication avec le canal de Gand à Bruges, il résulte de cette situation des choses, que l'on ne parvient pas à faire évacuer dans une suffisante mesure, directement vers la mer, à Heyst, les eaux de la Lys, et qu'une certaine partie de ces eaux, altérées par le rouissage, se mélangeant, à Schipdonck, avec celles du canal de Gand à Bruges, qui proviennent de l'Escaut, se dirigent, par ce canal, vers Bruges d'abord, et vers Ostende ensuite, par le canal de Bruges à Ostende.

Aussitôt qu'il lui a été donné de constater cet état de choses, le Département des Travaux Publics s'en est vivement préoccupé, et n'ayant rien de plus à cœur que d'y porter remède, il a immédiatement prescrit l'étude des moyens qui pourraient être mis en œuvre pour détourner également les eaux du rouissage des villes de Bruges et d'Ostende, en les dirigeant, d'une manière plus efficace, vers la mer, à Heyst, par le canal de dérivation de la Lys.

Par suite des études actives et consciencieuses qui, sur son initiative, ont été faites à ce sujet, le Gouvernement se trouve aujourd'hui amené à demander à la Législature un crédit de 350,000 francs pour la construction d'ouvrages d'art à établir à l'intersection du canal de dérivation de la Lys et du canal de Gand à Bruges, dans le but d'isoler complètement les eaux de la Lys de celles de ce dernier canal.

Construction d'une nouvelle écluse à sas, sur la Lys, à Harlebeke

L'ouvrage qui existe actuellement sur la Lys, et que l'on appelle l'écluse d'Harlebeke, comprend :

1° Une tête d'amont d'une ouverture de 5^m,30, avec tablettes à 0^m,47, au-dessus des plus hautes eaux connues, et fermée par des poutrelles; cette tête d'écluse est munie d'un pont tournant;

2° Une tête d'aval d'une construction informe, présentant une ouverture de 5 mètres, mais ne permettant pas le passage des bateaux de cette largeur à cause de l'absence de jeu; elle est fermée par des planchettes que l'on pose entre les rainures d'un ventail à claire-voie.

Entre ces deux têtes d'écluse, distantes d'environ 120 mètres, il existe un immense sas de 10,000 mètres carrés de superficie, renfermant trois îlots et dont le fond, dans la direction principale du courant, présente des affouillements qui atteignent jusqu'à 7^m,60 en contre-bas du radier de la tête d'amont. Douze grands bateaux charbonniers pourraient être sassés simultanément dans cette sorte de bassin.

Depuis la construction du canal de Bossuyt à Courtrai, qui établit une jonction entre l'Escaut et la Lys, il est devenu indispensable de modifier l'état de choses existant à Harlebeke, en vue de permettre, sur ce point de la Lys, le passage, impossible aujourd'hui, des bateaux qui naviguent sur ce canal et sur l'Escaut, et dont la largeur est de 5 mètres.

Il devient opportun d'opérer, dans le but qui vient d'être indiqué, la modification reconnue nécessaire par la raison que le passage des bateaux montants et descendants, qui n'est guère possible aujourd'hui que trois fois par semaine à Harlebeke, pourra y avoir lieu, sans inconvénient, plusieurs fois par jour, après l'achèvement de l'écluse à sas actuellement en construction sur la Lys, à Vive-Saint-Éloi.

C'est en s'appuyant sur les motifs d'utilité et d'opportunité qui viennent d'être développés, que le Gouvernement demande qu'un crédit de 250,000 francs soit mis à sa disposition pour la construction d'une nouvelle écluse à Sas, sur la Lys, à Harlebeke.

*Travaux à exécuter dans l'intérêt de l'amélioration de la navigation
de la Zuidleede.*

La Zuidleede prend son origine au Moervaert, à environ 2,500 mètres en aval de l'écluse de Roodenhuize, établie à l'origine de ce canal, et se termine à Splettersput, où le Moervaert perd son nom pour prendre celui de Durme. Le parcours de la Zuidleede est d'environ 13,000 mètres, c'est-à-dire qu'il est de 5,000 mètres environ moins long que celui du Moervaert, dont la Zuidleede forme une dérivation.

Dans ces derniers temps, la Zuidleede a été, en quelque sorte, abandonnée, à raison des doutes qui existaient sur son caractère de cours d'eau navigable. Par suite du défaut d'entretien, la Zuidleede ne présente, sur certains points de son cours, qu'une profondeur insuffisante à la navigation.

Sous la date du 19 février 1849, la cour d'appel de Gand a rendu, en cause de l'administration des domaines contre un propriétaire riverain de la Zuidleede, un arrêt qui a déclaré que l'État avait apporté la preuve que ce cours d'eau est navigable et flottable dans la commune d'Exaerde, a, en conséquence, déclaré ce canal propriété de l'État et a défendu au riverain prémentionné d'y exercer aucun droit.

Dans le courant de l'année dernière, le Département des Travaux Publics a, de l'avis conforme de son conseil, admis que l'arrêt de la cour d'appel de Gand, du 19 février 1849, attribue le caractère de navigabilité au parcours entier de la Zuidleede depuis Mendonek jusqu'à Moerbeke, et qu'en conséquence les travaux à exécuter éventuellement pour améliorer la navigation de ce cours d'eau incombent à l'État.

Tant qu'elle fut soumise à des courants qui avaient lieu par cette voie, la Zuidleede conserva assez bien sa profondeur; mais depuis que, par la construction de l'écluse de Roodenhuize, l'ancien état de choses fut modifié, et surtout pendant les dernières années, le lit de ce petit canal s'est beaucoup envasé et se trouve aujourd'hui à sec, pendant plusieurs mois de l'année, sur une grande partie de son parcours.

Cet état de choses ne pouvant que s'empirer, depuis que, par suite de la construction du canal de dérivation de la Lys, le canal de Gand à Terneuzen et le Moervaert ne serviront plus que rarement à l'écoulement des eaux en cas de crues,

il y a lieu d'y porter remède, si l'on veut conserver une navigation agricole sur la Zuidleede.

Dans la conviction où il est qu'il importe à un haut degré, dans l'intérêt de l'agriculture, que cette navigation puisse être conservée, le Gouvernement a fait dresser un projet de recreusement et d'approfondissement de la Zuidleede, et demande qu'un crédit de 40,000 francs soit mis à la disposition du Département des Travaux Publics pour l'exécution du travail projeté.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

PROJET DE LOI.



ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances présentera, en Notre Nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Il est accordé au Ministère des Travaux Publics :

1° Un crédit de deux millions de francs (fr. 2.000.000), pour la continuation de la canalisation de la Meuse, depuis l'embouchure de la Sambre, à Namur, jusqu'à la limite supérieure du bassin houiller de Chokier;

2° Un crédit de cent nonante-cinq mille francs (fr. 195,000) pour la part de l'État dans les frais de construction d'un aqueduc latéral à la Meuse, entre le bassin d'Avroy et le canal de Liège à Maestricht;

3° Un crédit de trois cent cinquante mille francs (fr. 350,000), pour la construction, à l'intersection du canal de dérivation de la Lys, de Deynze à la mer du Nord, et de celui de Gand à Bruges, d'ouvrages destinés à isoler les eaux de la Lys de celles de ce dernier canal;

4° Un crédit de deux cent cinquante mille francs (fr. 250,000), pour la construction d'une nouvelle écluse à sas sur la Lys, à Harlebeke ;

5° Un crédit de quarante mille francs (fr. 40,000), pour l'exécution des travaux d'amélioration que réclame la navigation de la Zuidleece.

ART. 2.

Les crédits affectés aux dépenses mentionnées à l'art. 1^{er} seront couverts au moyen de bons du Trésor.

ART. 3.

La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa publication.

Donné à Ostende, le 20 août 1864.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

Le Ministre des Finances ,

FRÈRE-ORBAN.
