

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 28 MARS 1865.

TRAVAUX D'UTILITÉ PUBLIQUE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Les travaux d'utilité publique occupent une place considérable dans nos annales des trente dernières années.

Chemins de fer et télégraphes, routes, voirie vicinale, canaux, fleuves et rivières, ports et côtes, polders, hôtels et édifices publics, toutes les branches, en un mot, du domaine national, se sont étendues, développées et, pour ainsi dire, transformées sous l'impulsion du Gouvernement et des Chambres législatives.

C'est dans ces travaux, dans le mouvement qu'ils ont imprimé à l'agriculture, à l'industrie et au commerce, que la Belgique a puisé les principaux éléments de cette grande prospérité qui l'a placée au premier rang des États secondaires.

Il s'agit maintenant, Messieurs, de continuer une œuvre si utilement entreprise. C'est l'objet du projet de loi que le Roi m'a chargé de soumettre à vos délibérations.

ARTICLE PREMIER.

A. TRAVAUX HYDRAULIQUES EN COURS D'EXÉCUTION.

§ 1^{er}. — Amélioration du régime de la Dendre.

En accordant la concession d'un canal de Blaton à Ath, avec la charge, pour le concessionnaire, d'entretenir et d'exploiter, pendant toute la durée de la concession de ce canal, la Dendre préalablement canalisée aux frais de l'État, le Gouvernement a stipulé, comme l'une des conditions imposées à l'octroi de cette concession, que le canal serait établi et livré à la navigation, sur tout son développement, pour l'époque du 31 décembre 1866, et que les travaux s'exécuteraient sans interruption, en même temps que ceux de canalisation de la Dendre, entre Ath et Alost.

La conséquence de cette stipulation est l'obligation qu'a contractée le Gouvernement vis-à-vis du concessionnaire, d'avoir terminé pour cette même date du 31 décembre 1866, les travaux de canalisation de la Dendre et la nécessité absolue pour lui de pouvoir disposer, dès aujourd'hui, du crédit complémentaire nécessaire à cet effet.

§ 2. — Amélioration de la Lys.

Par la construction récente des écluses d'Astene et de Vive-Saint-Éloy, le Département des Travaux Publics a complété la canalisation de la Lys.

Au moyen du crédit de 250,000 francs, qui lui a été alloué par la loi du 14 septembre 1864, ce Département a, d'autre part, été mis à même de modifier l'état de choses actuellement existant à Harlebeke, état de choses que, notamment depuis la construction du canal de Bossuyt à Courtrai, il est devenu indispensable d'améliorer, 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 cinq mètres.

Le projet des travaux à entreprendre pour la construction d'une nouvelle écluse à sas, sur la Lys, à Harlebeke, est adopté, et pourra, dans un avenir prochain, faire l'objet d'une adjudication publique.

Cet ouvrage d'art une fois établi, la partie de la rivière comprise entre Courtrai et Gand se trouvera dans une situation complètement satisfaisante, et il ne restera plus d'autres travaux nécessaires à exécuter qu'une modification, analogue à celle projetée à Harlebeke, à apporter aux deux écluses existantes sur la partie de la Lys comprise entre Courtrai et la frontière de France, c'est-à-dire aux écluses de Menin et de Comines.

En demandant qu'un nouveau crédit de 250,000 francs soit mis à sa disposition, le Gouvernement sollicite les moyens de faire exécuter les modifications reconnues nécessaires à l'écluse de Comines, son choix s'étant naturellement porté sur cet ouvrage d'art, à raison de ce qu'il se trouve placé à l'origine du canal concédé, aujourd'hui en voie de construction, de la Lys à l'Yperlée.

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

Le § 6 de l'art. 5 de la loi du 2 juin 1861 a ouvert au Département des Travaux Publics, pour la construction d'un canal de Turnhout à Anvers, par Saint-Job-in-'t-Goor, un premier crédit de. fr. 1,000,000

Le § 7 de l'art. 1^{er} de la loi du 14 août 1862 a mis, à la disposition du même département ministériel, un second crédit de. 1,000,000

Ensemble . . . fr. 2,000,000

En demandant ce dernier crédit, le Gouvernement a fait connaître à la Législature que l'allocation de leur ensemble correspondait à la demande totale de la somme jugée nécessaire au prolongement, jusque vis-à-vis du village de Saint-Job-in-'t-Goor, du canal d'embranchement vers Turnhout.

Sous la date du 7 août 1863, le Département des Travaux Publics a adjudgé, moyennant une somme de 1,229,000 francs, l'entreprise des travaux de construction de la 1^{re} section du canal de Turnhout à Anvers, par Saint-Job-in-'t-Goor, c'est-à-dire de la partie s'étendant de Turnhout jusqu'à un point pris en-deçà de Saint-Léonard qu'elle laisse sur la droite.

C'est à l'effet d'être mis à même de faire exécuter la 2^e section du canal décrété, que le Gouvernement demande aujourd'hui qu'un nouveau crédit de 1,000,000 de francs soit mis à sa disposition.

§ 4. — Canalisation de la Mandel.

Un premier crédit de 1,000,000 de francs a été alloué au Gouvernement par le § 9 de l'art. 1^{er} de la loi du 14 août 1862, pour l'établissement, entre Roulers et la Lys, à Vive-Saint-Éloy, d'un canal à grande section.

Dans ce crédit avait été comprise une somme de 200,000 francs, estimée nécessaire à la construction dans la Lys, à Vive-Saint-Éloy, d'une écluse à sas dont le but était de maintenir l'eau de cette rivière à un niveau permanent en amont du barrage de ce nom.

Le Département des Travaux Publics a, sous la date du 8 janvier 1863, adjudgé au prix de 155,200 francs, l'entreprise des travaux d'établissement de cet ouvrage d'art.

Le 24 juillet suivant, il a adjudgé, au prix de 427,240 francs, l'entreprise des travaux de construction de la section du canal décrété, comprise entre Roulers et Iseghem.

La différence entre le montant de ces deux entreprises réunies et celui du crédit alloué est destinée à être affectée au paiement des propriétés expropriées dans l'intérêt de l'établissement de la nouvelle voie navigable aujourd'hui en cours d'exécution.

Le nouveau crédit de 1,000,000 de francs qu'il demande a pour but de mettre le Gouvernement en mesure de faire exécuter, sans désenclaver et simultanément avec la première, la deuxième section du canal à construire entre Iseghem et la Lys.

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

Aux termes du § 1^{er} de l'art. 10 du traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, le 12 mai 1863, et sanctionné par la loi du 21 juillet suivant, pour régler le régime des prises d'eau à la Meuse, la construction de la nouvelle prise d'eau à Maestricht, mentionnée dans l'art. 1^{er} du traité, et l'exécution des travaux destinés à satisfaire aux prescriptions de l'art. 2, et consistant dans la suppression de l'écluse n° 19, établie à Hocht, et dans son remplacement par une écluse nouvelle à construire dans le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, en un point déterminé, ainsi que dans l'élargissement de la partie de ce canal comprise entre l'écluse actuelle de Hocht et la nouvelle écluse à construire, doivent avoir lieu à *frais communs*.

L'entreprise de ces diverses catégories d'ouvrages a été adjudgée simultanément à Maestricht et à Hasselt; il importe donc que le Gouvernement dispose de la part contributive de la Belgique dans la dépense à résulter de leur exécution, part qui correspond à une somme de fr. 575,123-58, soit à la moitié de celle de fr. 1,150,247-16 à laquelle s'élève le montant des deux adjudications simultanées dont il vient d'être fait mention.

Par l'art. 6 du traité, le Gouvernement belge s'est engagé à rejeter dans les canaux de navigation, du 15 mai au 15 juillet au moins, les eaux provenant des irrigations effectuées en Belgique, soit au moyen de machines, soit par un canal colateur, ou par tout autre moyen propre à atteindre le but indiqué.

Dans l'Exposé des motifs publié à l'appui de la loi du 14 septembre 1864, qui a mis à sa disposition un crédit de 1,200,000 francs, le Gouvernement a fait connaître que, dans l'hypothèse de l'établissement d'un canal colateur, la dépense à résulter de cette construction monterait approximativement à 1,000,000 de francs.

L'art. 9 du traité stipule que, dans le but d'améliorer la navigation de la Meuse, entre Maestricht et Venloo, les hautes parties contractantes feront exécuter, dans cette partie du fleuve, pendant neuf années consécutives commençant en 1864, des travaux jusqu'à concurrence d'une somme de 100,000 florins par an.

Un tiers de cette somme annuelle doit être payé par les Pays-Bas et deux tiers par la Belgique.

Le crédit de 600,000 francs qu'il demande aujourd'hui, ajouté à la somme de 1,200,000 francs, allouée déjà par la loi précitée du 14 septembre 1864, mettra à la disposition du Gouvernement un total de 1,800,000 francs.

Au moyen de cette somme totale, et jusqu'au moment où de nouveaux crédits lui seront ouverts, le Gouvernement compte faire face à la dépense résultant de l'exécution des travaux adjudgés simultanément à Hasselt et à Maestricht, à celle de l'établissement d'un canal colateur, ainsi qu'au paiement de la part contributive de la Belgique dans les deux premières annuités prévues dans l'art. 9 du traité, c'est-à-dire celles de 1864 et de 1865.

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

Le Gouvernement a déjà eu l'occasion de signaler à l'attention spéciale des Chambres législatives deux tempêtes successives qui régnèrent sur nos côtes, avec une persistance extraordinaire, d'abord pendant trois jours, les 19, 20 et 21 décembre 1862, et ensuite de nouveau pendant les trois journées des 19, 20 et 21 janvier 1863.

Ces deux tempêtes causèrent aux dunes et aux ouvrages de défense, des dégâts considérables, qui furent l'objet des préoccupations immédiates du Gouvernement, et qui l'amènèrent à rechercher avec soin quels étaient, dans l'intérêt de la sécurité du pays, les travaux de réparation et de conservation à entreprendre.

De ces travaux dont la dépense fut estimée devoir, abstraction faite du renforcement et de l'exhaussement de la digue du Comte Jean, s'élever à un total de 800,000 francs environ, les uns furent reconnus comme étant d'une nécessité absolue et comme réclamant l'exécution la plus prompte possible, et les autres comme pouvant être ajournés et effectués ultérieurement, par parties successives.

La loi du 1^{er} juin 1863 a alloué au Département des Travaux Publics un crédit de 350,000 francs pour l'exécution des travaux de la 1^{re} catégorie. Ceux de la seconde catégorie exigent un crédit de 500,000 francs.

Les travaux à entreprendre au moyen de ce crédit consistent notamment dans la construction de quatre épis devant Ostende et dans la continuation du perré en pierre de taille entrepris dans la dune au devant de Blankenberghe.

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

Un crédit de 1,500,000 francs a été mis à la disposition du Gouvernement par le § 2 de l'art. 5 de la loi du 2 juin 1861, pour l'établissement d'un port de refuge et la construction d'écluses à Blankenberghe.

Le Département des Travaux Publics a adjudgé, moyennant une somme de 580,000 francs, l'entreprise des travaux de construction des écluses et du bassin de retenue dépendant du port de refuge à établir à Blankenberghe. — L'entreprise adjudgée en octobre 1862, comprend les travaux d'établissement : 1^o d'une écluse de chasse et de ses dépendances, 2^o du bassin de retenue, et 3^o d'une écluse d'évacuation pour le canal de Blankenberghe.

Des modifications ont dû être apportées, dans l'exécution, aux ouvrages entrepris ; elles donneront lieu à une dépense de 18,000 francs environ.

La valeur des propriétés que l'État a acquises dans l'intérêt de la construction des ouvrages adjudgés ainsi que les frais de surveillance des travaux ont, d'autre part, absorbé une somme de 227,000 francs.

En additionnant ces trois chefs de dépense, on trouve un total de 825,000 francs qui, déduit du montant du crédit alloué, ne laisse disponible qu'une somme de 675,000 francs, insuffisante pour l'achèvement de l'œuvre entreprise.

Les ouvrages nécessaires à l'achèvement du port de refuge de Blanckenberghe comprennent :

1° Le creusement d'un bassin d'échouage, avec formation de digues d'enceinte, et la construction, dans ce bassin, d'un quai et de débarcadères en charpente ;

2° L'ouverture, dans les dunes et l'estran, d'un chenal bordé de jetées basses et d'estacades terminées par des musoirs circulaires, pour mettre le port en communication avec la mer ;

3° Le prolongement de ce chenal jusqu'au bassin d'échouage ;

4° Le prolongement, sur 50 mètres de longueur, du faux-radier de l'écluse de chasse dépendante du port ;

5° Et la construction de perrés et de revêtements en fascinage pour la défense des talus des digues limitant le chenal du port et le prolongement de ce chenal jusqu'au bassin d'échouage.

Le projet complet des ouvrages qui restent à entreprendre est formulé et la dépense à résulter de leur exécution est estimée devoir s'élever à 948,000 francs.

Ainsi que cela a été dit plus haut, le Gouvernement ne dispose plus, pour faire face à cette dépense, que d'une somme de 675,000 francs.

En demandant aujourd'hui qu'un nouveau crédit de 500,000 francs lui soit alloué, il a la conviction de pouvoir, au moyen de ces ressources nouvelles, achever la construction de tous les ouvrages dont l'indication précède ; il y a lieu, en effet, de compter sur un rabais par la mise en adjudication publique des travaux à entreprendre, et il est à remarquer qu'il disposera d'une somme de 975,000 francs pour couvrir une dépense dont l'estimation n'est que de 948,000 francs.

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

L'exhaussement et le renforcement de la digue du Comte Jean est un travail commandé par la prudence pour garantir la sûreté du littoral en cas de rupture des dunes.

Le principe de son exécution a été admis par la Législature, lors du vote du crédit de 550,000 francs que la loi du 1^{er} janvier 1863 a alloué au Gouvernement pour l'exécution de travaux de défense des ouvrages du port d'Ostende et de ses abords et de la côte contre l'action de la mer. Si ce travail n'a pas déjà reçu un commencement d'exécution, c'est, d'une part, que l'on a estimé qu'il serait préférable, et surtout plus économique, de l'effectuer d'un seul jet, et, d'autre part, qu'il a été jugé plus prudent d'affecter immédiatement la totalité du crédit obtenu à la réparation des dégâts considérables occasionnés aux dunes et aux ouvrages de défense, d'abord par la tourmente qui a régné sur nos côtes, avec une persistance extraordinaire, pendant trois jours, les 19, 20 et 21 décembre 1862, et ensuite par la nouvelle tempête par un vent violent du nord-ouest, qui y régna pendant les journées des 19, 20 et 21 janvier 1863.

TRAVAUX HYDRAULIQUES NOUVEAUX.

Indépendamment des crédits spéciaux à affecter à la continuation des travaux d'utilité publique décrétés et actuellement en cours d'exécution, il y a lieu pour le Gouvernement d'en demander d'autres à l'effet d'entreprendre la construction d'ouvrages nouveaux dont l'utilité et l'opportunité sont également incontestables.

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

Le régime de la Senne qui, comme rivière non-navigable ni flottable, se trouve sous l'application de l'arrêté royal du 10 septembre 1850, et est par conséquent administrée par l'autorité provinciale, a, depuis longues années déjà et à divers points de vue, fait l'objet des préoccupations du Gouvernement ainsi que des autorités provinciale et communale.

Pendant l'hiver de 1858 à 1859, des inondations se sont produites sur plusieurs points de la Belgique, et notamment dans la vallée de la Senne, aux abords de la ville de Bruxelles.

En présence des désastres signalés, le Département des Travaux Publics institua, par arrêté du 7 mars 1859, sous la présidence de M. le gouverneur de la province du Brabant, une commission chargée de rechercher, en ce qui concerne la Senne, les causes de ces inondations, et les moyens d'en prévenir le retour.

Le travail de cette commission fut adressé au Gouvernement le 28 juin 1859 et renvoyé à l'examen d'une autre commission composée exclusivement de fonctionnaires de l'administration des ponts et chaussées.

Cette seconde commission fit un rapport longuement motivé qui porte la date du 2 octobre 1859.

Ses propositions embrassèrent les travaux à exécuter et les mesures administratives à prendre.

En ce qui regardait les travaux, la commission pensa qu'il y avait lieu de se borner, pour le moment, à certaines améliorations dans le bassin inférieur de la Senne, dont la dépense d'exécution tombait, en partie, à la charge de la ville de Bruxelles et d'autres communes, en partie, à la charge de propriétaires d'usines, et enfin, à la charge de l'État, pour les ouvrages à construire ou à modifier formant des dépendances de ses routes, de son chemin de fer et de la prison de Vilvorde.

C'est dans cette situation que, pendant plusieurs exercices successifs, de 1844 à 1848, le Gouvernement demanda sur les divers budgets du Département des Travaux Publics, des crédits pour l'exécution des travaux incombant à l'État.

Au mois d'août 1850, de nouvelles inondations survinrent dans la vallée de la Senne.

Dès le 20 de ce mois, le Département des Travaux Publics chargea l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du Brabant, de lui faire connaître à quel concours de circonstances il y avait lieu, dans son opinion, d'attribuer l'intensité des

inondations qui venaient d'affliger la vallée de la Senne, et notamment la ville de Bruxelles.

Dans un rapport développé qu'il adressa, le 15 mai 1851, au Département des Travaux Publics, ce fonctionnaire fit connaître que la rivière, en aval de Bruxelles, considérablement améliorée par les travaux que le Gouvernement y avait fait exécuter, lui paraissait pouvoir, sous le rapport de l'évacuation des eaux, rendre à peu près tous les services qu'en comportait l'état actuel.

Il formulait en même temps des propositions relativement aux mesures à prendre pour faciliter l'écoulement des eaux de la Senne de l'amont à l'aval de Bruxelles.

Soumises à l'examen du comité permanent consultatif des travaux publics, les propositions dont il s'agit firent l'objet d'un rapport dans lequel cette assemblée, sans prétendre que, si les travaux projetés étaient exécutés, il n'y aurait plus de débordements, ni à l'extérieur, ni à l'intérieur de Bruxelles, exprime l'opinion que l'état des choses existant alors serait notablement amélioré, surtout en ce qui concerne l'extérieur de la ville.

Cette même assemblée consultative estimait également que les modifications qui avaient été apportées depuis 1839, au cours de la Senne, en aval de Bruxelles, permettaient d'entreprendre les travaux destinés à faciliter l'écoulement des eaux de l'amont à l'aval de cette ville.

L'examen de la question déferée aux hommes techniques en était arrivé au point qui vient d'être indiqué, lorsque, — tout en constatant que la Senne n'étant ni navigable ni flottable, l'État n'avait point à se charger des travaux à entreprendre pour prévenir les débordements périodiques de cette rivière, — la loi du 20 décembre 1851 ouvrit au Gouvernement un crédit de 600,000 francs, à employer en subsides aux provinces et aux communes pour l'amélioration de la Senne, de l'Yser et des Nèthes.

Usant des pouvoirs que lui avait donnés cette loi, le Gouvernement convint avec l'autorité provinciale du Brabant que, pour l'exécution du projet dressé par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de cette province, en vue de l'écoulement plus rapide des eaux de la Senne de l'amont vers l'aval de la ville de Bruxelles, l'État interviendrait dans les frais à raison de 250,000 francs pour une dépense totale présumée de 532,000 francs, abstraction faite de certains ouvrages que, à raison de leur caractère spécial, l'État consentait à prendre à sa charge exclusive.

Aujourd'hui une très-grande partie des travaux prévus dans le projet dressé en 1851 se trouvent terminés, et l'on a lieu de s'applaudir de leur exécution, puisque pendant l'hiver rigoureux que nous venons de traverser, aucune inondation fâcheuse ne s'est produite dans la vallée de la Senne.

Certains ouvrages compris dans le même projet restent à entreprendre, qui nécessiteront vraisemblablement encore l'intervention pécuniaire de l'État.

Il vient d'être établi que le concours du Département des Travaux Publics et les subsides de l'État, se sont trouvés acquis dans une très-large proportion, toutes les fois qu'il s'est agi de débarrasser les populations riveraines de la Senne du fléau des inondations.

Dans ces dernières années, l'insalubrité notoire de la même rivière, principalement dans la traverse de Bruxelles et à l'aval de cette ville, a fait, à son tour, l'objet des études des autorités communale et provinciale, ainsi que des agents de l'État.

Pendant les sessions du conseil provincial du Brabant de 1859 et de 1860, de vives plaintes lui furent adressées à ce sujet par les riverains.

Chargée de rechercher les causes de cette situation, la commission médicale provinciale fit un rapport, à la suite duquel certaines mesures qui, se rattachant à la police des cours d'eau et des fabriques, et rentrant dans les attributions de la province, furent adoptées par le conseil du Brabant.

Il fallait cependant faire davantage, et, à la demande de la ville de Bruxelles, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées fut chargé par le Département des Travaux Publics d'étudier les moyens propres à remédier à l'insalubrité de la Senne.

Un premier travail de ce fonctionnaire fut communiqué au conseil provincial, pendant sa session de 1861.

Dans le cours de cette même session, le 19 juillet, le conseil prit une décision en vertu de laquelle fut instituée une commission composée de treize membres et présidée par le gouverneur.

Le rapport de cette commission a été publié en 1865.

Ce travail qui, jusqu'à un certain point, n'était que préparatoire, ne résolvait pas la question.

A la suite de cette publication et tandis que de nombreux projets dus à l'initiative privée lui étaient adressés, l'administration communale de Bruxelles s'est, en 1864, trouvée en demeure de prendre une résolution et a éprouvé, il faut bien le reconnaître, une très-sérieuse difficulté à le faire.

Dans ces circonstances et à la suite d'une démarche faite par le collège échevinal de la ville de Bruxelles, à l'effet d'obtenir le concours des agents de l'État dans l'étude technique de la question d'assainissement de la Senne, le Département des Travaux Publics a, le 3 juin 1864, institué une commission composée de fonctionnaires supérieurs des ponts et chaussées, ayant mission de rechercher les moyens pratiques d'obvier à l'insalubrité de la Senne.

Cette dernière commission s'est occupée avec tout le soin et avec toute l'activité désirables de l'accomplissement de son importante tâche. Elle est aujourd'hui à la veille de pouvoir faire connaître le résultat de ses laborieuses études.

C'est dans cet état des choses, et en tenant compte de ce que la question d'assainissement de la Senne, de même que naguère la question du remède à apporter aux inondations de la vallée, revêt, à un certain degré, un caractère d'utilité publique, que le Gouvernement demande aujourd'hui à la Législature qu'un crédit de 3,000,000 de francs soit ouvert au Ministère des Travaux Publics pour permettre de prêter l'intervention de l'État dans les travaux d'assainissement qu'il y aura lieu d'entreprendre.

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

En mettant à la disposition du Gouvernement le crédit nécessaire à 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, la loi du 14 septembre 1864 lui a donné les moyens de construire immédiatement les trois derniers barrages qui, pour la canalisation complète du fleuve, entre les points préindiqués, doivent encore être établis à la suite de celui qui est aujourd'hui en voie de construction à l'aval du pont de Huy. Il devient en conséquence opportun que le Gouvernement puisse disposer du crédit complémentaire de 600,000 francs que, dans l'exposé des motifs de la loi précitée du 14 septembre 1864, il a indiqué comme devant être affecté à la construction des ouvrages accessoires à établir, dans le même but, sur ce point de la Meuse.

Le projet des trois barrages nouveaux, vient d'être approuvé par le Gouvernement, et l'adjudication publique de leur entreprise, annoncée déjà, ne tardera pas à avoir lieu.

On peut donc dire que, dans un avenir prochain, l'œuvre de la canalisation de la Meuse sera accomplie sur tout le développement de la partie de ce fleuve comprise entre l'embouchure de la Sambre, à Namur, et la fonderie de canons, à Liège.

Évidemment ce résultat obtenu sera déjà très-satisfaisant, notamment au point de vue des relations commerciales dans l'intérieur du pays; mais alors qu'on se rappelle que le plus grand obstacle au développement des relations commerciales entre les provinces belges riveraines de la Meuse et les Ardennes françaises, a été jusqu'à présent l'état fâcheux dans lequel s'est trouvée la navigation sur ce fleuve, on demeure convaincu qu'il reste quelque chose à faire et que la belle œuvre entreprise et poursuivie avec persévérance par le Gouvernement restera incomplète tant que la Meuse n'aura pas été canalisée dans sa partie comprise entre l'embouchure de la Sambre, à Namur, et la frontière de France.

C'est à l'effet de pouvoir donner un commencement d'exécution à ce travail, estimé 5,500,000 francs, par la construction immédiate de deux barrages au moins, et pour être à même de continuer, jusqu'à concurrence d'une somme de 400,000 francs, les travaux de canalisation de la Meuse, en aval de Namur, que le Gouvernement demande un crédit de 2,000,000 de francs.

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

Le Gouvernement a fait exécuter, dans la forêt de Hertogenwald et sur le plateau des hautes fanges, des travaux de défrichement et d'assèchement. Ces travaux, conçus en vue de l'amélioration du domaine de l'État, ont atteint leur

but, en débarrassant le sol de l'excès d'eau dont il était habituellement imprégné.

Mais ils ont, en même temps, modifié le régime de la rivière dans le bassin hydrographique de laquelle ils ont été pratiqués, c'est-à-dire de la Vesdre.

L'eau qui, à la suite des pluies ou de la fonte des neiges, descendait autrefois lentement du plateau dans la rivière, parcourt aujourd'hui ce chemin avec rapidité, dans les vastes et nombreuses saignées pratiquées sur les flancs des montagnes.

Ainsi, à un régime d'eaux moyennes a succédé un régime torrentueux d'eaux alternativement trop hautes ou trop basses. Une partie des premières s'écoule inutile, souvent nuisible ; les secondes sont insuffisantes pour les besoins auxquels il y a à pourvoir.

La réserve qu'il s'agit de former doit avoir pour effet de rétablir un régime régulier dans la rivière, en retenant l'excès d'eau qui y afflue à certains moments et en la lui restituant, dans des conditions diverses, aux époques de sécheresses.

Trois de nos principales fabrications, celle des draps, celle des armes et celle des métaux sont représentées : la première par 76, la deuxième par 16, la troisième par 14 usines, dans les 118 établissements industriels échelonnés sur le cours de la Vesdre, à l'aval de l'embouchure de la Gileppe.

Les intérêts de ces usines sont gravement compromis par la situation actuelle. Pour la fabrication des étoffes de laine, la modification de cette situation est presque une question de vie ou de mort. La quantité d'eau dont elle dispose habituellement est insuffisante pour l'accomplissement des opérations qu'elle comporte et la qualité de ses produits, qui la plaçait autrefois au premier rang, a subi une dépréciation aussi incontestée que regrettable.

La salubrité publique et l'agriculture ont aussi à souffrir, tant des inondations qui sévissent dans la vallée que des sécheresses qui y succèdent.

Il s'agit donc ici d'un grand intérêt public : il y a obligation pour le Gouvernement d'y pourvoir. Aussi n'a-t-on pas hésité à inscrire dans le projet de loi la somme nécessaire à l'exécution d'un travail qui doit vivifier l'industrie nationale et satisfaire de plus à des nécessités hygiéniques et agricoles bien constatées.

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

La crique dite des Pêcheurs, à Ostende, est insuffisante pour contenir les bateaux de pêche qui appartiennent à ce port. Il en résulte que de nombreux bateaux de cette espèce se voient obligés de s'amarrer le long du quai affecté au service des bateaux à vapeur dont ils gênent les manœuvres et prennent la place, et où, dans les gros temps, ils se trouvent exposés à de fréquentes et graves avaries.

L'agrandissement du bassin d'échouage des bateaux pêcheurs, à Ostende, serait donc l'exécution d'un travail utile à la fois à la pêche nationale et au service de la navigation à vapeur.

Un crédit de 550,000 francs est réclamé dans ce but.

§ 13. — Amélioration du port de Nieuport.

Depuis les événements politiques de 1830, l'État n'a, pour ainsi dire, pas discontinué de s'imposer de lourds sacrifices dans l'intérêt de l'amélioration du port d'Ostende.

Sans entrer dans des développements plus circonstanciés, à cet égard, on rappellera ici que l'estacade d'est a été prolongée, que l'estacade d'ouest a été établie, qu'une nouvelle écluse de chasse, avec bassin de retenue, a été construite et qu'un phare de premier ordre a été édifié.

L'État n'a pas reculé davantage devant les charges que lui impose l'amélioration de la situation dans laquelle se trouvent les bateaux pêcheurs de Blankenberghe; c'est ainsi que, dans le moment actuel, il fait établir dans cette localité un port de refuge dont la dépense d'établissement atteindra le chiffre de 1,800,000 francs.

La ville de Nieuport, avantageusement située sur la mer du Nord, est, par sa proximité des côtes de l'Angleterre, placée de manière à voir s'étendre ses relations maritimes et s'accroître son commerce.

Dans cette situation des choses, il est équitable que le Gouvernement vienne en aide à cette intéressante cité et il est opportun pour lui, au moment où l'industrie privée va, par une voie ferrée, rattacher Nieuport au réseau national, d'apporter son contingent en faisant exécuter des travaux d'amélioration au port.

En se plaçant à ce point de vue, le Gouvernement demande qu'un crédit de 1,000,000 de francs soit mis à sa disposition pour donner un commencement d'exécution aux travaux d'amélioration à entreprendre.

Ce premier crédit sera affecté à la construction d'ouvrages qui, même pris isolément, auront leur utilité propre et immédiate.

B. ROUTES.

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

Par la loi du 8 septembre 1859, § 12, un crédit de 1,000,000 de francs a été mis à la disposition du Gouvernement pour travaux de raccordement de routes, tant au chemin de fer de l'État qu'aux chemins de fer concédés.

Ce crédit, qui est entièrement absorbé, a été employé à la construction, aux rails de l'État, de routes de raccordement, et en subsides aux communes qui se sont chargées du pavage ou de l'empierrement de chemins aboutissant à des stations.

Depuis cette époque un grand nombre de chemins de fer ont été concédés, et les travaux de construction de plusieurs d'entre eux étant déjà très-avancés, il importe de continuer l'œuvre commencée, en reliant les nouvelles stations avec les communes qui se trouvent actuellement dans l'isolement.

Le crédit demandé de 2,000.000 de francs, a pour objet de pourvoir à ces travaux de raccordement qui seraient exécutés, en grande partie, dans la province

de Luxembourg, dont la configuration, la grande étendue et la faible population exigent que l'État lui vienne en aide, d'autant plus qu'aucun des travaux projetés n'intéresse cette province.

C. BATIMENTS CIVILS.

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

Par les lois des 18 mai 1845, 4 juin 1850, 29 novembre 1854 et 8 septembre 1859, des crédits, s'élevant ensemble à 1,194,365 francs, ont été alloués pour cette restauration.

Ces crédits sont épuisés et il importe de continuer les travaux afin de mettre cet antique monument en état de répondre complètement à sa multiple destination, en fournissant des locaux aux divers services généraux et provinciaux, etc.

L'état indicatif et estimatif de tous les travaux restant à y exécuter s'élève à la somme de 1,800,000 francs.

Pour le moment, on se borne à demander un nouveau crédit de 400,000 francs.

D. CHEMIN DE FER.

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

Un premier crédit de 3,000,000 de francs a été alloué au Département des Travaux Publics par le § 1^{er} de l'art. 1^{er} de la loi du 14 août 1862, pour la construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, par Cortenbergh.

En demandant à la Législature que cette première allocation fut mise à sa disposition, le Gouvernement lui a fait connaître que l'estimation totale de la dépense à résulter de la construction de cette nouvelle voie ferrée s'élevait à 5,800,000 francs.

Les travaux à exécuter pour la construction complète de ce chemin de fer, non compris le railway, sont divisés en deux lots :

Le premier lot comprend les travaux à exécuter, d'une part, entre Schaerbeek et un point pris sur le territoire de Saventhem, et, d'autre part, entre Cortenbergh et Louvain. Le second lot comprend les travaux à exécuter entre le point prémentionné, pris sur les territoires de Saventhem et de Cortenbergh.

Le premier lot, dont l'estimation s'élevait à 1,776,000 francs, a été adjugé moyennant la somme de fr. 1,509,600

Usant de la faculté qu'il s'était réservée dans le contrat d'entreprise, le Département des Travaux Publics a confié à l'adjudicataire du premier lot, au prix de l'estimation, qui s'élevait à 867,000 francs, modifiés conformément au résultat de l'adjudication, les travaux constituant le deuxième lot, soit. 736,950

Ensemble fr. 2,246,550

Si, à ce chiffre de 2,246,530 francs, on ajoute la dépense qui est résultée jusqu'à ce jour de l'acquisition et de l'expropriation des propriétés nécessaires à l'exécution des travaux, et qui est de 1,085,402 francs, on trouve un total de 3,331,932 francs, qui est supérieur de 331,652 francs au montant du crédit alloué.

Le crédit de 2,800,000 francs qu'il demande aujourd'hui est destiné à mettre le Gouvernement en position de faire face, dans la proportion qui vient d'être indiquée, aux engagements contractés et à pourvoir à l'établissement du railway proprement dit, sur tout le développement du chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, par Cortenberg.

§ 17. — Parachèvement du réseau actuel.

Les ressources mises à la disposition du Gouvernement par la loi du 14 septembre 1864, comme par les lois antérieures, sont entièrement dépensées ou engagées dans les travaux en cours d'exécution.

Il importe donc qu'il soit ouvert immédiatement un nouveau crédit permettant de continuer les ouvrages commencés et d'entreprendre les plus urgents de ceux restant à entamer.

Des travaux nombreux ont été exécutés, sur tous les points du réseau, dans le courant des cinq dernières années

Les locaux provisoires et insuffisants, dont l'aspect peu digne d'une grande exploitation a été souvent l'objet des critiques des membres des deux Chambres, ont presque partout disparu pour faire place à des bâtiments définitifs répondant aux besoins du trafic et aux justes exigences du public.

Voici l'énumération des stations où des bâtiments ont été construits et mis successivement en service pendant cette période :

Vieux-Dieu, Boortmeerbeek, Haecht, Wespelaer, Esemael, Gingelom, Rosoux, Ensival, Dolhain, Malderen, Audeghem, Tronchiennes, Landeghem, Olsene, Templeuve, Havinnes, Masles, Erembodeghem, Forest, Loth, Lembecq, Hennuyères, Boussu, Gouy-lez-Piéton, Pont-à-Celles, Couillet, le Campinaire, Farciennes, Auvélais, Floreffe, Nimy, Obourg, Havré, Braquegnies, Bois-du-Luc, la Paix, Baume, Mariemont, l'Olive, l'Étoile, Bascoup, Deynze, Gosselies, Marchiennes, Châtelineau, Luttre, Namur.

Le bâtiment principal de la station du Nord, à Bruxelles, a été terminé et la gare couverte de la station de Gand, allongée; des stations ont été agrandies, des hangars, des voies, des pavages, des grues ont été établis sur un grand nombre de points.

Ainsi que tout le monde a pu le constater, la physionomie du chemin de fer de l'État s'est complètement modifiée, depuis que ces nombreuses constructions sont terminées.

Cependant, il reste beaucoup à faire pour mettre tout le réseau dans une situation de bonne et régulière exploitation.

Les travaux de premier établissement ne sont pas finis.

La station de Namur est achevée en ce qui concerne le service des voyageurs ; mais il reste à y établir les hangars à marchandises, des voies, du pavage, etc.

Les stations définitives de Liège (Guillemins), Mons, Mouscron, Bruxelles (Midi), Quiévrain, en cours d'exécution, sont arrivées à des degrés divers d'avancement, mais ne sauraient être terminées que moyennant de nouveaux crédits.

Les stations de Charleroi, de Haut-Pré et d'Ans se trouvent toujours dans une situation provisoire dont il est urgent de les faire sortir.

Beaucoup de stations sont encore dépourvues de magasins. Or, il importe que partout les marchandises susceptibles de s'avarier, lorsqu'elles sont exposées à l'air, soient placées dans des hangars.

Dans les stations intermédiaires, l'embarquement et le débarquement des voyageurs se fait actuellement du côté où le bâtiment des recettes est construit.

Les voyageurs partant par un train qui s'arrête sur la voie la plus éloignée du bâtiment se groupent, en attendant de pouvoir monter en voiture, dans l'entre-voie et sur la voie la plus rapprochée de ce bâtiment.

De même, les personnes descendant du train se trouvent immédiatement sur cette voie, après avoir mis pied à terre dans l'entre-voie.

Or, il arrive souvent qu'à ce moment-là même, un train marchant dans le sens opposé survient et que, sans les plus grandes précautions, la vie des voyageurs, que l'on a souvent beaucoup de peine à écarter de la voie, est gravement exposée.

Afin de soustraire le public à cette cause de dangers, qui se présente d'autant plus fréquemment que le nombre des trains augmente, et de prévenir les retards qui sont la conséquence forcée des précautions qu'il faut prendre dans ce cas, le Gouvernement a décidé qu'à l'avenir, l'embarquement et le débarquement auraient toujours lieu du côté opposé à l'entre-voie, c'est-à-dire du côté extérieur.

Pour mettre cette excellente mesure à exécution, il faudra pourvoir toutes les stations, du côté opposé au bâtiment des recettes, d'un second trottoir et d'un abri où les voyageurs partant puissent attendre, en toute sécurité, le train qu'ils doivent prendre, et les voyageurs arrivant, débarquer sans être exposés à être atteints par un convoi.

Enfin, à raison de l'accroissement du trafic des voyageurs et des marchandises, les installations que l'on croyait assez vastes, il y a peu d'années encore, sont devenues partout insuffisantes.

La prospérité du chemin de fer de l'État grandit d'une manière réellement remarquable.

Voici, mises en regard, les recettes des cinq dernières années :

1860	fr. 29,601,994
1861	31,931,531
1862	32,548,265
1863	33,886,435
1864	36,035,265

Ainsi, nonobstant les importantes réductions apportées, par mesure générale, aux tarifs des marchandises, en 1862 et en 1864; nonobstant les mesures partielles introduites incessamment dans les conditions de transport et qui, toutes, ont pour objet un dégrèvement de prix, les recettes ont suivi constamment une progression ascendante.

Si l'on prend l'année 1860 pour terme de comparaison, on voit qu'en cinq années, le produit du chemin de fer de l'État s'est accru de 6,455,271 francs. Si l'on compare l'année 1864 à 1863, on trouve une augmentation de recette de 2,148,850 francs, c'est-à-dire que, dans le courant de la dernière année, l'augmentation de recette a été de près du tiers de l'augmentation totale pendant les cinq dernières années.

Le chemin de fer de l'État a transporté :

En 1860.	7,412,561 voyageurs.
En 1861.	7,849,594 —
En 1862.	8,131,685 —
En 1863.	8,818,952 —
En 1864.	9,421,652 —

Chaque année, le nombre des voyageurs augmente donc d'une manière marquée : la progression du mouvement de 1860 à 1864 est de plus de 2,000,000 de voyageurs.

On comprend qu'un semblable accroissement amène avec lui des besoins nouveaux.

Des bureaux, des salles de bagages, des salles d'attente, des quais, etc., peuvent être satisfaisants pour un mouvement donné, répondre même à un notable accroissement, mais ne plus suffire au-delà d'une certaine limite.

Il arrive alors un moment où il faut tout transformer; c'est le cas qui se présente à Bruges, à Tournay et ailleurs.

L'augmentation du nombre des voyageurs a, sous un autre rapport, nécessité une mesure nouvelle qui a été l'occasion d'un progrès fort important : l'augmentation, dans une large proportion, du nombre de stations d'un ordre secondaire.

Pour assurer la marche régulière des trains sur les parcours les plus encombrés, c'est-à-dire aux abords de la capitale, il a fallu instituer des trains de banlieue desservant les localités intermédiaires de peu d'importance.

Il en est résulté d'abord ce grand avantage que les trains principaux ne devant plus s'arrêter dans un aussi grand nombre de stations, on a pu diminuer la durée de leur parcours.

Ensuite, le nombre des stations dans la zone desservie par les trains de banlieue n'exerçant plus aucune influence sur la vitesse effective des trains à grand parcours, il a été possible d'y multiplier, sans inconvénient, les arrêts.

C'est ainsi que, depuis un an, on n'a pas ouvert moins de dix stations nouvelles.

Ce sont :

Laeken, Berchem-Sainte-Agathe, Dilbeek, Bodeghem-Saint-Martin, Schaerbeek, Haeren, Eppeghem, Weerde, Herent, Berchem (Anvers) (1).

Le Gouvernement se propose de persévérer dans cette voie ; il organisera des trains secondaires pour le service des petites stations, partout où l'accroissement du mouvement rendra cette innovation opportune, et il saisira chaque fois cette occasion pour ouvrir des stations nouvelles là où l'utilité lui en sera démontrée.

La création de ces stations est une source de dépense à laquelle ne correspond peut-être pas toujours, à l'origine, une recette suffisante. Mais il est certain qu'à raison du développement des affaires, toutes celles qui ont été ouvertes jusqu'ici donneront, dans l'avenir, des recettes fructueuses.

Le Gouvernement est persuadé d'ailleurs que les Chambres approuveront une mesure qui a pour effet de répandre de plus en plus, dans le pays, les avantages que procure le voisinage immédiat du railway et de populariser, tous les jours davantage, l'exploitation des chemins de fer de l'État.

Si l'on prend maintenant le mouvement des grosses marchandises, l'on trouve qu'il a été embarqué :

En 1860.	3,678,002 tonnes.
En 1861.	4,105,029 —
En 1862.	4,276,480 —
En 1863.	4,478,641 —
En 1864.	5,251,549 —

Done, en 1864, le chemin de fer de l'État a transporté 772,708 tonnes de grosses marchandises, ou à peu près 18 p. % de plus qu'en 1863.

Comparé à celui de 1860, le mouvement de 1864 présente une augmentation de plus de 42 p. %.

Il n'est donc pas étonnant, en présence d'une pareille extension (et tout permet de croire que cette progression ne se ralentira pas) que, pour faire face aux nécessités que ces chiffres accusent, il faille augmenter le nombre des voies dans les stations, agrandir les pacs de chargement et de déchargement, construire des hangars nouveaux, en un mot, développer, modifier et transformer tous les moyens d'exploitation.

Pour énumérer les stations où, dans une mesure variable, l'accroissement du trafic réclame des modifications ou des extensions, il faudrait donner en quelque sorte la nomenclature de toutes celles que le chemin de fer de l'État comprend.

L'extension du mouvement a nécessité et nécessitera encore dans l'avenir l'augmentation du nombre des locomotives, des voitures à voyageurs, des wagons à bagages et des wagons à marchandises.

(1) À ces stations, il faut ajouter celles de Hennyères et de Neufville, ainsi que celle de Quaregnon qui sera ouverte incessamment.

Mais à mesure qu'il augmente, le matériel de transport et de traction exige des remises plus grandes pour l'abriter, des ateliers plus vastes pour le visiter et le réparer.

La construction de grandes remises pouvant contenir de 40 à 50 locomotives est devenue nécessaire à Bruxelles, à Gand, à Liège, à Charleroi.

Ensuite, il faut un certain nombre de remises à voitures dans les stations où l'on forme les trains.

Enfin, il est urgent d'agrandir l'arsenal de Malines.

Dans la situation actuelle, le matériel ne peut pas être réparé en temps utile, à défaut d'espace suffisant.

L'agrandissement de l'arsenal comporte des acquisitions de terrains, la construction d'ateliers pour la chaudronnerie, pour les garnisseurs, les peintres, les bacheurs; la construction de hangars, voies, etc.

La voie proprement dite exige aussi diverses améliorations.

Ce sont : l'application d'éclisses aux rails qui en sont encore dépourvus, la substitution d'un ballast convenable au sable fin et léger employé sur diverses sections, et qui, par les temps de sécheresse, est soulevé par le vent et couvre les voyageurs d'une poussière désagréable; la substitution de passages par dessus ou au-dessous à des passages à niveau, là où cela est possible sans altérer d'une manière trop sensible le profil des chemins; la construction de 300 loges de gardes-route; la construction de la double voie dans la traversée des fortifications à l'entrée de la station d'Ostende; le détournement de la chaussée de Mons à Valenciennes, à l'extrémité ouest de la station de Mons, chaussée qui, dans sa situation actuelle, fait obstacle à l'agrandissement de cette station, etc.

L'ensemble des travaux reconnus nécessaires pour modifier, transformer et compléter les stations, construire des remises aux locomotives et aux voitures, agrandir l'arsenal de Malines, améliorer la voie proprement dite, etc., sont évalués à la somme de 16,000,000 de francs (1).

Cependant, eu égard à l'obligation de pourvoir à d'autres besoins non moins bien constatés, le Gouvernement se borne à demander, quant à présent, aux Chambres un crédit de 8 millions.

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

La ligne du Midi est rattachée aux lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest, à Bruxelles, par une voie de raccordement établie sur les boulevards de la ville.

Cet embranchement a été construit en suite d'une convention intervenue entre le Département des Travaux Publics et l'administration communale de Bruxelles, le 24 mars 1840.

(1) Cette somme de 16 millions ne comprend pas celle de 600,000 francs que le Gouvernement espère retirer de la vente des terrains disponibles à la station actuelle du Midi, à Bruxelles, et qu'il proposera d'appliquer aux travaux de la station nouvelle.

Inauguré le 28 septembre 1841, il forme encore actuellement le trait d'union entre les chemins de fer de l'État dans la capitale.

Cependant ce raccordement est loin d'être satisfaisant.

Il n'est qu'à simple voie et ne sert qu'au trafic des marchandises.

Il n'est pas approprié — et il n'est guère susceptible de l'être — au trafic des voyageurs.

D'un autre côté, ce chemin de fer établi sur les boulevards est une cause de sérieux inconvénients et de graves dangers pour les habitants de Bruxelles.

Il a donné lieu à de nombreuses et vives réclamations.

La Chambre s'en est occupée à plusieurs reprises, et le Gouvernement s'est engagé à le faire disparaître et à le remplacer par une jonction plus complète des deux parties du réseau du chemin de fer de l'État, aussitôt qu'il pourrait disposer des fonds nécessaires pour cet objet.

Le Gouvernement vient aujourd'hui remplir cet engagement.

Depuis longtemps, un grand nombre de projets ont été soumis au Département des Travaux Publics.

Diverses combinaisons, et entre autres la traversée de la ville, à niveau, sur arcades ou en souterrain, furent présentées.

Tous ces projets comportaient une station centrale, soit au Marché aux Poulets, soit sur le Marché aux Grains, soit enfin derrière le Théâtre de la Monnaie.

Le Ministre des Travaux Publics nomma, le 2 août 1853, une commission pour l'examen des divers projets déposés (1).

Cette commission proposa de n'accueillir aucun des projets, émanant soit de particuliers, soit d'ingénieurs de l'État, sur lesquels son examen avait porté.

Elle repoussa d'une manière absolue l'idée de l'établissement d'une station centrale à Bruxelles et se prononça pour le raccordement par l'extérieur de la ville, en laissant au Gouvernement le soin de faire étudier à nouveau le mode de raccordement, ainsi que le meilleur moyen de parer aux difficultés d'application des diverses idées mises en avant dans le sein de la commission.

Voici un extrait de son rapport (2), en ce qui concerne le projet d'une station centrale et la solution de continuité des chemins à Bruxelles.

.
 « Une station centrale qui reliait les lignes de l'État, serait sans grande
 » utilité, et les sacrifices que son établissement imposerait, dépasseraient de
 » beaucoup les avantages qu'on en retirerait. Une semblable station devrait, en
 » effet, s'étendre sur une très-grande superficie. La station du Nord qui, dit-on,
 » est déjà insuffisante, comprend trois hectares cinquante ares ; supposons que

(1) Cette commission était composée, sous la présidence de M. Tesch, de MM. De Brouckere, bourgmestre de Bruxelles, De Meure et Walter, conseillers communaux ; le général Nerenburger, Willmar et Groetaers, inspecteur-général et ingénieur en chef des ponts et chaussées ; Poncellet et Strens, ingénieur en chef et inspecteur du chemin de fer de l'État ; Dupont, secrétaire.

(2) Ce rapport porte la date du 25 novembre 1853.

» pour réunir le service des deux stations, il ne faille ajouter qu'un hectare
 » et demi, la station centrale devrait comprendre cinq hectares, et l'acquisition
 » de cinq hectares dans le centre de la ville, la démolition des bâtiments qui s'y
 » trouvent, sans compter l'acquisition des terrains et la démolition des bâti-
 » ments qui se trouvent sur toute la ligne. depuis la station du Midi jusqu'à la
 » porte de Cologne, entraîneraient une dépense à laquelle aucune autorité en
 » Belgique ne consentira à se soumettre. D'un autre côté, les inconvénients qui
 » peuvent résulter de la solution de continuité existante entre les lignes de l'État
 » peuvent être évités par un raccordement extérieur qui relierait la ligne du
 » Midi avec celle de l'Est à celle du Nord, comme nous le verrons plus loin

» Quant à l'intérêt de la capitale, nous n'avons pas pensé qu'il fût engagé
 » dans le débat, si ce n'est en ce qui touche le raccordement qui passe sur une
 » partie de ses boulevards et qu'elle doit désirer voir disparaître; hors de là, il
 » est impossible de dire ce que Bruxelles peut gagner à l'établissement d'une
 » station centrale.

» Dans le temps, on a soutenu que son intérêt exigeait que les deux lignes ne
 » fussent pas reliées pour forcer les voyageurs de s'y arrêter.

» Si l'argument pouvait paraître inspiré par un grand égoïsme, il avait au
 » moins quelque chose de fondé. Mais nous n'avons pu découvrir le grand avan-
 » tage que la capitale pouvait retirer de ce que les voyageurs ne s'y arrêtent pas,
 » ou de ce que, comme je l'ai dit plus haut, ils descendent plutôt au Marché aux
 » Grains ou au Marché aux Poissons qu'à la station du Nord ou à celle du Midi.

» Nous comprenons que, dans les villes qui, comme Londres, ont du centre
 » aux extrémités une très-grande distance à parcourir, il y ait un immense
 » intérêt à se rapprocher le plus possible du centre; le rapprochement du chemin
 » de fer devient une grande économie de temps et d'argent.

» Quelque grande que l'on fasse une station à l'intérieur de la ville, il n'est
 » guère possible qu'il puisse être pourvu aux besoins du service, à cause de
 » l'encombrement qui résulterait sur un seul point de nombreux convois de
 » voyageurs et de marchandises arrivant de directions opposées. On serait donc
 » forcé de conserver encore les stations actuelles, d'en conserver au moins une
 » partie, et l'établissement d'une station centrale, au lieu de permettre une
 » économie dans l'administration, deviendrait probablement une nouvelle source
 » de dépense. »

Le Gouvernement adopta entièrement cette manière de voir et fit étudier, avec beaucoup de soin, les plans d'un raccordement extérieur.

Ces études aboutirent à un résultat satisfaisant.

On pouvait donc considérer la question comme vidée, l'instruction de cette affaire comme complètement terminée, lorsque, dans le courant de l'année dernière, l'idée de traverser la ville directement fut reproduite sous une autre forme.

M. Keller propose de relier le Nord au Midi au moyen d'un chemin de fer souterrain qui, établi sous un boulevard à ouvrir entre la place des Nations et la place Rouppe, serait prolongé jusque dans la gare du Nord, d'une part, et la nouvelle station du Midi, d'autre part.

Les considérations si bien développées dans le rapport de la commission du 2 août 1855 sont applicables à ce projet, absolument comme à tous ceux qui l'ont précédé.

Elles le sont avec d'autant plus de force, que l'exécution d'un semblable travail serait accompagnée de difficultés techniques qui ne sauraient être vaincues que moyennant d'énormes dépenses.

Au reste, il serait inutile de s'occuper ici plus longuement de ce projet, car, dans l'opinion de son auteur, comme dans celle du Gouvernement, ce chemin de fer souterrain ne saurait remplacer le chemin de fer du boulevard qu'il s'agit de supprimer.

Voici ce qu'on lit à la page 17 du mémoire intitulé : *Bruxelles embelli et assaini* (septembre 1864) :

« Ce dernier chemin de fer (celui par Molenbeek-Saint-Jean) se fera dans tous les cas, il servira surtout pour les grosses marchandises dont le transport ne peut s'effectuer plus longtemps par la ligne des boulevards.

.
 » Le chemin de fer extérieur par Molenbeek-Saint-Jean n'exclut donc en aucune façon la construction d'une voie intérieure directe, devant servir spécialement aux voyageurs. On peut même avancer que l'un de ces projets est le complément naturel de l'autre. »

M. Keller dit ensuite dans son troisième mémoire (janvier 1865), à la page 12, ce qui suit :

« Ceci dit, nous ne voyons nullement la nécessité de faire passer par les galeries des chargements si volumineux, puisque si l'on construit un chemin de fer de ceinture par Molenbeek-Saint-Jean, ce qui se fera dans tous les cas, soit par le Gouvernement, soit par l'industrie privée, le transport des grosses marchandises suivra cette voie, qui servira d'exutoire à la voie directe, de sorte que les voyageurs, leurs bagages et les petites marchandises seulement, passeront par les galeries..... »

Or, les Chambres reconnaîtront sans doute qu'il ne pourrait être question d'exécuter à la fois et la ligne souterraine et le chemin de fer extérieur par Molenbeek-Saint-Jean.

Le Gouvernement ne pourrait se résoudre à proposer une aussi énorme dépense en vue de combler la solution de continuité que le réseau des chemins de fer présente à Bruxelles.

En supposant que l'utilité du raccordement intérieur fût établi et que cette utilité fût en rapport avec la dépense d'un semblable travail, encore faudrait-il l'ajourner pour laisser la priorité au chemin de fer de raccordement extérieur.

C'est donc l'exécution de ce raccordement extérieur que le Gouvernement propose aujourd'hui.

Cette ligne partira de celle du Midi, à l'extrémité de la nouvelle station, au moyen d'une double courbe, tournée, l'une vers cette station, l'autre vers Braine-le-Comte, et se dirigera vers les faubourgs d'Anderlecht et de Ninove, en

traversant la chaussée de Mons, le canal de Charleroi, la rue de Birmingham et la chaussée de Ninove.

Immédiatement au delà de celle-ci, le tracé s'inclinera à droite, derrière le cimetière de la ville, cotoyera les étangs Noirs et traversera les chaussées de Gand et de Jette-Saint-Pierre, et se dirigera ensuite vers Laeken, où il se raccordera avec la ligne de Dendre-et-Waes par une double courbe également, l'une, tournée vers Gand, l'autre, vers le canal de Willebrouck.

La seconde de ces courbes se reliera à la ligne de Dendre-et-Waes immédiatement à l'amont de la station de Laeken.

Sur la rive droite du canal, les communications seront complétées par un raccordement avec la ligne du Nord, tourné vers Malines et aboutissant à cette ligne à l'amont de la station de Schaerbeek, et, par suite, de la bifurcation de la ligne directe de Louvain, et par un raccordement avec le chemin de fer du Luxembourg passant au-dessus de la ligne du Nord.

Le profil en long de ce chemin de fer est disposé de manière que la chaussée de Mons, la rue de Birmingham, les chaussées de Ninove, de Flandre et de Jette soient traversées au-dessus ou au-dessous, au moyen de viaducs, et à ce que toutes les voies de communication nouvelles, telles que le prolongement projeté du boulevard d'Anvers, puissent franchir également la ligne de chemin de fer autrement que par des passages à niveau.

Une grande station de voyageurs et marchandises sera établie aux étangs Noirs, c'est-à-dire au centre de la commune si industrielle de Molenbeek Saint-Jean.

Des stations pour voyageurs et le service des petites marchandises seront, en outre, construites à la chaussée de Mons, c'est-à-dire à proximité de la commune d'Anderlecht, et à la chaussée de Ninove.

Ce chemin de fer donnera donc à l'agglomération bruxelloise trois stations nouvelles.

Placé au cœur de la partie industrielle, il procurera à de nombreuses usines existantes ou à créer le long de son parcours, le précieux avantage de se trouver en rapport immédiat avec les rails.

Et, moyennant un détour insignifiant de 1,600 mètres (1), il établira la continuité entre les lignes du Nord et du Midi.

Ce chemin de fer remplacera, dans d'excellentes conditions, la ligne actuelle des boulevards, rendra d'immenses services à la population industrielle du faubourg de Flandre et, ainsi que l'examen le prouvera, il permettra l'organisation d'un bon et rapide service de transit pour les voyageurs qui voudront passer du Nord au Midi, et réciproquement, sans s'arrêter à Bruxelles.

Le Gouvernement est persuadé que les Chambres accueilleront ce projet avec

(1) Entre les aiguilles de bifurcation, au nord, d'une part, au midi, de l'autre, le développement du chemin de fer de raccordement projeté par Molenbeek-Saint-Jean, sera de 8,070 mètr.

Entre les mêmes points et par la jonction directe intérieure, supposée exécutée, elle serait de. 6,470 —

Différence. 1,600 mètr.

faveur. Son exécution donnera lieu à une dépense de 6 millions ; le crédit sollicité actuellement est de 5 millions.

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

Le chemin de fer Liégeois-Limbourgeois se termine, à Liège, au faubourg de Vivegnis à plus de 5 kilomètres du chemin de fer de l'État.

Le Gouvernement propose de combler cette lacune par la construction d'un chemin de fer qui, contournant la ville de Liège, à l'ouest et au nord, reliera la station des Guillemins à celle de Vivegnis.

Ce chemin de fer partira de la station des Guillemins en longeant le plan incliné sur une certaine étendue. Il tournera ensuite à droite pour traverser les rues Trokai et Madame, la chaussée Saint-Gilles, la rue Haute-Cheveau-Fosse, la rue Basse-Cheveau-Fosse ; puis, passant derrière l'usine à gaz, il se dirigera vers le Thier de la Fontaine, traversera le Mont-Saint-Martin, le tournant Saint-Hubert, les rues Table-de-Pierre, Salamandre et Pierreuse.

Il longera enfin la rue Derrière-le-Palais, les Mineurs et la rue Hors-Château, pour aboutir à la station de Vivegnis, après un parcours de 3,870 mètres.

La construction de cet embranchement fera disparaître une solution de continuité dans le système des lignes qui doivent mettre la province de Liège et du Luxembourg en communication avec le Limbourg et toute la Hollande. Il mettra en rapport avec les lignes de l'État, de Namur à Liège et le chemin de l'Ourthe actuellement en construction, les charbonnages et les nombreux établissements industriels groupés à l'aval de la ville.

Il rattachera également, à la station des Guillemins, l'importante commune de Herstal qui en est éloignée de plus de 6 kilomètres.

Il permettra la création d'une station pour voyageurs à proximité de la place Saint-Lambert, pour ainsi dire à la porte du Palais, dans une situation exceptionnellement favorable. Il procurera donc au Gouvernement le moyen de remplir l'engagement pris envers la ville de Liège par la loi du 20 décembre 1851, de la doter d'une station intérieure.

En poursuivant cette ligne de Vivegnis à Herstal, pour franchir la Meuse et se raccorder à la ligne de Maestricht, soit à Wandre, soit à Cheratte, la double ligne de chemin, prenant son origine à Flémalle à l'amont du bassin houiller de la Meuse, sera complétée jusqu'à l'aval de ce bassin.

La construction de la section des Guillemins à Vivegnis présente donc un haut caractère d'utilité publique, elle donnera lieu à une dépense de 6 millions.

Le Gouvernement se borne à demander, quant à présent, un crédit de 5 millions.

§ 18, 3° — Installations pour le service des établissements maritimes à Anvers.

La démolition de l'enceinte espagnole à Anvers permettra de donner une grande extension aux établissements maritimes et de développer ainsi, d'une manière

heureuse pour la ville d'Anvers et pour le pays, le commerce d'exportation, d'importation et de transit par ce port de mer.

Depuis longtemps, on se préoccupe, et avec raison, des moyens de créer à nos charbonnages des débouchés par la voie maritime. Aujourd'hui, des navires qui ont amené du bois à Anvers, quittent ce port sur lest pour aller prendre à New-Castle un chargement de charbon en destination de l'un ou l'autre port de la Baltique.

Le même fait se constate pour d'autres navires ⁽¹⁾.

Si les facilités d'embarquement étaient les mêmes à Anvers qu'à New-Castle, les navires ne quitteraient pas le premier de ces ports pour aller prendre un chargement de charbon dans le second.

Mais il est loin d'en être ainsi.

A Anvers, la mise à bord du charbon constitue une opération difficile et onéreuse.

Il importe de remédier à cette situation.

En 1864, il a été exporté de l'Angleterre. 8,800,420 tonnes de charbon.

Comparé à l'exportation de 1853, qui a été de 4,976,902 tonnes, ce mouvement accuse une augmentation de 3,823,518 tonnes pendant les dix dernières années.

Il doit y avoir une place pour la Belgique sur ce vaste marché. C'est aux charbonnages et au commerce d'Anvers à savoir la conquérir.

Le Gouvernement a ouvert la voie, en octroyant un tarif réduit pour le transport, par le chemin de fer de l'État, des charbons destinés à être exportés par navire de mer.

Grâce à ce tarif, l'exportation, nulle jusqu'à présent, semble déjà vouloir se développer; mais elle ne se développera réellement que lorsque des bassins spéciaux, bien outillés, permettant l'embarquement économique de cette marchandise, auront été construits.

Par suite de l'extension des chemins de fer sur le continent, un certain nombre de ports de mer se trouvent, vis à vis du marché de l'Allemagne centrale et de la Suisse, dans des conditions à peu près identiques pour le transport des marchandises.

(1) Voici le relevé des navires, autres que les navires belges et anglais, qui sont partis sur lest d'Anvers, dans le courant de 1862, pour aller prendre un chargement de charbon à New-Castle :

	Nombre.	Tonnage.
Navires prussiens	80	17,174
Id. italiens	60	16,904
Id. français	50	3,686
Id. danois	50	3,894
Id. de nations diverses	16	3,414
Ensemble	216	49,072

La supériorité appartiendra à celui de ces ports qui offrira au transit le service, à la fois le plus économique, le plus sûr et le plus prompt.

Le Gouvernement fera ce qui dépendra de lui pour que le port d'Anvers soit le mieux desservi.

Il propose de consacrer un crédit de 4 millions à la construction d'une station commerciale à proximité des établissements maritimes, de voies, plateformes, etc., le long des bassins existants et à créer.

§ 18, 4°. — Chemin de fer de ceinture à Gand.

La station du chemin de fer de l'État, à Gand, est située au sud, tandis que les établissements industriels les plus importants et les plus nombreux se trouvent groupés au nord de la ville, entre l'ancienne porte du Sas et l'ancienne porte de Bruges.

Il en résulte que ces fabriques ne peuvent se procurer leur charbon par chemin de fer qu'en subissant un camionage onéreux sur 2,000 ou 2,500 mètres de distance, et qui élève, dans une forte proportion, le prix de revient de cette matière.

Cet état de choses est un obstacle évident au développement du transport, par chemin de fer, du charbon consommé par les usines de Gand.

D'un autre côté, le chemin de fer de Bruges à Eecloo aboutit à l'est de la ville et est resté jusqu'à présent complètement isolé, de ce côté, du réseau de l'État, au grand préjudice des populations qu'il dessert.

Un chemin de fer contournant la ville, à l'est et au nord, et aboutissant à l'ancienne porte de Bruges, après avoir touché au chemin de fer d'Eecloo, comblera cette lacune, mettra la voie ferrée à la portée des grandes industries de Gand et permettra de supprimer la partie de l'embranchement de l'entrepôt qui traverse les rues de la ville dans des conditions qu'il est presque impossible de maintenir.

Ce chemin de fer, qui pourra être approprié en même temps à un service de voyageurs, prendra son origine à Ledberg, sur le chemin de fer de l'État dont il se détachera par une double courbe, l'une tournée vers la station, l'autre vers Malines; il traversera la chaussée de Bruxelles et le Bas-Escaut, longera la plaine d'exercice et se raccordera au chemin de fer d'Eecloo, à l'ancienne porte d'Anvers. Il suivra parallèlement cette ligne jusque près de l'ancienne porte du Sas, où il s'infléchira à gauche, pour franchir le canal de Terneuzen, puis le canal de jonction entre celui-ci et le canal de Bruges, et aller se terminer à proximité de l'ancienne porte de Bruges.

Cette ligne présentera un développement de 8 1/2 kilomètres.

Des stations pour voyageurs et marchandises seront construites, à l'ancienne porte de Bruges et à l'ancienne porte d'Anvers. Des gares d'embarquement et de débarquement pour les voyageurs et les petites marchandises seront créées, à l'ancienne porte du Sas et à la traversée de la Chaussée de Bruxelles.

L'exécution de ce chemin, qui exercera une heureuse influence sur le trafic du réseau de l'État, est évalué à la somme de 4 millions.

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

La station du chemin de fer de l'État à Ostende est éloignée du quai des bateaux à vapeur.

Pour se rendre de l'une à l'autre, les voyageurs ont un chemin fort pénible à faire, surtout par les gros temps.

A Calais, la gare n'est guère séparée du bateau que par la largeur du quai. A Douvres, le gouvernement a fait construire une jetée en maçonnerie (*the Admiralty pier*) le long de laquelle les bateaux à vapeur d'Ostende et de Calais ebordent, et sur lequel les trains des chemins de fer du Sud-Est et de Londres à Douvres, par Chatam, ont accès.

Il importe que l'on ne soit pas moins bien installé, sous ce rapport, à Ostende qu'à Douvres et à Calais.

Un projet, dressé depuis plusieurs années, démontre que cela est parfaitement réalisable.

La voie longeant le trottoir de la gare couverte de la station sera prolongée par le bassin Sainte-Catherine, remblayé à cet effet, franchira le canal de Bruges, à proximité du nouvel entrepôt, et ira se développer parallèlement à l'estacade nommée le nouveau quai, qui devra être remplacé par un quai en maçonnerie.

La construction de ce quai, des bâtiments, de la gare, d'un pont sur l'écluse du bassin de commerce, mettant ce quai en communication avec la ville, ainsi que du chemin de fer dont la longueur ne sera que de 300 mètres environ, est évaluée à la somme de 600,000 francs.

Le pont au moyen duquel cet embranchement traversera le canal de Bruges à Ostende sera muni d'une paire de portes d'ebbe.

On pourra ainsi, comme la chambre de commerce de la ville de Bruges l'a demandé, baisser l'eau dans les bassins d'Ostende sans la baisser en même temps sur toute l'étendue du canal de Bruges à Ostende.

D'un autre côté, ces portes placées aussi près des bassins, permettront de vider ceux-ci sans priver entièrement la ville d'Ostende des eaux douces du canal, ainsi que cela aurait lieu si le barrage s'effectuait à l'écluse du contre-dam.

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

Par suite de la progression croissante des transports, la station de Verviers est devenue insuffisante.

Il n'est guère possible de l'agrandir, mais on peut la débarrasser de la plus grande partie du mouvement qui l'encombre aujourd'hui, sans utilité pour le trafic local.

Il suffit, à cet effet, de raccorder, directement et sans rebroussement, les voies de la ligne de Liège à celle de la ligne d'Herbesthal, au dehors de Verviers.

Ce travail donnera lieu à une dépense de 300,000 francs.

§ 19. — Eclairage de l'Escaut.

La chambre de commerce d'Anvers a signalé la nécessité d'améliorer l'éclairage de l'embouchure de l'Escaut et d'établir sur ses rives de nouveaux feux qui permettent aux navires de remonter et de descendre le fleuve, de nuit comme de jour.

Dans l'état actuel de l'Escaut, les navires ne peuvent naviguer de nuit, sans s'exposer à de grands dangers ; de là des retards très-préjudiciables aux relations commerciales.

Pour obvier à cet inconvénient, il a été reconnu nécessaire que le fleuve, depuis son embouchure jusqu'à Anvers, reçoive un éclairage en rapport avec les exigences du mouvement maritime.

Le Gouvernement a chargé une commission, composée d'officiers de marine et de fonctionnaires du pilotage, d'examiner les questions qui se rattachent à l'éclairage de l'Escaut.

Les divers feux, flottants et à terre, doivent, pour la plupart, être placés sur le territoire Néerlandais ; notre Ministre en Hollande a été invité à entretenir le Cabinet de la Haye au sujet des améliorations que le Gouvernement belge se proposait d'adopter pour que le fleuve fût navigable la nuit.

Le Gouvernement des Pays-Bas a fait bon accueil à ces ouvertures.

Un premier mode d'éclairage avait été préconisé par la chambre de commerce d'Anvers ; il s'agissait d'appliquer à l'Escaut le système de feux d'alignement en usage dans la rivière de Goole. Trois membres de la commission se sont rendus à Goole, à l'effet d'étudier les divers feux établis sur l'Ouze, un des affluents de l'Humber ; après les investigations les plus minutieuses, ils ont reconnu que l'Escaut, par la largeur et la profondeur de ses passes, offrait à la navigation des facilités qui rendaient inutiles l'adoption des feux d'alignement ; ce dernier système qui exige des feux doubles occasionnerait d'ailleurs une dépense beaucoup plus considérable que celui qui est proposé et qui consiste dans l'établissement de feux flottants et de petits feux uniques, à écran, de 5^e ordre, placés à terre.

La commission principale, après avoir pris connaissance du rapport qui précède, a adopté les feux suivants, divisés en deux sections :

1^{re} section :

1 ^o Un feu flottant dans la passe des Wielingen	fr.	190,000
2 ^o Un feu dioptrique à écran de 5 ^e ordre, à Ellewoutsdyck.		12,800
3 ^o Un — — — — à Baarland.		12,800

Le feu actuel du Paardemarkt serait déplacé et reporté dans les environs du passage formé par les Hompels et le bane de Cadsand.

A reporter.	fr.	215,600
---------------------	-----	---------

D'autre part fr. 213,600

2^e section :

1 ^o Un feu dioptrique à écran, de 5 ^e ordre, à Hansweert.	12,800
2 ^o Un feu flottant contre le banc de Welsoorden	8,900
3 ^o Un — à Walkenisse.	8,900
4 ^o Un feu dioptrique à écran, de 5 ^e ordre, à Bath	12,800
5 ^o Un feu flottant contre le banc de Santvliet.	8,900
6 ^o Un feu dioptrique au fort Frédéric.	19,600
Un feu flottant de rechange pour l'embouchure de l'Escaut.	190,000
Concessions de terrains pour l'établissement des feux à terre	20,000
Imprévu.	2,500
Ensemble fr.	500,000

Les frais annuels d'entretien et de personnels s'élèveront à environ 50,000 francs, somme qui sera portée au budget du Département des Affaires Étrangères.

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

L'État s'est chargé de la construction d'un palais de Justice, à Bruxelles.

Un premier crédit de deux millions de francs a été ouvert, dans ce but, au Département de la Justice, par la loi du 8 septembre 1859. Il est aujourd'hui presque absorbé par les seules acquisitions de terrains et bâtiments.

Lors de la demande de ce crédit, on avait évalué à 3 hectares 12 ares la superficie nécessaire à l'établissement du Palais et de ses abords; mais cette superficie a été reconnue insuffisante; de commun accord entre le Gouvernement, la province et la ville de Bruxelles, elle a dû être portée à 4 hectares 63 centiares.

Une seule propriété, mais d'une étendue (64 ares) et d'une valeur considérables, reste encore à acquérir, soit à l'amiable, soit par la voie de l'expropriation. C'est pour régler le prix de cette acquisition et pour entreprendre ensuite les premiers travaux que l'on comprend, dans le projet actuel, un nouveau crédit de trois millions.

Il reste, d'ailleurs, entendu que la part d'intervention de l'État sera maintenue dans les limites de ses engagements, c'est-à-dire des deux tiers de la dépense totale, le tiers restant devant être supporté par la province de Brabant et la ville de Bruxelles.

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

Un premier crédit a été accordé au Gouvernement par la loi du 8 septembre 1859, pour l'agrandissement du palais du Roi, à Bruxelles.

Ces travaux sont en cours d'exécution. Il est urgent de les continuer, et c'est dans ce but qu'un nouveau crédit de 4,000,000 de francs est proposé par le projet de loi.

Un autre crédit de 200,000 francs est en même temps réclamé pour l'achèvement des écuries du palais Ducal.

En 1854, le Gouvernement y a fait exécuter des travaux de restauration et d'amélioration.

A la même époque, il a été annexé à ces écuries une partie de terrain pouvant servir par la suite à l'érection d'un manège.

L'utilité de cette construction étant maintenant bien reconnue, il y a lieu de pourvoir à son exécution.

Ce manège, d'un style d'architecture en rapport avec celui du quartier du parc, aura d'ailleurs pour effet d'embellir les abords du Palais.

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

La proposition d'un crédit extraordinaire de 2 millions pour les améliorations de la voirie vicinale et de l'hygiène publique rencontrera, sans nul doute, au sein des Chambres, un accueil sympathique. Elle tend à donner satisfaction aux vœux exprimés par plusieurs conseils provinciaux, en faveur d'une intervention plus efficace de l'État dans les dépenses qu'imposent aux communes et aux provinces ces améliorations si utiles et si vivement réclamées sur tous les points du pays.

Ces vœux, en ce qui concerne la voirie vicinale, sont fondés sur la nécessité d'assurer le prompt achèvement des chaussées en construction et de proportionner, dans ce but, les subsides de l'État à l'importance des dépenses qui restent à faire.

« Au 31 décembre 1863, dit, à ce sujet, le conseil provincial du Brabant, la province comptait cent vingt-quatre chemins de grande communication, d'une étendue totale de 4,196,592 mètres courants.

» Vingt-huit chemins, mesurant ensemble 211,933 mètres seulement, étaient achevés; de manière qu'il restait quatre-vingt-seize lignes en voie d'exécution, sur lesquelles 570,914 mètres, devant coûter 5,779,352 francs, restaient à paver.

» Les crédits ordinaires de l'État et de la province réunis s'élèvent à environ 208,000 francs tous les ans, et les parts des communes devant atteindre les $\frac{2}{3}$ de la dépense, il en résulte qu'on ne peut affecter annuellement aux chemins de grande communication du Brabant qu'environ 600,000 francs.

» Cette somme est évidemment trop faible en présence du chiffre des besoins auxquels elle doit répondre. »

Telle est la situation dans le Brabant. Pour y faire face, le conseil provincial n'a pas hésité à porter à son budget un crédit extraordinaire de 100,000 francs, qu'il s'est engagé à y maintenir jusqu'à l'achèvement de tous les chemins en construction, à la condition que le Gouvernement, de son côté, consentit à provoquer, dans le même but, l'allocation d'un subside extraordinaire de pareille somme.

Le conseil provincial de la Flandre orientale a signalé, avec non moins de force, dans une adresse aux Chambres, la nécessité d'augmenter les subsides de l'État, pour la voirie vicinale. Après avoir rappelé les sacrifices que la province s'est imposés pour seconder l'élan des communes, le conseil constate que ces sacrifices n'ont pu produire tout le bien qu'il en avait espéré, à cause de l'insuffisance du concours de l'État, et il conclut en demandant que le crédit porté au budget

du Département de l'Intérieur, pour la voirie vicinale, « soit augmenté dans une » proportion telle, que la part à assigner à la Flandre orientale, dans le crédit » majoré, permette de faire disparaître immédiatement l'écart considérable » (environ 200,000 francs) qui existe entre les allocations déjà régulièrement » consenties par la province et celles que, sur le pied actuel, le Gouvernement » ne pourrait pas dépasser. »

Enfin, une adresse du conseil provincial du Luxembourg atteste que, dans cette province aussi, les subsides de l'État sont loin de répondre à l'étendue des besoins auxquels ils devraient pourvoir :

« Malgré les encouragements de l'État et de la province, dit le conseil, malgré les efforts des communes, le réseau de nos chemins de grande communication est loin d'être achevé..... Nous sommes forcés de marcher, avec une regrettable lenteur, dans une voie de progrès pour notre agriculture, parce que les ressources manquent. Les principaux encouragements devraient venir de l'État; la province ne peut que le suivre..... Une augmentation notable du crédit mis, par les Chambres, à la disposition du Gouvernement, peut seule amener les sacrifices correspondants des provinces et des communes, et avancer ainsi, de plus en plus, vers leur terme, les travaux de la voirie vicinale. »

Tels sont, en résumé, les motifs des réclamations qui ont été adressées aux Chambres en faveur d'une augmentation du crédit pour l'amélioration des chemins vicinaux. Ce qui est vrai pour les trois provinces au nom desquelles ces réclamations se sont produites, l'est également pour toutes les autres. Partout, l'impulsion qui est donnée aux travaux de la voirie vicinale crée des besoins auxquels les crédits dont le Gouvernement dispose ne peuvent plus suffire, et tous les ans l'administration se trouve dans la nécessité de réduire, pour la plupart des provinces, les subsides dont la répartition lui est proposée.

Les chiffres ci-après, qui résument les études entreprises par le Département de l'Intérieur, en vue de la formation d'une carte générale des chemins restant à construire dans chaque province, pour compléter le réseau des chaussées vicinales, indiquent, pour les quatre provinces à l'égard desquelles ces études sont aujourd'hui terminées, le nombre des chemins à construire, leur développement et la dépense à laquelle leur exécution doit donner lieu :

PROVINCES.	NOMBRE des chemins à améliorer.	LONGUEUR des chemins à améliorer Mètres courants.	ÉVALUATION approximative de la dépense. Francs.
Anvers	58	180,534	2,160,114
Brabant	156	608,517	9,791,751
Flandre occidentale.	199	805,586	16,431,155
Flandre orientale	159	429,263	4,658,875
	<u>572</u>	<u>2,023,720</u>	<u>33,041,895</u>

Ces chiffres donnent la mesure des besoins auxquels il reste à pourvoir pour procurer à toutes les localités du pays les avantages d'une bonne viabilité.

En ce qui concerne les améliorations qui intéressent l'hygiène publique, les besoins sont également fort étendus : dans la seule province de Luxembourg, les

travaux en projet pour l'assainissement de 562 villages, comportent une dépense de 2,700,000 francs. L'administration ne connaît pas, d'une manière aussi complète, les améliorations qui sont projetées dans d'autres provinces. Mais les relevés qui ont été faits pour le Brabant et la Flandre occidentale donnent pour ces deux provinces et le Luxembourg un total de dépenses montant à près de 5 millions.

Nul doute, par conséquent, que, pour l'hygiène comme pour la voirie vicinale, le crédit proposé ne puisse recevoir une application immédiate et fructueuse.

§ 23. — Subsidés aux communes pour construction et ameublement de maisons d'école.

Indépendamment des allocations inscrites dans les budgets, cinq crédits spéciaux de 1 million chacun ont été alloués jusqu'à présent pour la construction et l'ameublement de maisons d'école.

Le premier par la loi du 20 décembre 1851 ;

Le deuxième par la loi du 31 mai 1859 ;

Le troisième par la loi du 14 mars 1863 ;

Le quatrième par la loi du 15 juillet 1864.

Quant au cinquième crédit, il vient seulement d'être voté par la Chambre des Représentants et par le Sénat.

Le Gouvernement, s'associant au vœu des Chambres, a cru devoir comprendre dans le projet actuel un nouveau crédit de 5 millions.

Il suffit, pour le justifier, de se référer aux exposés des motifs antérieurs et spécialement à celui qui était joint au projet présenté dans la séance du 17 novembre 1864.

ART. 2.

Chemin de fer de Bruxelles à Châtelineau, par Luttre.

Tel que le réseau national a été conçu à l'origine, le chemin de fer présentait entre la capitale et certaines villes importantes de notables détours.

On n'a pas tardé à réclamer la rectification de ces lignes.

C'est ainsi que le Gouvernement a été amené à concéder le chemin de fer direct de Bruxelles à Gand, par Alost; qu'il construit lui-même, en ce moment, la ligne directe de Bruxelles à Louvain, par Cortenbergh, etc.

Il reste encore une rectification à décider et à réaliser : c'est celle du chemin de fer de Bruxelles à Charleroi.

Dans la situation actuelle, les produits d'un grand nombre d'usines et de charbonnages du bassin de Charleroi doivent d'abord descendre jusqu'à Charleroi, pour être dirigés ensuite sur Bruxelles par la ligne passant par Braine-le-Comte.

Une ligne directe de Luttre vers Bruxelles, complétée par une branche de Luttre à Châtelineau et traversant ainsi les communes les plus industrielles du bassin de Charleroi, mettra celle-ci en rapport direct, et par le chemin le plus court, avec Bruxelles, Anvers, etc.

Le chemin de fer projeté se composera donc de deux sections :

La première, de Luttre vers Bruxelles constituant la rectification de la ligne de Bruxelles à Charleroi ;

La seconde, de Luttre à Châtelineau, ayant pour but de mettre toute une contrée éminemment industrielle en rapport direct avec la ligne rectifiée.

La distance de Bruxelles à Luttre est, par la ligne actuelle, de. 57 kilomètres.

Quoique le tracé de la ligne nouvelle ne soit pas définitivement arrêté, on peut cependant considérer comme probable qu'entre Bruxelles et Luttre, son développement ne sera pas de plus de. 39 kilomètres.

Différence. 18 kilomètres.

En conséquence, par la construction de la ligne de Luttre vers Bruxelles, toutes les stations situées entre Luttre et Couillet seront rapprochées de 18 kilomètres de Bruxelles, Malines, Anvers, etc.

Ces stations sont : Luttre, Courcelles (Nord), Courcelles (Gosselies), Roux, Marchiennes, Marcinelle, Charleroi et Couillet.

Cette diminution de distance s'étendra en outre aux stations des lignes concédées de Marchiennes à Erquelines et de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

D'après les tarifs actuels du chemin de fer de l'État, le transport d'une tonne de charbon de Courcelles à Bruxelles (Midi) (12 lieues) coûte . . . fr. 5 50

Lorsque la ligne projetée sera exécutée, ce prix ne sera plus que de (9 lieues). 2 80

Ce qui fera une différence en moins de . . . fr. 0 50

ou de 15 % environ.

La distance de Châtelineau à Bruxelles, par le chemin de fer de l'État, est actuellement de kilom. 78

Par la ligne nouvelle, elle ne sera plus que de. 57

environ, et présentant ainsi un parcours en moins, de . . . kilom. 21

Les stations de Châtelineau et les stations situées à l'aval, telles que le Campinaire, Tamines, etc., seront, par la construction de la ligne projetée, rapprochées de Bruxelles de 21 kilomètres (1).

(1) Cette différence n'est pas aussi grande lorsque l'on compare la ligne projetée au parcours entre Châtelineau et la station du quartier Léopold, à Bruxelles ; celui-ci est en effet de 64 kil.

Le parcours par Luttre sera, comme on l'a vu plus haut, de 37 —

Différence. 7 kil.

Cependant, il convient de comparer les distances vers la station de Bruxelles (Midi), car celle-ci, située dans le bas de la ville, est beaucoup mieux à portée du commerce et de l'industrie.

Le prix de transport pour le charbon, de Châtelineau à Bruxelles (Midi), 13 lieues, est actuellement, par tonne, de fr. 3 75

Lorsque la ligne directe (11 lieues) sera livrée à l'exploitation, ce prix descendra à 3 15

ou de. fr. 0 60

c'est-à-dire de 16 %.

Les marchandises rangées dans la 5^e classe des tarifs des grosses marchandises, telles que les fers en barres, laminés, étirés, etc., les fontes, payent actuellement, de Châtelineau à Bruxelles, par tonne. fr. 5 50

Elles ne payeront, dans l'avenir, que 4 50

ou, en moins, fr. 1 20

ou près de 22 p. %.

Les charbons expédiés de Gilly à Bruxelles (Midi), par exemple, sont taxés actuellement au prix suivant :

Taxe des embranchements industriels, par tonne.	fr. 0 74
De Charleroi à Bruxelles (13 lieues).	<u>3 45</u>
Ensemble.	fr. 4 19

Par la ligne nouvelle, le prix de Gilly à Bruxelles, Midi (11 lieues), sera de fr. 3 15

ou de. fr. 1 04

c'est-à-dire de près de 25 p. % en moins.

La construction de la ligne projetée aura donc pour effet de réduire le prix de transport des marchandises entre le bassin de Charleroi et Bruxelles, et par suite entre Charleroi et les villes situées au delà de Bruxelles, telles que Malines, Anvers, etc.

Elle aura également pour effet de réduire le prix de transport des voyageurs et la durée du trajet entre Bruxelles, Charleroi et Châtelineau.

Elle placera à portée d'une ligne principale des localités très-importantes et très-industrielles, telles que Gilly, Jumet, etc.

Elle dotera des bienfaits d'un chemin de fer une partie importante du Brabant, car la ligne projetée traversera et desservira Braine-Lalleud, Waterloo, Rhode-Saint-Génèse, etc.

Tout en s'en réservant l'exploitation, le Gouvernement se propose, Messieurs, de concéder cette ligne, en la mettant en adjudication publique, l'adjudication devant porter spécialement sur la durée de la concession et sur la quotité de la recette à attribuer au Trésor.

Ce n'est que dans l'hypothèse où les soumissions ne seraient pas reconnues acceptables, que le Gouvernement entreprendrait l'exécution de la ligne aux frais du Trésor, et c'est dans cette éventualité qu'un crédit est réclamé pour les premiers travaux.

ART. 5.

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

Usant des pouvoirs que lui avait donnés l'art. 5, § 2, de la loi du 24 juin 1855, le Gouvernement a, par un arrêté royal du 21 décembre 1861, accordé la concession d'un chemin de fer de Bruges à Blankenberghe, qui a été livré à l'exploitation dès le 5 août 1863.

L'art. 43 du cahier des charges, relatif à cette concession, est conçu ainsi qu'il suit :

« Dans le cas où il serait ultérieurement décidé qu'il soit établi un ou
 » plusieurs embranchements partant d'un point quelconque situé sur le chemin
 » de fer faisant l'objet de la présente concession et se dirigeant, soit vers Ostende,
 » soit vers Heyst, ou toute autre direction, les concessionnaires auront, à condi-
 » tions égales, la préférence pour la concession desdits embranchements. »

En s'appuyant sur cette stipulation de leur contrat, les concessionnaires du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe ont fait, au Gouvernement, des ouvertures à l'effet d'être autorisés à prolonger, jusqu'à Heyst, le railway qui se termine actuellement à la station de Blankenberghe et à établir la nouvelle voie ferrée sur la crête même de la digue du comte Jean. Ils ont fait offre d'exécuter, en même temps que le chemin de fer dont il s'agit, les travaux d'exhaussement et de renforcement de la digue du comte Jean, projetés entre Blankenberghe et Heyst, en vue de garantir le pays contre les dangers d'une rupture éventuelle des dunes par les eaux de la mer.

Une semblable demande était évidemment de nature à appeler l'attention du Gouvernement et à faire, de sa part, l'objet d'un examen bienveillant. La réalisation de ce projet doit en effet avoir pour conséquence de rattacher au réseau général des chemins de fer du pays la commune de Heyst. Cette localité qui, par sa position géographique, devait considérer une telle perspective comme irréalisable a, dans les derniers temps déjà, pris un certain essor. Le concours qu'on lui offre lui permettra de marcher vers une prospérité toujours croissante.

Tenant compte de cette circonstance que l'exiguïté des dunes sur cette partie de nos côtes augmente d'année en année et de ce qu'il est à prévoir que, tôt ou tard, la digue du comte Jean sera la seule et dernière défense permanente du pays contre l'action envahissante de la mer, le Gouvernement a cru, qu'afin de pouvoir se prononcer, en parfaite connaissance de cause, sur la question de savoir si l'établissement d'un chemin de fer sur la digue du comte Jean pourrait être autorisé sans inconvénients au point de vue de la destination de cette digue, il était indispensable de soumettre cette question à une information *de commodo et incommodo* dans les localités intéressées.

L'enquête ouverte n'a donné naissance à aucune observation ni réclamation contre l'exécution du projet en question.

La députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale s'est montrée favorable à son exécution.

L'avis des hommes techniques a, enfin, été conforme au résultat de l'enquête.

C'est dans cette situation des choses que le Gouvernement vient demander à la Législature l'autorisation de concéder à la société du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe, à titre d'extension, une ligne de Blankenberghe à Heyst, sous les clauses que cette ligne pourra être établie sur la digue du comte Jean et que la société précitée sera chargée à forfait, pour le montant du devis à dresser par l'administration dans les limites du crédit porté au § 8 de l'art. 1^{er} du projet de loi ci-annexé, des travaux d'exhaussement et de renforcement de la digue.

ART. 4.

Il reste maintenant à justifier les mesures financières qui sont soumises à votre approbation.

L'Exposé qui a été fait à la Chambre de la situation du Trésor au 1^{er} septembre 1864, vous a mis à même, Messieurs, d'apprécier notre gestion financière depuis 1858. Il vous aura permis de reconnaître que nos prévisions n'ont pas été trompées, lorsque nous sommes venus, à plusieurs reprises, vous proposer la création de nouveaux travaux et déclarer que la dépense en serait entièrement couverte par les excédants des budgets. Toutefois d'autres besoins extraordinaires, qui se sont révélés depuis 1863, ont absorbé les ressources réservées pour ces travaux.

Nous voulons parler des paiements et des avances que le Trésor a dû faire soit à raison des délais accordés à la ville d'Anvers par suite de la cession des terrains militaires, soit du chef de notre participation au rachat du péage de l'Escaut. Ces paiements et ces avances atteindront près de 28,500,000 francs à la fin de 1866 (1).

(1) Le prix du rachat du péage de l'Escaut s'élève à fr.	56,278,605 15
La quote-part des puissances qui ont adhéré au traité relatif à ce rachat est de	21,894,240 »
	<hr/>
La part à supporter par le trésor belge est donc de	14,584,565 15
Elle ne serait que de fr. 13,521,485-15, si les États qui n'ont pas encore adhéré au traité et dont la quote-part s'élève à 4,062,880 francs, venaient à y adhérer. A cette somme de fr. 14,584,565-15, il y a lieu d'ajouter le prix de la cession faite à l'État de la maison Hanséatique, et dont la valeur a été portée en compensation de la quote-part des villes de Hambourg, Lubeck et Brême	1,000,000 »
Le Trésor a, en outre, payé, à la décharge du Hanovre, à titre de compensation de la part de la Belgique dans le péage de Stade	120,701 25
et, à la décharge du Danemark pour le péage du Sund et des Belts	1,096,800 »
Plusieurs États ayant, pour se libérer, des termes qui se prolongent au delà de l'année 1866, époque du dernier paiement à faire aux Pays-Bas, le Trésor aura à faire l'avance de tout ou partie de leur quote-part, s'élevant à	5,142,256 44
	<hr/>
Ensemble à reporter. fr.	21,744,120 84

Il est hors de doute que, sans ces besoins extraordinaires, auxquels s'ajoutait le déficit de 7,412,000 francs qui provient des exercices 1850 à 1857, les budgets de 1858 à 1866 auraient amplement suffi pour subvenir à tous les engagements que nous avons eu l'honneur de vous proposer en fait de travaux publics.

C'est en face de ces mêmes besoins que le Gouvernement a jugé nécessaire d'user des autorisations qui lui ont été données par la Législature de recourir à la dette flottante.

Il importe cependant de remarquer qu'il n'a pas été mis de bons du Trésor en circulation. La caisse des dépôts et consignations étant autorisée par la loi qui l'institue, à faire emploi de ses fonds, soit en titres de la dette publique, soit en bons du Trésor, il a été facile de faire face aux exigences temporaires des services publics, en donnant à cette caisse des bons du Trésor, en remplacement des valeurs qu'elle a pu aisément réaliser, et c'est ce qui rend nécessaire le crédit demandé par le dernier paragraphe de l'art. 4 pour le service des intérêts de la dette flottante.

Nous venons de voir, Messieurs, que les excédants de revenu réalisés sur les budgets de 1858 à 1864 étaient absorbés, en partie par les travaux publics décrétés jusqu'à présent, et en partie par les charges extraordinaires dérivant particulièrement du rachat du péage de l'Escaut. Ce ne peut être dès lors qu'aux budgets des exercices 1865 et suivants que nous aurons à demander les ressources encore nécessaires pour satisfaire aux engagements qui nous restent à remplir. Voici la liste de ces engagements :

1° Crédits applicables à de grands travaux d'utilité publique, y compris ceux

D'autre part . . . fr.	21,744,120 84
Les intérêts qu'il aura à bonifier au Gouvernement des Pays-Bas étant calculés devoir être de	4,695,001 47
<hr/>	
les divers paiements faits ou à faire par le Trésor pour le rachat du péage s'élèveraient donc, en définitive, à	25,457,122 51
Si l'on ajoute à ce chiffre les 5 millions que la ville d'Anvers devra verser dans la caisse de l'État, mais seulement en septembre 1867.	5,000,000 »
<hr/>	
on arrive à un total de fr.	28,457,122 51
qui s'accroît de	7,412,621 65
si l'on y comprend le déficit des exercices 1850 à 1857, auquel il aurait fallu nécessairement pourvoir, du moment que nos excédants de recettes auraient reçu leur destination à des travaux publics.	

Il en résulte que, en dehors des dépenses extraordinaires nécessitées par l'exécution de travaux publics et qui, seules, devaient, après les prévisions premières, être prélevées sur les excédants des budgets, le Trésor aurait à prélever sur ces excédants, pour d'autres besoins extraordinaires, une somme de 35,849,743 94

qui ont été récemment votés ou proposés fr.	56,603,652 91
2° Crédit pour le matériel de l'artillerie et du génie	4,902,854 16
3° Rachat du péage de l'Escaut. Termes à payer aux Pays-Bas, en 1865 et 1866.	17,091,253 04
	<u>58,597,740 11</u>

Il y a lieu d'y ajouter le déficit des exercices 1850 à 1857, dont la régularisation a été tenue en suspens	7,412,621 63
	<u>66,010,361 74</u>

Par contre, nous aurons à recevoir, dans l'intervalle des années 1865 à 1870, et nous pourrons, dès lors, appliquer à éteindre une partie de nos engagements les sommes suivantes :

La seconde moitié des 10 millions dus par la ville d'Anvers fr. 5,000,000

Les termes à recevoir sur le prix de cession (fr. 5,300,000) de l'entrepôt de la même ville. 2,480,000

Les quotes-parts des puissances étrangères dans le prix de rachat du péage de l'Escaut; savoir :

En 1865 fr. 5,856,740

En 1866 893,283

De 1867 à 1870 2,866,122

9,616,144

Pour faire état de toutes les ressources dont le Trésor peut éventuellement disposer, on y ajoute la valeur des 4,000 actions du chemin de fer Rhénan que l'État a acquises en vertu de la loi du 1^{er} mai 1840 et qui sont susceptibles d'être réalisées. 3,750,000

20,846,144 »

De sorte que, en faisant déduction de ces sommes, il reste un chiffre rond de fr. 45,000,000 »

représentant les charges essentiellement extraordinaires auxquelles le Trésor aura à subvenir au moyen des produits du budget, et cela dans un espace de cinq à six années.

Ce simple aperçu doit suffire, Messieurs, pour vous démontrer que, dans l'état présent de nos finances, c'est à l'emprunt qu'il y a lieu de recourir. Nous vous demandons, Messieurs, l'autorisation de le contracter sur le pied d'un capital effectif de soixante millions. Le projet de loi que nous avons l'honneur de vous présenter est conçu dans cet ordre d'idées que ce capital sera entièrement appliqué à l'exécution des travaux publics qui y sont énumérés, réservant ainsi les excédants futurs des budgets pour l'entier accomplissement de nos engagements actuels.

Cette combinaison nous offre les moyens les plus économiques de poursuivre

tout à la fois les grands travaux qui sont en cours d'exécution et d'en entreprendre de nouveaux, d'une importance plus considérable encore. Le produit de l'emprunt, dont l'emploi ne pourrait avoir lieu incontinent aux objets auxquels il est destiné, servira à couvrir les engagements contractés, en attendant, comme nous l'avons dit, la réalisation des excédants de ressources que l'expérience nous permet d'espérer sur nos budgets ordinaires.

Les crédits que nous aurons à réclamer pour le service des intérêts et de l'amortissement de cet emprunt vont, sans doute, amoindrir sensiblement ces excédants; mais lors même que cette réduction serait de trois millions, nous conserverions encore une marge suffisante pour éteindre, en cinq ou six ans, les charges dont le Trésor est grevé. L'expérience acquise depuis 1858, et spécialement depuis l'année 1861 qui a suivi l'abolition des octrois (1), est là pour prouver que cette prévision n'a rien de hasardé. En effet, en laissant à l'écart d'une part, le produit de la fabrication de monnaies de nickel et, d'autre part, les dépenses nécessitées par la transformation et l'amélioration du matériel de l'artillerie et du génie, on constate que les services ordinaires et extraordinaires des budgets ont laissé, savoir :

L'exercice 1861, un boni de	fr.	11,570,000
— 1862, —		12,550,000
— 1863, —		13,500,000

La seconde moitié de l'augmentation générale des traitements, ayant été rattachée à l'exercice 1864, on présume que cet exercice, dont les résultats ne sont pas arrêtés, présentera un boni de 10,500,000 francs.

On peut donc dire que le prélèvement d'un crédit de trois millions de francs nous laissera encore en présence d'un excédant annuel de sept millions et demi, de manière que la liste actuelle de nos engagements serait épuisée après un intervalle de six années.

Ce terme sera même probablement abrégé, si des événements imprévus ou des dépenses nouvelles ne viennent pas imposer d'autres charges au Trésor et si, d'ailleurs, nous nous faisons un devoir de conserver avec soin la source de nos revenus. Chaque année, en effet, par suite de l'accroissement de la population et du développement de la richesse nationale, les revenus de l'État ont suivi une progression dont la moyenne excède deux millions. Rien n'autorise à supposer qu'elle doive s'arrêter; il est à présumer, au contraire, que les travaux publics que nous vous proposons lui donneront un nouvel essor et que le temps n'est pas éloigné où nous serons en mesure de réaliser d'autres travaux utiles, et d'ajouter de nouvelles réformes à celles qui, grâce au concours de la Législature, ont été si heureusement accomplies.

Nous croyons, Messieurs, pouvoir terminer ici cet exposé, persuadés que la

(1) Si on prend ici l'année 1861, comme point de départ des appréciations, c'est que c'est à partir de cette année que le Trésor a fait l'abandon complet d'une partie de ses revenus pour constituer le fonds communal créé par la loi du 21 juillet 1860.

Chambre trouvera dans les explications qu'il renferme, la preuve nouvelle que le Gouvernement du Roi ne cesse d'appliquer tous ses efforts au développement des forces productrices du pays et à l'amélioration du bien-être matériel aussi bien que du bien-être moral et intellectuel de la nation.

Le Ministre des Finances,

FRERE-ORBAN.



PROJET DE LOI.



ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Affaires Étrangères,
de la Justice, de l'Intérieur, des Travaux Publics et des
Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances présentera, en Notre nom, à
la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur
suit :

ARTICLE PREMIER.

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

AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS :

A. TRAVAUX HYDRAULIQUES (EN COURS D'EXÉCUTION).

§ 1. Amélioration du régime de la Dendre, fr.	2,500,000
§ 2. Amélioration de la Lys	250,000
§ 3. Canal de Turnhout à Anvers, par Saint- Job-in-'tGoor	1,000,000
§ 4. Canalisation de la Mandel	1,000,000
§ 5. Exécution des travaux stipulés dans le traité du 12 mai 1863, avec les Pays-Bas	600,000
§ 6. Travaux de défense des ouvrages du port d'Ostende et de ses abords et de la côte contre l'action de la mer . .	500,000
§ 7. Achèvement du port de refuge de Blan- kenberghe	300,000
§ 8. Exhaussement et renforcement de la digue du comte Jean	450,000
	6,400,000

6,400,000

TRAVAUX HYDRAULIQUES NOUVEAUX.

§ 9. Part d'intervention de l'État dans les travaux d'assai- nissement de la Senne, fr.	3,000,000	
§ 10 Construction de deux bar- rages dans la Meuse, en amont de Namur, et com- plément de la canalisation en aval de cette ville . .	2,000,000	
§ 11. Réservoirs d'eau destinés à obvier aux conséquences qu'ont eues, pour les usines situées sur la Ves- dre, les modifications ap- portées au régime de ce cours d'eau par les tra- vaux effectués aux forêts de l'État	3,250,000	
§ 12. Agrandissement du bassin d'échouage des bateaux pêcheurs à Ostende . .	350,000	
§ 13. Amélioration du port de Nieuport	1,000,000	
		9,800,000

B. ROUTES.

§ 14. Routes affluentes au chemin de fer de l'État et aux chemins de fer concédés. Construction de routes dans le Luxem- bourg fr.	2,000,000
---	-----------

C. BATIMENTS CIVILS.

§ 15. Continuation des travaux de restauration et d'appropriation du palais de Liège, fr.	400,000
--	---------

D. CHEMINS DE FER.

§ 16. Chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain fr.	2,800,000
§ 17. Parachèvement du réseau actuel. . .	8,000,000
	29,400,000

		29,400,000
§ 18.	Travaux nouveaux, savoir :	
	1° Raccordement entre les stations du Nord et du Midi à Bruxelles. fr.	5,000,000
	2° Raccordement entre les stations des Guillemins et Vivegnis, à Liège . . .	5,000,000
	3° Installations pour le service des établissements maritimes, à Anvers . . .	4,000,000
	4° Chemin de fer de ceinture à Gand	4,000,000
	5° Raccordement de la station d'Ostende au nouveau quai des bateaux à vapeur . .	600,000
	6° Jonction des voies en dehors de la station de Verviers.	300,000
		18,900,000

AU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES :

§ 19.	Éclairage de l'Escaut	500,000
-------	---------------------------------	---------

AU MINISTÈRE DE LA JUSTICE :

§ 20.	Construction d'un palais de justice à Bruxelles	3,000,000
-------	---	-----------

AU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR :

§ 21.	Continuation des travaux au palais du Roi, et achèvement des écuries du palais Ducal	1,200,000
§ 22.	Subsides pour travaux de voirie vicinale et d'hygiène publique	2,000,000
§ 23.	Subsides aux communes pour construction et ameublement d'écoles . . .	5,000,000
	Total. . . fr.	60,000,000

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à concéder un chemin de fer direct de Châtelineau à Bruxelles, par Luttre.

Ce chemin de fer sera exploité par l'État.

La concession en sera accordée en vertu d'une adjudication publique portant sur la quotité du produit brut à attribuer à l'État et sur la durée de la concession.

Si les soumissions ne sont pas jugées acceptables, le chemin de fer sera construit aux frais du Trésor. Dans cette éventualité, un premier crédit de cinq millions de francs est ouvert au Ministère des Travaux Publics.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à concéder à la société du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe, à titre d'extension, une ligne de Blankenberghe à Heyst, sous les clauses que cette ligne pourra être établie sur la digue du comte Jean, et que la société précitée sera chargée, à forfait, pour le montant du devis à dresser par l'administration, dans les limites du crédit porté à l'art. 1^{er}, § 8, des travaux d'exhaussement et de renforcement de ladite digue.

ART. 4.

Le Gouvernement est autorisé à contracter, aux conditions qu'il déterminera, un emprunt d'un capital effectif de soixante millions de francs (fr. 60,000,000).

Un crédit de cent vingt mille francs (fr. 120,000) est ouvert au Ministère des Finances, pour couvrir les frais de confection et d'émission des titres de cet emprunt; il fera l'objet de l'art. 14^{bis} du budget de la dette publique pour l'exercice 1865.

Il est ouvert au même Département un crédit de quatre cent mille francs (fr. 400,000), qui formera l'art. 14^{ter} dudit budget, pour le service des intérêts de la dette flottante.

ART. 5.

La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa publication.

Donné à Lacken, le 23 mars 1865.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

CH. ROGIER.

Le Ministre de la Justice,

VICTOR TESCH.

Le Ministre de l'Intérieur,

ALP. VANDENPEEREBOOM.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORDAN.