

(1)

( N° 160. )

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 7 MAI 1888.

---

Crédits spéciaux, à concurrence de 5,900,655 francs, au Département des Travaux publics.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi tendant à allouer au Département des Travaux Publics divers crédits spéciaux destinés à permettre soit de continuer des travaux déjà décrétés par la Législature, soit d'entreprendre quelques ouvrages nouveaux d'une nécessité bien démontrée, soit enfin de solder le prix de travaux terminés et pour lesquels il n'a pas été alloué de crédits suffisants.

Le projet de loi qui accompagne le présent exposé donne la nomenclature des travaux pour lesquels des crédits sont demandés, ainsi que le montant de chacun de ces crédits. — Ils concernent :

Le service des routes et des bâtiments civils, pour une somme de . . . . . fr.	840,000	»
Le service des travaux hydrauliques, pour . . . . .	5,960,655	»
Et le service des chemins de fer, pour . . . . .	1,100,000	»
ENSEMBLE. . . . . fr.	<u>5,900,655</u>	»

Les renseignements et les explications qui vont suivre vous paraîtront, je l'espère, suffisants pour justifier cette demande de crédits et pour vous décider, Messieurs, à les mettre à la disposition du Gouvernement.

## PONTS ET CHAUSSÉES.

## § A. — ROUTES ET BÂTIMENTS CIVILS.

N° 1. — *Reconstruction du pont de Dinant, sur la Meuse, et construction de deux nouveaux ponts sur le même fleuve et de deux ponts sur l'Ourthe.*

2° crédit : 500,000 francs.

Au moyen du premier crédit de 200,000 francs, alloué par la loi du 30 mai 1866, il a été possible d'établir, en remplacement de l'ancien pont, en partie écroulé, un pont de bois provisoire sur la Meuse, à Dinant, et d'acquérir une propriété nécessaire à l'établissement dudit pont. La durée de cet ouvrage ne pouvant guère dépasser deux ou trois années, il est indispensable de mettre prochainement en adjudication les travaux de reconstruction du pont, lesquels n'en seront terminés qu'à la fin de 1869 et dont la dépense est évaluée à 300,000 francs (1). Une partie du crédit demandé sera affectée au paiement des premiers à-compte de l'entreprise.

D'autre part, un subside de 210,000 francs a été accordé en faveur de la construction du pont concédé de Visé, et a été en partie imputé sur le crédit alloué par la loi du 30 mai 1866; il reste encore à solder, sur le montant du subside dont il s'agit, une somme de 90,000 francs. Les travaux d'établissement de cet ouvrage d'art sont très-avancés.

Des négociations se poursuivent aussi pour arriver à la construction, par voie de concession de péages, d'un pont sur la Meuse, à Ombret, et l'on s'occupe des études de projets de ponts à établir sur l'Ourthe, notamment à Noisieux, dans la province de Namur, pour le passage de la route de Durbuy à celle de Marche à Terwagne.

N° 2. — *Continuation des travaux de restauration et d'amélioration du Palais des anciens princes de Liège.*

Crédit demandé : 250,000 francs.

Plus de la moitié du crédit de 450,000 francs, alloué par la loi du 30 mai 1866, a été consacrée à l'acquisition des maisons situées rue Sainte-Ursule, et sur l'emplacement desquelles seront élevés les locaux pour le service de la Cour d'appel et des tribunaux. Les travaux de ces nouvelles constructions seront adjugés prochainement, ainsi que ceux du bâtiment destiné au service de la direction provinciale des contributions directes, douanes et accises. Les dépenses sont estimées à 400,000

---

(1) Ce chiffre comprend environ 160,000 francs pour couvrir les frais de la démolition de l'ancien pont de Dinant. Quant à la somme de 640,000 francs qui représente le coût du nouveau pont, le comité permanent consultatif des travaux publics, qui a examiné soigneusement le projet de reconstruction de cet ouvrage d'art, a reconnu qu'elle ne peut aucunement être réduite.

francs environ : au moyen du crédit demandé et de la somme restant disponible sur celui de 450,000 francs, il sera possible de couvrir les frais des travaux indiqués ci-dessus.

N<sup>o</sup> 3. — *Prolongement du nouveau mur orné, établi le long du jardin du Palais royal de Bruxelles, dans la rue Bréderode, jusqu'à la porte d'entrée du palais.*

Crédit demandé : 90,000 francs.

L'exécution du travail décrété par les Chambres a montré qu'il était nécessaire de prolonger ce mur orné dans la rue Bréderode, jusqu'à la grille de l'entrée du palais, et d'exécuter des travaux de parachèvement, tant au mur orné qu'aux deux squares.

#### § B. — TRAVAUX HYDRAULIQUES.

*Amélioration du régime de la Dendre, y compris les travaux à exécuter à Termonde.*

Crédit demandé : 1,800,000 francs.

Les lois du 8 septembre 1859, du 1<sup>er</sup> juin 1863 et du 8 juillet 1865, ont respectivement accordé au Département des Travaux Publics des crédits de 2,500,000 francs, de 2,000,000 de francs et de 2,500,000 francs, pour être affectés à l'amélioration du régime de la Dendre.

Le total des crédits alloués s'élevant, d'une part, à 7,000,000 de francs, et les dépenses effectuées et les engagements contractés, s'élevant, d'autre part, à une somme de fr. 8,800,000 francs, il y a une insuffisance de crédit de 1,800,000 francs.

La presque totalité du crédit demandé est destinée à solder des créances exigibles depuis longtemps déjà, du chef de l'exécution des travaux de canalisation de la Dendre.

Dans le montant de ce crédit est comprise une somme de 150,000 francs à affecter à l'allongement de l'écluse de Termonde, à la construction d'une écluse de décharge, et à la reconstruction d'un batardeau militaire dans la même localité, travaux que le Gouvernement a pris, vis-à-vis de la société concessionnaire du canal de Blaton à Ath et de la Dendre canalisée, l'engagement de faire effectuer.

N<sup>o</sup> 5. — *Canalisation de la Mandel depuis la Lys jusqu'à Roulers.*

Crédit demandé : 500,000 francs.

Deux crédits de 1,000,000 de francs chacun ont été mis à la disposition du Département des Travaux publics, par les lois du 14 août 1862 et du 8 juillet 1865, pour être affectés à la canalisation de la Mandel, depuis la Lys jusqu'à Roulers.

Une première section du canal a été entreprise au prix de 469,964 francs, sur lequel il reste à payer . . . . . fr.	127,899 60
La seconde section a été entreprise au prix de 866,569 francs, sur lequel il reste à payer . . . . .	491,127 75
ENSEMBLE. . . fr.	<u>619,027 35</u>

Il ne reste plus disponible aujourd'hui sur le montant total des deux crédits précités, après liquidation des sommes payées sur le montant des deux entreprises dont il s'agit et des prix d'acquisition des terrains expropriés, etc., que . . . . . fr.

Il y a donc une insuffisance de. . . fr. 520,169 75

Les deux sections du canal de Roulers à la Lys sont en voie d'exécution et ne tarderont pas à être terminées. Il devient donc important que le Gouvernement ait à sa disposition un crédit supplémentaire de 522,000 francs, qui doit le mettre à même de faire face aux engagements qu'il a contractés du chef de cette construction.

N° 6. — *Soldes de créances résultant de la construction du chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain.*

Crédit demandé : 560,000 francs.

Deux crédits successifs ont été affectés à la construction du chemin de fer de Bruxelles à Louvain, par Cortenberg :

Le premier, par l'article 1 <sup>er</sup> , § 1 <sup>er</sup> , de la loi du 14 août 1862, jusqu'à concurrence de. . . . . fr.	5,000,000
Le second, par l'article 1 <sup>er</sup> , § 16, de la loi du 8 juillet 1865, jusqu'à concurrence de . . . . .	2,800,000
Ensemble . . . fr.	<u>5,800,000</u>

Les dépenses faites et les engagements contractés du chef de l'établissement de cette nouvelle voie de communication s'élevant à une somme de 6,160,000 francs, il y a une insuffisance de crédit de 560,000 francs.

Les travaux de construction du chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, décrétés par la loi précitée du 14 août 1862, ont été achevés de manière que cette nouvelle voie ferrée a pu être livrée à la circulation des voyageurs le 15 janvier 1867.

Le nouveau crédit de 560,000 francs que demande aujourd'hui le Gouvernement, est donc destiné, non à permettre l'achèvement d'une entreprise, mais à lui procurer le moyen de solder des créances exigibles depuis longtemps déjà.

N<sup>o</sup> 7. — *Achèvement du port de refuge de Blankenberghe.*

Crédit demandé : 240,000 francs.

Les lois du 2 juin 1861 et du 8 juillet 1865 ont ouvert au Gouvernement des crédits successifs de 1,500,000 francs et de 300,000 francs, pour être affectés à l'établissement d'un port de refuge et à la construction d'écluses à Blankenberghe.

Les travaux décrétés sont en voie d'exécution et se poursuivent d'une manière régulière.

Il doit être apporté aux ouvrages prévus pour l'achèvement du port de refuge de Blankenberghe, des modifications et améliorations que l'on estime devoir donner lieu à une dépense supplémentaire de 220,000 francs.

Ces modifications et améliorations, qui ont pour but essentiel la consolidation de l'ensemble de l'ouvrage entrepris, devront s'exécuter simultanément avec les travaux principaux.

L'établissement du port de refuge de Blankenberghe a fait l'objet de deux entreprises : la première est soldée complètement; quant à la seconde, elle est parvenue aujourd'hui à un degré d'avancement qui correspond à la moitié des travaux à effectuer.

Les travaux de la seconde entreprise s'exécutent avec activité, et dès lors il est indispensable que l'on puisse, sans tarder, disposer du crédit supplémentaire dont la nécessité a été reconnue.

Ce crédit doit être porté à la somme de 240,000 francs, parce que ceux dont dispose aujourd'hui le Gouvernement présentent une insuffisance pour faire face aux engagements contractés.

N<sup>o</sup> 8. — *Continuation des travaux de défense de la côte contre l'action de la mer.*

Crédit demandé : 100,000 francs.

Les lois du 1<sup>er</sup> juin 1865, du 8 juillet 1865 et du 8 mars 1867 ont accordé successivement au Département des Travaux Publics des crédits de 550,000 francs, de 300,000 francs et de 250,000 francs, pour être affectés à l'exécution des travaux de défense des ouvrages du port d'Ostende et de ses abords ainsi que de la côte, contre l'action de la mer.

En demandant le crédit de 350,000 francs, qui lui a été alloué par la loi du 8 mars 1867, pour la continuation des travaux de défense de la côte contre l'action de la mer, le Département des Travaux Publics a annoncé qu'au moyen de cette somme on pourrait exécuter 400 à 450 mètres de perré, et que l'on couvrirait ainsi d'une défense efficace et définitive la partie agglomérée de la commune de Heyst.

Le Gouvernement a annoncé, en même temps, que les travaux de défense dont on avait reconnu l'opportunité consistaient dans la construction d'un perré devant Heyst, d'une longueur de 1,550 mètres, semblable à celui qui protège la ville de Blankenberghe, et dans le prolongement, sur 50 mètres de longueur, du perré existant entre cette ville et Heyst.

Le 23 mai 1867 on a adjugé, au prix de 247,800 francs, une partie de perré à établir devant Heyst, sur une longueur de 440 mètres, pour mettre les dunes en état de résister à l'action de la mer. Ce travail est actuellement en voie d'exécution et pourra être soldé, en totalité, au moyen du crédit de 250,000 francs alloué au Département des Travaux Publics par la loi du 8 mars 1867.

La somme de 100,000 francs qui est demandée comme étant nécessaire pour la continuation des travaux de défense de la côte, n'est donc point destinée à solder des travaux entrepris aujourd'hui, mais à permettre, au contraire, d'entreprendre une nouvelle partie de perré qui viendra en déduction de la longueur de 1,550 mètres mentionnée ci-dessus et reconnue nécessaire.

Les tempêtes de l'hiver qui vient de s'écouler ont rendu évidente l'urgence de ce travail, dont l'exécution est vivement réclamée par les populations alarmées.

N° 9. — *Agrandissement du bassin d'échouage des bateaux pêcheurs, à Ostende.*

Crédit demandé: 480,000 francs.

Le bassin d'échouage, actuellement en voie d'exécution, au port d'Ostende, est creusé sur une largeur moyenne de 72 mètres et sur une longueur de 233 mètres. Il est limité, au nord et à l'ouest, par un mur du quai; du côté sud, de même qu'à l'est, il doit être terminé par un simple talus de briques maçonnées.

Le besoin que l'on avait de réduire autant que possible la dépense d'établissement du bassin dont il s'agit, avait conduit à se contenter d'un semblable talus; mais l'expérience a prouvé qu'il serait insuffisant.

Lors des tempêtes du mois de décembre de l'année dernière, les talus de briques du chenal d'avant-port ont éprouvé de fortes avaries par le choc des bateaux. Pareil sort serait réservé aux talus du bassin qui devaient être établis dans les mêmes conditions et, en présence des inconvénients à résulter de semblables accidents, en présence aussi des frais considérables d'entretien auxquels ils donneraient lieu, on serait indubitablement conduit à remplacer ces talus par des murs semblables à ceux qui sont déjà établis sur les côtés nord et ouest du bassin.

Cette substitution, qui pourrait se faire aujourd'hui avec économie et dans de bonnes conditions, à l'abri du batardeau élevé pour les travaux de l'entreprise actuelle, ne s'exécuterait plus sans difficulté lorsque le bassin sera ouvert à la navigation: les fondations des murs ne pourraient plus être établies à la même profondeur, au grand détriment de la stabilité de l'ouvrage, et les travaux exécutés avec sujétion de marée et au milieu du mouvement du bassin, donneraient lieu à de grands embarras et à une dépense d'environ un tiers plus élevée.

Il importe donc de ne pas remettre à plus tard l'exécution de cette transformation.

Les raisons d'économie qui avaient conduit au choix des talus de briques pour le côté est du bassin, existaient également pour le côté sud; de plus, pour ce dernier côté, l'on avait eu en vue de réserver l'avenir et de se ménager la faculté d'agrandir le bassin d'échouage, ainsi que le demandait la commission spéciale instituée pour l'examen des projets relatifs à l'établissement de cet ouvrage.

Semblable combinaison pouvait être adoptée alors que l'on se bornait à limiter provisoirement le bassin par un simple talus, dont le revêtement ne donnait lieu

qu'à une faible dépense : elle ne serait plus justifiée en présence de l'exécution d'un mur de quai dont l'érection coûteuse constituerait un travail fait en pure perte.

L'agrandissement du bassin et la substitution de murs de quai aux talus prévus doivent donc être faits en même temps, et c'est en vue de pouvoir exécuter ce double travail qu'un crédit de 480,000 francs est sollicité de la Législature.

On pourra, à l'aide de ce crédit, prolonger le bassin de 40 mètres et lui donner une étendue qui répondra aux besoins d'un avenir encore éloigné : les murs de quai à l'est et au sud du bassin ne seront provisoirement construits que jusqu'à 1 mètre en contre-haut de la marée basse : ils seront ensuite successivement élevés à leur hauteur définitive, sans difficulté comme sans sujétion nouvelle, au moyen de crédits successifs dont le total s'élèvera à environ 175,000 francs.

Il serait, certes, préférable de faire tout le travail d'un seul jet ; mais on a cru devoir autant que possible ménager les ressources actuelles du Trésor, et limiter pour le moment à 480,000 francs le crédit à solliciter.

N° 10. — *Embarcadères à établir le long du quai du Rhin à Anvers.*

Crédit demandé : 120,000 francs.

Il y a opportunité de construire neuf embarcadères le long du mur de quai du Kattendyk, bordant l'Escaut à Anvers, afin que ce mur de quai, qui est à la veille d'être terminé, puisse être utilisé par les grands bateaux à vapeur pour le service desquels il a été principalement établi.

La prompt construction de ces ouvrages est demandée avec beaucoup d'instances par la Chambre de commerce et des fabriques, et par l'administration communale d'Anvers.

La dépense faite jusqu'à ce jour pour la construction du mur de quai du Kattendyk restera infructueuse, jusqu'au moment où ces embarcadères pourront être mis à la disposition de la navigation à vapeur. Le crédit de 120,000 francs que l'on sollicite est destiné à pourvoir à cette nécessité.

N° 11. — *Reconstruction des parties écroulées des musoirs du chenal de l'écluse maritime, à Anvers.*

Crédit demandé : 260,000 francs.

Il est très-désirable que l'on puisse procéder prochainement à la reconstruction de la partie écroulée du musoir nord du chenal de l'écluse maritime de l'État, à Anvers, ainsi qu'à l'exhaussement et au renforcement de la partie restante du même musoir et du musoir sud.

L'état actuel des choses est de nature à compromettre la sécurité de la navigation. A diverses reprises, des navires ont éprouvé des avaries, faute de pouvoir placer les pieux nécessaires pour leurs manœuvres à l'entrée et à la sortie du chenal.

Un crédit de 260,000 francs est demandé pour mettre le Gouvernement en mesure de faire procéder à la reconstruction ainsi qu'à l'exhaussement et au renforcement reconnus nécessaires.

N° 12. — *Travaux d'amélioration de l'écoulement des eaux de la Senne, de l'amont vers l'aval de la ville de Bruxelles.*

Crédit demandé : 60,000 francs.

Le lit de la petite Senne présente, sur le territoire de la commune de Molenbeek-S<sup>t</sup>-Jean, entre la route de Bruxelles à Gand et celle de Bruxelles à Ninove, un étranglement qu'il importe de faire disparaître.

Les travaux à exécuter pour procurer à ce bras de rivière une section normale, formeront la continuation de ceux qui ont été déjà effectués pour l'amélioration de l'écoulement des eaux de l'amont vers l'aval de la ville de Bruxelles. Ils sont d'autant plus urgents que, pendant l'exécution des grands travaux à entreprendre en vue de l'assainissement de la Senne, et spécialement pendant que l'on procédera au voûtement du bras principal de la rivière, dans la traverse de la ville de Bruxelles, l'évacuation des eaux devra avoir lieu exclusivement par la petite Senne.

Les travaux destinés à l'amélioration du régime de la petite Senne sont effectués par les soins de la province de Brabant, avec le concours pécuniaire de l'État. Les subsides alloués jusqu'ici ont été imputés sur les crédits ouverts par l'article 8, § 14, de la loi du 20 décembre 1851, et par l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, de la loi du 12 juillet 1865.

Afin de pouvoir continuer cette participation, dans la même proportion que celle des subventions antérieures, le Gouvernement demande un crédit de 60,000 francs.

N° 13. — *Renforcement de la digue de mer devant Ostende.*

Crédit demandé : 150,000 francs.

La digue de mer qui couvre Ostende et une partie de la contrée voisine a subi, à diverses reprises, des dégradations inquiétantes, et, à la suite des ouragans et des tempêtes violentes de l'hiver dernier, on a reconnu la nécessité de combler le fossé et de reconstruire le revêtement de cette digue, en la maçonnant au mortier de ciment.

Ce mode de construction a été suivi avec succès pour le perré établi devant la ville de Blankenberghe.

Dans le cas où cette reconstruction serait reconnue préférable, le travail devrait être exécuté immédiatement, du moins pour la partie ouest de la digue, qui semble plus particulièrement exposée et où des dégradations successives se sont produites.

Le prochain comblement du fossé nord de la place d'Ostende, donnera de sérieuses garanties pour le restant de la digue, à l'égard duquel on pourra prendre des mesures ultérieures.

Le Gouvernement limite donc aujourd'hui sa demande de crédit à la somme de 150,000 francs, nécessaire pour l'exécution du revêtement de la partie ouest de la grande digue de mer devant Ostende.

N° 14. — *Établissement d'une branche de raccordement entre le canal de Bruges à Gand et le bassin de commerce de cette dernière ville.*

Somme demandée à titre de complément de crédit : 8,670 francs.

N° 15. — *Travaux destinés à relier les charbonnages et établissements industriels sur la rive droite de la Meuse, à l'aval de Liège, avec le canal de Liège à Maestricht.*

Somme demandée à titre de complément de crédit : 11,718 francs.

N° 16. — *Construction du canal de dérivation de la Lys, de Deynze à la mer du Nord.*

Somme demandée à titre de complément de crédit : 14,000 francs.

N° 17. — *Amélioration de la Senne.*

Somme demandée à titre de complément de crédit : 16,267 francs.

N° 18. — *Approfondissement de la Sambre.*

Somme demandée à titre de complément de crédit : 40,000 francs.

Les cinq crédits demandés, sous les n° 14 à 18, sont nécessaires pour solder quelques reliquats de créance, provenant de ce que les prix d'adjudication des travaux repris sous ces numéros ont dépassé les prévisions sur lesquelles avaient été calculés les crédits alloués par la Législature pour l'exécution desdits travaux.

#### CHEMIN DE FER.

---

N° 19. — *Construction, à Ostende, sur le nouveau quai des bateaux à vapeur, d'un bâtiment destiné aux services de la douane et du chemin de fer.*

Crédit demandé : 150,000 francs.

Le Gouvernement a reconnu l'utilité d'ériger, à Ostende, sur le nouveau quai des bateaux à vapeur en voie de construction dans cette localité, un bâtiment destiné aux services de la douane et du chemin de fer.

La dépense à résulter de la construction de ce bâtiment, y compris les trottoirs, est estimée à la somme de 165,000 francs.

La ville d'Ostende s'est engagée à intervenir dans cette dépense pour une part de 15,000 francs.

Le Gouvernement demande donc qu'un crédit de 150,000 francs soit accordé pour cet objet au Département des Travaux Publics, et soit ajouté à celui de 600,000 francs, qui a été ouvert à ce même Département par l'article 1<sup>er</sup>, § 18/5<sup>e</sup>, de la loi du 8 juillet 1865, pour le raccordement de la station d'Ostende au nouveau quai des bateaux à vapeur.

N<sup>os</sup> 20 à 23. — *Construction de hangars pour remisage de voitures et de locomotives; établissement de voies et dépendances.*

Crédits demandés : 950,000 francs.

Les quatre crédits sollicités sous les n<sup>os</sup> 20 à 23 du projet de loi, et qui s'élèvent ensemble à 950,000 francs, sont destinés à fournir à l'administration les moyens de construire dans quelques stations des hangars pour remiser les voitures à voyageurs tenues en réserve ou de rechange, ainsi qu'un certain nombre de locomotives.

Les voitures qui composent les trains peuvent être abritées sous les gares couvertes. Il n'en est pas de même de celles que l'on tient en réserve; elles sont donc exposées à toutes les intempéries des saisons et sujettes à de constantes détériorations. D'après un relevé exact du nombre de ces dernières voitures et de la superficie qu'elles occupent, l'administration a pu constater la nécessité de construire de nouveaux hangars couvrant une superficie de 9,600 mètres carrés et d'établir, pour en permettre l'accès aux voitures, des voies nouvelles sur une longueur d'environ 4,800 mètres. D'un autre côté, il y a également nécessité de construire de nouvelles remises pour locomotives.

Ainsi, à la station de Bruxelles (nord), les locaux actuels ne peuvent contenir que dix machines, tandis que le matériel de traction de cette station compte 27 locomotives et devrait même en avoir 40.

Par suite de l'exiguïté de l'atelier du Nord, on est obligé de faire remorquer un certain nombre de trains par des locomotives de Liège, ce qui oblige à changer de remorqueur au passage dans cette dernière station. Il en résulte des manœuvres qu'il est désirable d'éviter, des pertes de temps et une moins bonne utilisation du matériel, auxquelles il importe de porter remède.

La remise qu'il s'agit de construire à Courtrai est également indispensable : des trains de marchandises ont cette station comme point extrême de leur parcours; il est donc de toute nécessité d'y avoir de quoi remiser les locomotives qui doivent remorquer ces trains. La remise qui existe actuellement à Courtrai est occupée par le matériel de la Compagnie de la Flandre occidentale; elle doit, du reste, être démolie par suite des nouvelles extensions que va recevoir cette station.

Quant à la station d'Anvers, la remise qui y est établie ne peut contenir que 9 machines, tandis que le matériel de traction de cette station comporte 22 locomotives. Le crédit demandé permettra d'abriter six machines en plus; mais comme plusieurs machines en service à Anvers y fonctionnent nuit et jour, l'administration a restreint le crédit demandé de ce chef dans les strictes limites des besoins les plus urgents.

*Le Ministre des Travaux publics,*

A. JAMAR.

## PROJET DE LOI.

## LÉOPOLD II,

ROI DES BELGES,

*A tous présents et à venir, Salut.*

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

## ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Département des Travaux publics des crédits spéciaux à concurrence de 5,900,655 francs, pour solder les dépenses à résulter des travaux énumérés ci-après :

## 1° PONTS ET CHAUSSÉES.

## A. Routes et bâtiments civils.

- |   |             |   |
|---|-------------|---|
| 1. Reconstruction du pont de Dinant sur la Meuse, et construction de deux nouveaux ponts sur le même fleuve et de deux ponts sur l'Ourthe . . . . .     | fr. 500,000 | » |
| 2. Continuation des travaux de restauration et d'amélioration du Palais des anciens princes de Liège. . . . .   | 250,000     | » |
| 3. Prolongement du nouveau mur orné, établi le long du jardin du Palais royal de Bruxelles, dans la rue Bréderode, jusqu'à la porte du palais . . . . . | 90,000      | » |

## B. Travaux hydrauliques et chemins de fer en construction.

- |  |           |   |
|--|-----------|---|
| 4. Amélioration du régime de la Dendre, y compris les travaux à exécuter à Termonde. . . . . | 1,800,000 | » |
| 5. Canalisation de la Mandel, depuis la Lys jusqu'à Roulers . . . . .                        | 500,000   | » |

A REPORTER. . . . .	fr. 2,940,000	»
---------------------	---------------	---

	REPORT. . . fr.	2,940,000 »
6. Solde de créances résultant de la construction du chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, . . . . .	360,000	»
7. Achèvement du port de refuge à Blankenberghe. . . . .	240,000	»
8. Continuation des travaux de défense de la côte, contre l'action de la mer . . .	100,000	»
9. Agrandissement du bassin d'échouage des bateaux pêcheurs, à Ostende . . . .	480,000	»
10. Embarcadères à établir le long du quai du Rhin, à Anvers . . . . .	120,000	»
11. Reconstruction des parties écroulées des musoirs du chenal de l'écluse maritime à Anvers . . . . .	260,000	»
12. Travaux d'amélioration de l'écoulement des eaux de la Senne, de l'amont vers l'aval de la ville de Bruxelles . . . .	60,000	»
13. Renforcement de la grande digue de mer devant Ostende . . . . .	150,000	»
14. Établissement d'une branche de raccordement entre le canal de Bruges à Gand et le bassin de commerce de cette dernière ville. . . . .	8,670	»
15. Travaux destinés à relier les charbonnages et établissements industriels sur la rive droite de la Meuse, à l'aval de Liège, avec le canal de Liège à Maestricht . .	11,718	»
16. Construction du canal de dérivation de la Lys, de Deynze à la mer du Nord . .	14,000	»
17. Amélioration de la Senne . . . . .	16,267	»
18. Approfondissement de la Sambre . . .	40,000	»

## 2° CHEMIN DE FER.

19. Construction, à Ostende, sur le nouveau quai des bateaux à vapeur, d'un bâtiment destiné aux services de la douane et du chemin de fer . . . . .	150,000	»
20. Construction de 9,600 mètres de hangars et établissement de 4,800 mètres courants pour remisage de voitures à voyageurs . . . . .	520,000	»
21. Construction, à Bruxelles (Nord), d'une remise pour 42 machines avec voies et dépendances . . . . .	550,000	»

A REPORTER. . . . fr. 5,800,658 »

	REPORT. . . . .	5,800,655 »
22.	Construction, à Courtrai, d'une remise pour 6 locomotives. . . . .	35,000 »
23.	Agrandissement, pour 6 locomotives en plus, de la remise d'Auvers . . . . .	45,000 »
	TOTAL. . . . .	<u>5,900,655 »</u>

## ART. 2.

Ces crédits seront couverts au moyen de bons du Trésor.

Donné à Laeken, le 7 mai 1868.

**LÉOPOLD.**

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Travaux publics,*

A. JAMAR.

*Le Ministre des Finances,*

FRÈRE-ORBAN.

---