

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 AVRIL 1861.

EXÉCUTION DE DIVERS TRAVAUX D'UTILITÉ PUBLIQUE⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. JULLIOT.

MESSIEURS,

Le projet de loi, déposé le 13 mars dernier, sous le n° 98, sur lequel, au nom de la section centrale, je viens faire le rapport, est la conséquence de la loi du 8 septembre 1859, qui a autorisé le Gouvernement à contracter un emprunt de 43,000,000 de francs destiné à divers travaux d'utilité publique.

La section centrale, comme la Chambre, ayant dans la discussion de cette loi manifesté des doutes sur l'utilité immédiate et absolue de quelques-uns des travaux qui figuraient au projet, comparativement à d'autres qui ne s'y trouvaient pas, une somme de 7,200,000 francs a été réservée pour des travaux à décréter ultérieurement.

C'est donc pour répondre aux intentions de la Chambre que le présent projet est présenté.

Depuis 1834, le Gouvernement s'est préoccupé sans relâche de provoquer et de décréter des voies de communications, en harmonie avec les ressources financières.

Il a fait périodiquement des travaux d'utilité publique sur une large échelle, et ceux qui avaient obtenu la veille ont aidé ceux qui devaient arriver le lendemain ; pour quelques localités, ce lendemain se fait longtemps attendre, mais toutes elles peuvent avoir confiance dans les pouvoirs publics, et le tour de chacune arrivera.

Dans le projet qui nous est soumis, le Gouvernement a eu la bonne pensée de

(1) Projet de loi, n° 98.

(2) La section centrale, présidée par M. E. VANDENPEEREBOOM, était composée de MM. DE RENESSE, DE NAYER, DE PAUL, BEECKMAN, LANDELOOS et JULLIOT.

s'occuper surtout des localités entièrement négligées jusqu'à ce jour, il s'est dit que, si les faibles n'étaient pas soutenus par le pouvoir, ils succomberaient toujours dans la lutte des intérêts en ce qu'il y a de juste et d'équitable. Le projet de loi reflète la justice, et le sentiment d'humanité n'y est pas entièrement étranger. Le Gouvernement a bien fait.

Cette tâche n'est pas à sa fin, car si les voies de communication créent les relations, les relations établies et celles qui se font pressentir provoquent de nouveaux moyens de communication, et ces instruments de travail et d'échange contribuent pour une large part à constituer et à entretenir la richesse nationale.

C'est ainsi que les localités comprises dans le projet actuel, réclamaient devant la loi du 8 septembre 1859, sans aboutir : et que celles qui réclament actuellement arriveront par un projet éventuel à la première occasion.

Elles auront pris rang, mais les ressources du trésor en sont le régulateur, parce que le Gouvernement seul est responsable de sa gestion financière.

Quoi qu'il en soit et en respectant la théorie économique de chacun à cet égard, nous sommes devant un fait incontestable à savoir : que le niveau de l'aisance s'élève en Belgique d'une manière satisfaisante, la position de toutes les classes s'améliore relativement, et si il est encore des malheureux, c'est une loi de la nature que l'on peut chercher à adoucir, mais qu'il n'est donné à personne de faire disparaître.

On peut, sans trop présumer, prédire, que le peuple belge par son autonomie, qui lui permet de se gouverner par lui-même, par l'uniformité de son caractère, depuis les frontières du Nord à celles du Midi, par son travail et sa prévoyance est appelé à un brillant avenir, honorable pour lui et profitable aussi aux nations avec lesquelles il est en relation d'affaires.

La section centrale a été, comme ses devancières, saisie de la demande d'un grand nombre de travaux, elle a dû à regret se borner à signaler ces requêtes à la plus vive sollicitude du Gouvernement.

La section centrale est convaincue que quand le Gouvernement, qui tient à honneur à faire tout le bien qu'il peut, n'adhère pas aux propositions de l'initiative parlementaire, c'est que les crédits dont il dispose lui imposent le devoir de s'arrêter.

Discussion générale.

Le principe du projet de loi n'a soulevé aucune objection, mais les procès-verbaux des sections constatent, que des observations ont été faites, que des vœux ont été exprimés, et que des demandes ont été formulées relativement à plusieurs travaux d'utilité publique, qui ne sont pas compris dans les propositions du Gouvernement.

La 1^{re} section désire savoir pourquoi le Gouvernement ne force pas la Compagnie concessionnaire de la ligne de Marchiennes à Beaume à remplir ses engagements. — La 4^e section demande s'il n'y a pas lieu de provoquer la déchéance de cette Compagnie et d'exécuter la ligne aux frais de l'État.

La 2^e section insiste sur la nécessité de construire le chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, qui a déjà été proposé par le Gouvernement en 1856, en 1858 et en 1859. Elle signale aussi l'utilité . 1^{re} du projet d'un chemin de fer

d'Ath à Bruxelles par Enghien, aboutissant à la station du Nord ; 2° du raccordement des stations du Nord et du Midi à Bruxelles, et de l'établissement d'une station centrale.

La 3^e section est d'avis que les nouveaux travaux proposés par le Gouvernement, ne devraient pas retarder la construction du chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain.

La 4^e section demande s'il ne serait pas possible de comprendre cette ligne dans le projet de loi.

La 5^e section adopte la proposition de décréter immédiatement cette nouvelle voie de communication, suivant le tracé par Cortenberg.

La 6^e section désire connaître à cet égard les intentions du Gouvernement, et attire aussi l'attention sur le chemin de fer d'Ath à Hal par Enghien.

La 2^e et la 5^e section demandent que le Gouvernement soit autorisé à concéder aux conditions ordinaires, un chemin de fer de Malines par Tamise et Saint-Nicolas vers la frontière hollandaise ; ce projet est aussi recommandé par la 3^e section.

La 1^{re} section désire savoir pourquoi on n'accorde pas le prolongement jusqu'à la France, du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes, dont la concession est demandée.

La 5^e section appuie la proposition de relier Nieupoort à Furnes, par une voie ferrée.

La 2^e section exprime le vœu de voir le Gouvernement s'occuper prochainement de la concession d'un chemin de fer de Namur à Landen, ainsi que de Tamines à Landen, elle demande des renseignements sur les propositions qui ont été faites pour relier par des voies ferrées les provinces de Liège et du Luxembourg à l'est de la France et au grand-duché.

En outre, elle désire connaître les intentions du Gouvernement quant à la demande en concession du chemin de fer de Liège à Aix-la-Chapelle par Herve et Visé.

La 5^e section appelle l'attention sur les diverses demandes de concession de chemins de fer destinés à relier le chemin de fer du Nord français (Erquelinnes) aux chemins de fer de Chimay et de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

La 1^{re} section désire savoir pourquoi le Gouvernement n'a pas compris dans ses propositions d'autres demandes de concession, qui ont été faites avec offre de verser les cautionnements. Ces demandeurs obtiendraient-ils éventuellement une garantie d'intérêt ou des avantages analogues qui ont été accordés à beaucoup d'autres projets ?

La 2^e section signale l'utilité d'insérer dans le projet de loi, l'exécution d'un canal de la Lys à Roulers soit en allouant le crédit nécessaire à cet effet, soit en autorisant le Gouvernement, à accorder à des concessionnaires une garantie d'intérêt qui ne dépasserait pas 60,000 francs.

La 3^e section insiste sur le projet d'un canal de jonction de la Lys à l'Yperlée, en faisant observer que les travaux qui tendent à compléter les grandes lignes de communication doivent en général obtenir la préférence sur tous autres.

La 1^{re} section demande pourquoi les travaux de la Dendre ne sont pas compris dans le projet de loi.

La 3^e section insiste sur la nécessité d'obtenir du Gouvernement la certitude que les travaux décrétés par la loi de 1859 et notamment la canalisation de la Dendre conserveront leur rang de priorité, et n'éprouveront pas de retard dans leur exécution par suite de l'adoption du nouveau projet de loi.

Tenant compte des demandes et des recommandations des sections, la section centrale a adressé à M. le Ministre des Travaux Publics, plusieurs questions qui sont consignées ici avec les réponses du Gouvernement.

DEMANDES.

Pourquoi le Gouvernement ne force-t-il pas les Compagnies concessionnaires à exécuter les lignes de Marchiennes à Beaume, de Tamines à Landen, de Braine-le-Comte à Courtrai?

Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas compris au projet la ligne directe de Bruxelles à Louvain?

Ne pourrait-on pas trouver une combinaison qui permet de doter le pays de cette nouvelle voie de communication?

RÉPONSES.

En ce qui concerne la ligne de Marchiennes à Beaume, le Gouvernement n'a nullement renoncé à l'espoir de la voir s'exécuter. La Compagnie du Centre, qui en est concessionnaire, fait en ce moment même de sérieux efforts pour remplir ses engagements. Le Gouvernement suit le résultat de ces efforts et agira ultérieurement comme de conseil, en s'inspirant de l'intérêt que méritent les populations qui attendent depuis longtemps cette utile voie de communication et du respect dû aux conventions.

Quant aux lignes de Tamines à Landen et de Braine-le-Comte à Courtrai, le Gouvernement retient les cautionnements et est décidé à user à cet égard rigoureusement des droits que lui confèrent les contrats de concession. Il n'a pas d'autres moyens d'action.

Le Gouvernement n'a pas compris au projet la ligne directe de Bruxelles à Louvain parce qu'il a cru voir dans l'attitude de la section centrale qui a eu à examiner le projet qui est devenu la loi du 8 septembre 1859, un indice que la Chambre ne donnerait pas la préférence à cette ligne sur d'autres travaux dont la plupart figurent au projet actuel.

Les ressources du Trésor sont limitées et après les travaux importants décrétés en 1859 et aujourd'hui en cours d'exécution, le Gouvernement croirait commettre une imprudence si, dans le projet en discussion, il faisait accueil à toutes les réclamations, même justes, qui peuvent se produire. Ce projet grève le présent et

DEMANDES.

RÉPONSES.

l'avenir plus que ne le faisait le projet soumis aux Chambres il y a deux ans; la différence est même notable, surtout en tenant compte des crédits qui seront ultérieurement requis pour achever ou seulement pour poursuivre quelques-uns des travaux nouveaux proposés. Aller plus loin, en face des complications extérieures, ajouter aux crédits pétitionnés un autre crédit de 7,000,000 non compris les insuffisances qui pourraient être constatées, car les études très-sommaires faites sur le chemin direct de Bruxelles à Louvain remontent à quelques années et par conséquent à une époque où le prix de toutes choses, terrains, matériaux et main-d'œuvre, était moins élevé qu'aujourd'hui, — ajouter, disons nous cet autre crédit aux crédits déjà sollicités, serait véritablement s'exposer, après tous les engagements que la Chambre connaît et ceux dont la nécessité peut surgir inopinément, à compromettre notre situation financière et à devoir recourir à la ressource des bons du Trésor à un moment où le placement en pourrait être aussi difficile qu'onéreux. Le Gouvernement ne saurait assumer cette responsabilité, et puisqu'il faut opter entre les travaux proposés et la ligne directe, il a cru, après ce qui s'est passé en section centrale il y a deux ans, comme nous venons de le rappeler, rencontrer mieux le sentiment de la Chambre en accordant la priorité aux travaux compris dans son dernier projet et en ajournant la ligne directe. Il ne s'agit en effet que d'un ajournement. La convenance de raccourcir le trajet entre la capitale d'une part, Louvain et toutes les localités situées au delà, de l'autre, reste la même. Le Gouvernement n'a pas changé d'opinion à cet égard, mais il reconnaît qu'il peut y avoir de puissantes raisons pour modifier l'ordre d'exécution des divers grands travaux que le pays réclame, et il se range volontiers, selon les préférences

DEMANDES.

RÉPONSES.

qu'il suppose chez la législature, du côté des intérêts les plus nombreux.

Mais pourquoi, dit-on, ne pas faire de la construction de la ligne directe, l'objet d'une concession? Ne serait-ce pas cumuler le bénéfice de l'exécution immédiate avec l'exonération de toute nouvelle charge pour le trésor?

Nous présumons qu'il est fait allusion à une combinaison qui réserverait l'exploitation de la ligne à l'État, car nul ne prétendra que le Gouvernement puisse raisonnablement consentir à scinder l'exploitation d'une de ses principales et meilleures lignes, de la grande ligne internationale de la capitale vers la frontière allemande.

Cela dit, le motif de l'opposition du Gouvernement à une combinaison de cette nature est bien simple, c'est qu'elle ne constituerait qu'un emprunt indirect contracté aux conditions les plus onéreuses pour l'État. Ceux qui feraient cette entreprise ne pourraient en effet que se proposer ou d'exécuter les travaux en privant l'État du bénéfice de la mise en adjudication ou de tirer de leurs capitaux des profits supérieurs aux profits ordinaires, par exemple à l'intérêt des fonds publics, que l'on peut tous les jours se procurer à la bourse.

La concession même avec réserve de l'exploitation par l'État, ne se concevrait que si l'État abandonnait toute idée de construire plus tard lui-même; mais ainsi que nous venons de le dire la construction par l'État, de cette section d'une grande ligne reste une question de simple opportunité, et dans cette situation le Gouvernement croit devoir insister énergiquement pour qu'on n'aliène pas ce tronçon du réseau national; pour qu'on ne cède pas à des particuliers cette partie précieusement de l'importante ligne de l'Est qui aboutit aux portes de la capitale. Cela ne serait, dans sa conviction, ni conforme aux intérêts du Trésor ni digne du pays.

La section centrale ayant pris connaissance de la réponse du Gouvernement, émet, à l'unanimité, le vœu que le projet d'une ligne directe de Bruxelles à Louvain soit exécutée le plus tôt possible.

DEMANDES.

Quelles sont les intentions du Gouvernement en ce qui concerne :

A. La rectification projetée entre Ath et Bruxelles, par Enghien ;

B. Le raccordement des stations du Midi et du Nord à Bruxelles, et l'établissement d'une station centrale ?

Ces travaux ont un but commun avec les chemins de fer directs de Lille à Tournai, et de Bruxelles à Louvain, savoir : l'amélioration devenue indispensable de la ligne internationale de Lille à Herbestal, qui serait ainsi réduite à un parcours de 248 kilomètres (au *maximum*), tandis que son développement est aujourd'hui de plus de 335 kilomètres en tenant compte de la solution de continuité à Bruxelles. Le raccordement susmentionné aurait encore pour résultat d'améliorer considérablement la ligne internationale de Quiévrain à la frontière hollandaise, ainsi que les relations de la province d'Anvers avec le Hainaut.

RÉPONSES.

En ce qui concerne la rectification entre Ath et Bruxelles par Enghien, le Gouvernement n'y saurait donner aucune suite dans un moment surtout où il est forcé de proposer l'ajournement de la rectification entre Bruxelles et Louvain. Celle-ci est en effet plus importante, et serait par conséquent plus urgente que celle-là. La décision prise quant à l'une est donc à plus forte raison applicable à l'autre. En présence de la fin de non-recevoir invoquée aujourd'hui par le Gouvernement contre des projets de cette nature, en tant qu'il devrait intervenir dans leur réalisation, fin de non-recevoir tirée de la situation du Trésor, et aussi de l'imprudence qu'il y aurait, au point de vue des recettes du chemin de fer, à créer sans cesse des voies concurrentes aux lignes existantes, il est une remarque essentielle à faire, c'est que pour le transport des marchandises il est facile d'opérer un raccourcissement artificiel au moyen des tarifs, et que l'administration est entrée récemment plus avant qu'elle ne l'avait fait jusqu'ici, dans la voie des réductions à la distance. Sans doute elle n'a pas dit son dernier mot sous ce rapport, et il serait fâcheux de multiplier les chemins de fer nouveaux destinés à opérer des raccourcissements entre des points déjà reliés par des voies ferrées, si ces raccourcissements ne sont pas motivés par un mouvement plus ou moins considérable de voyageurs. C'est pour les voyageurs seuls, en effet, que le temps est un précieux élément. A ce point de vue il semble contestable que le raccourcissement entre Ath et Bruxelles réponde à un besoin vraiment urgent. S'il en était ainsi, si la ligne nouvelle était assurée d'un trafic notable, on en solliciterait à coup sûr la

DEMANDES.

RÉPONSES.

concession pure et simple. Or pareille concession n'est point poursuivie; c'est, au contraire, le concours de l'État qu'on demande; dans ces conditions il est du devoir de l'État de se montrer d'autant plus circonspect qu'il s'agit de se créer une concurrence à lui-même.

Le Gouvernement ne songe point à l'établissement d'une station centrale à Bruxelles; les divers projets qui lui ont été soumis à cet égard, lui ont donné la conviction que l'établissement d'une station centrale entraînerait à des frais énormes, très-imparfaitement compensés par les avantages que la population en retirerait, mais, dans tous les cas, hors de proportion avec les ressources dont le Trésor dispose. Le Gouvernement s'occupe au contraire très-sérieusement du raccordement entre les stations du Nord et du Midi. Ce raccordement revêt un caractère plus prononcé d'opportunité depuis la solution donnée à la question du transfert à front de boulevard, de la station du Midi. On ne peut que répéter qu'il serait éminemment désirable, plus que cela, qu'il est vraiment urgent qu'un des beaux boulevards de la capitale soit enfin débarrassé de cette voie ferrée qui constitue un danger permanent et qui est une cause de dépréciation de valeur des propriétés riveraines. Dans la pensée du Département des Travaux Publics, le moyen de faire disparaître cette voie est d'opérer le raccordement extérieur des deux stations de l'État par un chemin de fer qui formerait chemin de ceinture et qui desservirait, si à propos, les nombreuses populations qui se groupent autour de Bruxelles. Une commission composée de trois membres, M. l'inspecteur général Groetacs, M. l'inspecteur général Cabry, M. l'ingénieur Vandersweep, vient d'être instituée avec mission de soumettre au Département des propositions conçues dans cet ordre d'idées.

La section centrale a vu avec intérêt combien le Gouvernement s'occupe activement du projet de raccorder entre elles les stations de Bruxelles, et croit devoir insister sur la prompte exécution de ce projet; tout retard aurait pour conséquence d'entraîner à des frais plus considérables à cause de l'extension si rapide des bâtisses qui s'élèvent journellement autour de la capitale.

DEMANDES.

Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas compris au projet les lignes de :

A. Malines à la frontière hollandaise par Tamise et Saint-Nicolas ;

B. De Furnes à Nieuport ;

C. Celle devant relier les charbonnages du Centre et le chemin de fer d'Erquelines aux lignes de Sambre et Meuse et de Mariembourg à Momignies ;

D. Le chemin de fer de Namur à Landen, traversant une contrée agricole, privée des ces voies rapides et économiques.

RÉPONSES.

En ce qui concerne la ligne de Malines à la frontière hollandaise, dans la direction de Terneuzen, par Tamise et Saint-Nicolas, ainsi qu'une autre ligne de Gand à cette frontière dans la même direction, le Gouvernement a entamé une instruction sérieuse de ces affaires. Il a récemment demandé à cet égard l'avis des conseils communaux, des chambres de commerce et des députations permanentes d'Anvers et de Gand. Ces projets touchent à des intérêts trop graves, pour que le Gouvernement prenne une décision avant d'avoir en sa possession tous les renseignements de nature à éclairer sa religion.

Quant à la ligne de Furnes à Nieuport, elle a été réclamée par la ville de Nieuport et par la Compagnie du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes, mais à des conditions inacceptables pour le Gouvernement, puisqu'il s'agissait de la construction aux frais de l'État.

Pour ce qui regarde la ligne reprise sub. litt. *C*, la section centrale fait probablement allusion à une demande adressée au Département des Travaux Publics aux fins d'obtenir la concession d'un chemin de fer d'Erquelines à Chimay, par Beaumont, avec embranchement sur Cerfontaine. Le Département a fait connaître au demandeur que le Gouvernement ne peut s'occuper de l'examen de demandes de l'espèce qu'après qu'il lui a été démontré, d'une manière satisfaisante, que l'on peut, le cas échéant, disposer des capitaux nécessaires à la réalisation de l'entreprise. Jusqu'à ce jour le demandeur n'a point rempli cette condition.

DEMANDES.**RÉPONSES.**

C'est également à raison de la combinaison financière proposée, que le Gouvernement ne croit pas pouvoir donner suite, du moins en ce moment, au projet du chemin de fer de Namur à Landen. Cette combinaison repose sur la prestation d'une garantie d'intérêt; mais il semble admis qu'il n'y a plus lieu pour l'État d'intervenir par voie de garantie d'intérêt que dans des cas exceptionnels. Sa circonspection doit désormais être d'autant plus grande qu'il ne peut pas refuser aux uns ce qu'il accorderait aux autres.

La section centrale reconnaît toute l'importance qui s'attache, sous différents rapports, à la construction d'un chemin de fer de Malines à Terneuzen; elle croit ce projet digne de la sollicitude du Gouvernement, d'autant plus que la concession est demandée dans les conditions ordinaires sans intervention du trésor.

Sur la proposition d'un membre la section émet le vœu que le Gouvernement veuille prendre aussi en sérieuse considération le projet d'une ligne de Gand à Terneuzen, dont la concession est également demandée sans concours du Trésor public; cette nouvelle voie de communication faciliterait les relations des Flandres avec la Hollande et obvierait aux inconvénients résultant des interruptions périodiques de la navigation.

Quant au projet de Furnes à Nieuport, il se trouvera dans de meilleures conditions par la concession éventuelle de la continuation de la ligne de Lichtervelde à Furnes vers la France.

En ce qui concerne les chemins de fer, destinés à relier les charbonnages du Centre aux lignes de Sambre-et-Meuse et de Marienbourg à Momignies, un membre a fait observer que dans la réponse du Gouvernement il n'est question que d'un seul projet, tandis qu'il en existe plusieurs, dont un entre autres de Manage à Momignies par Thuin, avec raccordement au Couchant de Mons.

Ces lignes sont destinées à desservir les intérêts industriels les plus importants et sont de nature à favoriser nos relations avec la France; la section centrale espère que les demandeurs en concession sauront justifier des capitaux nécessaires à la réalisation de leurs entreprises.

La section centrale s'est aussi sérieusement occupée de l'absence de toute voie ferrée dans la riche contrée agricole, située entre la Sambre et le point de Landen, et émet le vœu que cette lacune, dans le réseau de nos chemins de fer, puisse être comblée; le résultat serait obtenu par les lignes de Taminé à Landen et de Namur à Landen.

On a fait observer que pour cette dernière ligne deux projets se trouvent en présence

DEMANDES.

Pourquoi n'accorde-t-on pas le prolongement jusqu'à la France du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes, dont la concession est demandée?

RÉPONSES.

Si cette concession n'a pas encore été accordée, elle n'a pas été non plus refusée. Elle soulève certains points assez délicats dont la Chambre s'est réservé l'examen lors de la concession de la ligne de Lichtervelde à Furnes. La Chambre n'a pas, en effet, voulu décider à cette époque la question du prolongement de cette ligne jusqu'à la frontière française. Si le Gouvernement n'a pas, jusqu'aujourd'hui, soumis à cet égard de projet à la Législature, c'est qu'il n'avait nullement la certitude qu'il entrât dans les vues du gouvernement français, d'octroyer sur son territoire, comme le voulait et comme le veut encore la compagnie de Lichtervelde à Furnes, la concession d'une section raccordant la ligne belge à Dunkerque et même éventuellement à Calais. La question, sous ce rapport, vient de faire un pas. Le gouvernement français a récemment autorisé l'ouverture d'une enquête sur un chemin de fer qui relierait Dunkerque à la ligne de Lichtervelde à Furnes prolongée. Cet acte du gouvernement français fait présager qu'il n'est pas éloigné d'accorder, en ce qui le concerne, la concession demandée. Le Gouvernement belge aura donc, de son côté, à prendre prochainement une résolution. L'enquête ouverte en France ne manquera pas de lui apporter des éléments d'appréciation. Il aura, du reste, à mettre en parallèle les inconvénients que la concession dont il s'agit peut entraîner avec l'intérêt évident de l'État, de chercher autant que possible à l'exonérer de la garantie de 200,000 francs, qu'il paie au chemin de fer de Lichtervelde à Furnes, et qu'il paiera sans doute jusqu'au jour où la situation de ce chemin de fer sera modifiée par les extensions qu'il comporte.

La section centrale reconnaît l'intérêt qu'à l'État à parvenir à la concession de cette ligne, car il est positif qu'indépendamment du caractère international qu'elle possédera, elle est destinée à l'exonérer de la garantie de 200,000 francs attri-

buée à la ligne de Lichtervelde à Furnes, et qui dans l'état actuel des choses est payée à peu près en totalité.

DEMANDES.

Quelles sont les propositions faites au Gouvernement, relativement aux lignes du chemin de fer destinées à relier les provinces de Liège et de Luxembourg à l'Est-Français et au Grand-Duché?

RÉPONSES.

1° Le Gouvernement a été saisi d'une demande de concession d'un chemin de fer de Liège à Givet, par la vallée de l'Ourthe, traversant, à Aye, le chemin de fer du Luxembourg.

Cette demande remonte à 1854.

Dans la séance de la Chambre des Représentants du 4 mars 1858, le Gouvernement a, par l'organe du Ministre des Travaux Publics, fait une déclaration qu'il renouvelle aujourd'hui et qui consiste à dire qu'il est disposé, sous certaines réserves, à donner suite à cette demande.

Pour qu'il en puisse être ainsi, les demandeurs en concession ont toutefois été invités à administrer la preuve qu'ils pourraient, le cas échéant, disposer du capital nécessaire à la réalisation de l'entreprise.

Cette justification n'a point, jusqu'à ce jour, été opérée.

2° Il a été présenté au Gouvernement une demande en concession d'un chemin de fer de Bouillon à Bastogne, pour être continué, d'une part, jusqu'à Sedan, et, d'autre part, jusqu'à Wiltz, sur le chemin de fer Guillaume-Luxembourg.

Les demandeurs en concession sollicitent une subvention de l'État.

Les négociations entre les demandeurs en concession et le Département des Travaux Publics se poursuivent.

3° Le Gouvernement a, en outre, été saisi de demandes en concession de deux chemins de fer destinés à rattacher la province de Liège à la ligne du nord du chemin de fer Guillaume-Luxembourg, l'un partant de Spa pour aboutir à Weeswampach, l'autre partant de Douxflamme pour aboutir à Degeveld.

L'instruction de ces demandes n'est pas jusqu'à présent assez avancée pour que le

DEMANDES.

Quelles sont les intentions du Gouvernement relativement à la concession de la ligne de Liège à Aix-la-Chapelle par Herve et Visé?

Le Gouvernement serait-il disposé à décréter le canal de la Lys à Roulers, moyennant une garantie d'intérêt de 60,000 fr.?

RÉPONSES.

Gouvernement puisse soumettre aux délibérations des Chambres législatives une proposition à leur égard.

Il est utile de faire remarquer ici que la province de Luxembourg est aujourd'hui déjà rattachée au grand-duché de Luxembourg par la ligne d'Arlon à Luxembourg et qu'elle le sera prochainement au chemin de fer français de l'est par celle en construction d'Arlon à Longuyon.

Le Gouvernement n'a pas cru jusqu'ici devoir donner suite à cette demande en concession à cause du parallélisme entre la ligne dont il s'agit et le chemin de fer de l'État vers la frontière allemande. Le Gouvernement persiste dans sa manière de voir à cet égard.

Le Gouvernement n'a reçu aucune demande tendant à cette fin; il n'a donc pas eu à examiner la question à fond. En supposant qu'il pût adhérer au principe de la garantie, encore devrait-il s'assurer, par des études sérieuses, dans quel rapport se trouve le chiffre de la garantie indiqué avec le capital nécessaire. Mais il ne saurait en ce moment se prononcer sur ce principe ni par conséquent rien proposer. Il fera toutefois remarquer que la construction d'un canal de la Lys à Roulers ou la canalisation de la Mandel par voie de concession, ne présenterait que peu d'avantages pour l'industrie de cette ville. En effet, l'établissement d'un péage serait la suite inévitable de l'octroi d'une concession et l'existence de ce même péage serait obstatif à toute réduction quelque peu sensible des prix de transport. Pour être, à ce point de vue, le seul qui intéresse véritablement la ville de Roulers, complètement efficace, la canalisation devrait se faire par l'État, avec des droits de navigation nuls ou insignifiants.

L'industrie de Roulers mérite un sacrifice; elle est assez florissante et renferme

DEMANDES.**RÉPONSES.**

assez d'éléments de prospérité pour attirer l'attention bienveillante du Gouvernement. Mais les études ne sont pas faites ; le Gouvernement ne peut donc, pour le moment, que s'engager à les entreprendre, en exprimant l'espoir d'arriver à un résultat qui permettrait de réaliser cette amélioration sur les ressources ordinaires du budget.

La section centrale partage les sympathies du Gouvernement pour la ville de Roulers, où l'industrie a fait et continue à faire de si grands progrès.

DEMANDES.**RÉPONSES.**

Pourquoi le canal de la Lys à l'Yperlée n'est-il pas compris au projet de loi ?

Le Gouvernement n'est pas resté inactif ; en exécution de la promesse qu'il avait faite, il a fait procéder à une étude comparative, entre l'ancien tracé, proposé pour le canal, et un autre tracé qui empruntait la Mandel rectifiée et canalisée. Il est résulté de cette étude que ce dernier tracé est à la fois le plus long et le plus coûteux ; la question se trouve ainsi simplifiée. Dans cet état de choses, le Gouvernement ne trouve pas de difficulté à laisser inscrire au projet de loi une clause en vertu de laquelle il serait autorisé à concéder un canal de jonction entre la Lys et l'Yperlée. Il va de soi que, si cette concession n'était reconnue possible que moyennant intervention pécuniaire de l'État, la Législature aurait à approuver la convention qui aurait été passée.

La section centrale adhérant aux considérations énoncées dans la réponse du Gouvernement, adopte la proposition, faite par l'un de ses membres, d'inscrire au projet de loi l'autorisation de concéder le canal dont il s'agit.

Cette disposition formera le § 3 de l'art. 4.

DEMANDES.

Il ne peut être dans les intentions du Gouvernement de retarder l'exécution des travaux décrétés par la loi de 1859, à raison des ressources affectées aux travaux compris dans le présent projet.

RÉPONSES.

Évidemment non. La loi de 1859 doit recevoir son exécution avant tout, et le présent projet ne saurait porter préjudice à aucun des travaux compris dans cette loi. Mais il y a d'autant moins de raison de craindre que ces travaux ne soient abandonnés ou seulement retardés, que presque tous sont dès aujourd'hui intégralement adjugés et que partout les ouvriers sont sur le chantier.

Il n'y a d'exception que pour les travaux de l'Escaut supérieur et de la Dendre, mais cette exception n'a d'autre motif que la difficulté d'arriver à un résultat définitif quant aux plans. Le Gouvernement a le ferme espoir que cette difficulté sera prochainement résolue.

La section centrale regrette le retard forcé qu'ont essuyé l'amélioration du haut Escaut et la canalisation de la Dendre et espère que le Gouvernement ne cessera de faire de l'exécution de ces importants travaux l'objet de sa plus vive sollicitude.

Examen des articles.

ARTICLE PREMIER.

§ 1^{er}. Chemin de fer de Louvain à Herenthals.

§ 2. Embranchement d'Aerschot à Diest.

§ 3. Restitution du cautionnement de 100,000 francs au sieur Riche-Restiau, premier concessionnaire de la ligne de Louvain à Herenthals.

Vote des sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 ^{re} section	10	»	»
2 ^e —	9	»	»
3 ^e —	7	»	»
4 ^e —	11	»	»
5 ^e —	6	»	»
6 ^e —	8	»	»

La 2^e section recommande à la section centrale d'examiner s'il n'y a pas lieu à rapprocher la ligne de Louvain à Herenthals de la commune de Heyst-op-den-Berg, en invitant le Gouvernement à accorder à la Compagnie concessionnaire un embranchement soit de Heyst, soit d'Aerschot vers Malines.

La 3^e section appelle l'attention de la section centrale sur le danger que peut présenter le principe nouveau de sous-garantie de l'État appliquée à la conces-

sion de Louvain à Herenthals. Elle n'adopte le § 3 de l'art. 1^{er} que par une voix et huit abstentions.

La 4^e section engage la section centrale à insister pour que la ligne de Louvain à Herenthals passe à Aerschot.

La 6^e section demande que le cautionnement du premier concessionnaire ne soit restitué qu'après que le concessionnaire actuel aura complété le sien.

M. le Ministre s'étant rendu en section centrale a répondu aux observations de la 2^e et de la 4^e section que la direction exacte du tracé de Louvain à Herenthals est d'une importance plus considérable pour le concessionnaire que pour le Gouvernement ; que cependant il verrait avec plaisir que le chemin passât par Aerschot. M. le Ministre a répondu à l'observation présentée par la 3^e section que cette sous-garantie ne pouvait jamais être que morale, attendu que le Gouvernement avait en tout cas un recours plus qu'efficace à exercer contre la Société de l'Est-Belge.

La section centrale a encore posé à M. le Ministre la question suivante :

DEMANDE.

La justification de l'impossibilité dans laquelle le sieur Riche s'est trouvé, de remplir les engagements. — Le premier cautionnement ne devrait être remboursé que lorsque le second aura été complété.

RÉPONSE.

Cette justification résulte du fait même que le sieur Riche n'a pas pu se préserver de la déchéance, laquelle entraînait comme conséquence forcée la confiscation du cautionnement. Il faut admettre que ce n'est que sous la contrainte des événements, surtout des événements politiques qui ont pesé dans ces derniers temps sur toutes les entreprises industrielles exigeant l'emploi de grand capitaux, que le concessionnaire du chemin de fer de Louvain à Herenthals est resté dans l'inaction, quand on réfléchit que cette inaction devait inévitablement aboutir pour lui à la privation de tous les bénéfices que la mise à fruit de sa concession pouvait lui promettre. Quoi qu'il en soit, le Gouvernement applique avec sévérité la clause de confiscation des cautionnements pour inexécution des contrats de concession de chemins de fer, en vue d'écarter les entreprises téméraires ou conçues dans un but d'agiotage. S'il se départit de cette sévérité dans l'occurrence, ce n'est pas uniquement qu'il croie devoir prendre en considération l'influence que peut avoir exercée la situation politique extérieure, dont en définitive il n'est pas responsable et dont il n'a pas pour mission d'effacer tous les effets, c'est aussi,

DEMANDES.

RÉPONSES.

et principalement, parce qu'un nouveau demandeur en concession s'est présenté pour le même projet, et que ce demandeur a été accepté par le Gouvernement. Or, il a paru au Gouvernement qu'il ne serait pas équitable qu'il eût un double cautionnement pour une même entreprise, d'autant moins que si le premier concessionnaire avait sollicité, avant l'expiration des délais de déchéance, que le second lui fût substitué, moyennant simple transfert du cautionnement, le Gouvernement ne se serait sans doute pas refusé à cette substitution, qui n'eût constitué dans son chef qu'un simple acte de bienveillance.

Quant au nouveau cautionnement, il a été versé dans les caisses de l'État par le dernier concessionnaire, dans le terme fixé par sa convention.

La section centrale a discuté ces diverses demandes et observations dans tous leurs détails. En ce qui concerne le tracé du chemin de fer de Louvain à Herenthals, elle a reconnu qu'il paraît assez rationnel de se rapprocher d'une ville quand le terrain le permet, et, sans rien préjuger sur le plus ou moins de difficulté de l'exécution, elle émet le vœu que cette ligne passe par Aerschot.

En ce qui concerne la sous-garantie, promise éventuellement par le Gouvernement, la section centrale est d'avis que les intérêts de l'État sont suffisamment garantis par la subrogation qui aura lieu *ipso jure*.

La section centrale adopte l'art. 1^{er}, à l'unanimité.

ART. 2.

Chemin de fer de Tongres, se raccordant à la ligne de Hasselt à Maestricht dans la direction de Bilsen.

Adopté, à l'unanimité, dans toutes les sections.

La 2^e section demande qu'on examine en section centrale la question de savoir s'il ne serait pas plus avantageux pour le Gouvernement d'accorder un supplément de garantie d'environ 40,000 francs par an pour exécuter la ligne complète de Liège à Bilsen, par Tongres. La section centrale a fait au Gouvernement la demande suivante :

DEMANDE.

RÉPONSE.

Ne serait-il pas plus avantageux pour le

Le Gouvernement cherche naturelle-

DEMANDES.

Gouvernement d'accorder un supplément de garantie d'environ 40.000 francs par an, pour exécuter la ligne complète de Liège à Bilsen, par Tongres?

RÉPONSES.

ment à restreindre dans les plus étroites limites les rares garanties d'intérêt qu'il accorde encore. Sans vouloir trancher la question posée, d'une manière absolue, il est à remarquer que le Gouvernement n'a jamais pu considérer comme un travail définitif l'établissement de la ligne isolée de Tongres à Bilsen. Dans ses prévisions comme dans sa conviction, cette ligne est destinée à se prolonger, d'un côté vers Liège, de l'autre vers la Hollande. En d'autres termes, elle ne forme qu'une première section d'une ligne internationale. Aussi longtemps que le prolongement vers la frontière hollandaise ne pourra point s'opérer, il semble douteux que cette section puisse être d'un grand rapport, fût-elle reliée à Liège; tout au moins peut-on soutenir que si le raccordement au réseau hollandais était effectué, le supplément de garantie d'intérêt serait inutile pour l'établissement complet de la ligne internationale dont le chemin de Tongres à Bilsen forme la section moyenne. Dans cet état de choses, le Gouvernement croit qu'il n'est pas urgent de donner suite à la combinaison qui fait l'objet de la question posée par la section centrale.

La section centrale reconnaît avec le Gouvernement que le tronçon de chemin de fer de Tongres à la ligne de Hasselt à Maestricht, vers Bilsen, n'est qu'un premier jalon, une partie intermédiaire d'une grande ligne de Liège, vers la Hollande, dont la concession est demandée; que cette grande ligne ne peut être exécutée tant que la Hollande n'aura pas adopté le plan de raccordement à la frontière belge; il est à espérer que ce projet pourra aboutir à un ensemble de travaux destinés à procurer à tous les bassins houillers qui environnent Liège l'écoulement de leurs produits dans le Limbourg et en Hollande.

La section centrale adopte l'art. 2, à l'unanimité.

ART. 3.

A. Chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand

B. Chemin de fer d'Eecloo à Bruges.

Vote des sections :

	Oui.	Non.	Abstentions
1 ^{re} section.	10	»	»
2 ^e —	9	»	»
3 ^e —	8	»	4
4 ^e —	11	»	»
5 ^e —	»	»	6
6 ^e —	8	»	»

La 3^e section charge son rapporteur d'attirer l'attention de la section centrale sur la convenance et la justice qu'il y aurait à ce que le Gouvernement se déclare disposé à adopter, le cas échéant, pour le chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai, le régime de l'exploitation par l'État admis pour la ligne de Braine-le-Comte à Gand.

La 5^e section estime qu'il n'y a lieu d'accorder la concession d'une ligne de chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand qu'à celui qui se chargera en même temps de construire celle de Braine-le-Comte à Courtrai, qui forme avec la première un plan d'ensemble dont la concession a été demandée.

La 6^e section demande qu'on pose en section centrale au Gouvernement la question de savoir s'il est disposé à modifier les conditions de la ligne concédée de Braine-le-Comte à Courtrai dans les sens des conditions de la concession de Braine-le-Comte à Gand.

La 5^e section demande la production en section centrale de la convention faite pour le tronçon primitif de Gand à Eecloo.

La section centrale, après mûr examen de ces questions, a fait au Gouvernement les demandes suivantes :

DEMANDES.

Le chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand et celui de Braine-le-Comte à Courtrai n'ont-ils pas fait partie d'un même projet; — le concessionnaire du premier ne pourrait-il pas être chargé de construire également le second; — en tout cas, le même mode d'exploitation ne devait-il pas être adopté pour les deux lignes; — pourquoi le chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand ne passe-t-il pas à Lessines?

RÉPONSES.

Le demandeur en concession du chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand n'a jamais sollicité la concession du chemin de Braine-le-Comte à Courtrai, mais le concessionnaire de ce dernier chemin a sollicité la concession du premier. Les deux lignes ont donc fait l'objet d'une seule et même demande, mais cette demande ne s'est produite que lorsque des négociations étaient entamées par le Gouvernement pour la concession isolée de Braine-le-Comte à Gand, et que ces négociations avaient été poussées à ce point qu'il y avait engagement moral de la part du Gouvernement. De plus, le demandeur en concession des deux lignes était le concessionnaire provisoire de la ligne de Braine-le-Comte à Courtrai; or, faute d'avoir

DEMANDES.

RÉPONSES.

rempli ses obligations quant à cette ligne, il se trouve aujourd'hui sous le coup de la déchéance. En présence de cette impuissance constatée de réaliser un premier contrat, le Gouvernement ne pouvait pas songer à en passer un second. Mais le Gouvernement n'hésite pas à déclarer que si les deux lignes avaient fait l'objet d'une même demande, produite en temps opportun, en concession pure et simple, il se fût empressé de l'accueillir, à condition toutefois que satisfaction eût été donnée quant aux chances d'exécution.

Le Gouvernement ne pense pas, d'ailleurs, que l'on puisse imposer au concessionnaire de la ligne de Braine-le-Comte à Gand, l'obligation de construire en même temps celle de Braine-le-Comte à Courtrai. Ce serait au moins compromettre la construction de la première, sans assurer celle de la seconde. Cela ne serait équitable ni vis-à-vis du concessionnaire de la ligne de Gand, ni vis-à-vis des nombreuses populations intéressées à cette ligne, d'autant moins que les deux chemins dont il s'agit n'ont au fond rien de commun. Ils sont complètement indépendants l'un de l'autre, excepté par leur point de départ et par la courte section de Braine-le-Comte à Enghien. Mais ils ne sont pas même appelés à desservir, par leurs aboutissants, des centres de même province.

Enfin, le Gouvernement n'a pas eu à rechercher si au moins le même mode d'exploitation ne devrait pas être appliqué aux deux lignes. Le système proposé pour la ligne de Braine-le-Comte à Gand n'a pas été sollicité pour celle de Braine-le-Comte à Courtrai isolément, et dans l'opinion du Gouvernement, l'extension de ce système à cette dernière ligne ne pourrait que rendre plus difficile encore la réunion du capital qu'elle exige. Quoi qu'il en soit, et sans entrer plus avant dans l'examen de cette question, le Gouvernement constate qu'il n'a pas eu à se prononcer.

DEMANDES.

RÉPONSES.

Pour ce qui concerne le tracé, il serait impossible au Gouvernement de faire une réponse catégorique avant que les études n'aient été complétées. Il croit toutefois devoir loyalement déclarer que le but même que l'on poursuit par l'établissement de la voie nouvelle, exige qu'il donne la préférence au tracé direct.

En présence des réponses de M. le Ministre, la section centrale adopte, à l'unanimité, l'art. 3.

ART. 4.

§ 1. *Chemin de fer de Tournai à la frontière de France, vers Lille.*

§ 2. *Chemin de fer de Mariembourg à la Meuse, en amont de Dinant.*

§ 3. *Canal de jonction de la Lys à l'Yperlée.*

Vote des sections :

	Oui.	Non.	Abstentions
1 ^{re} section	10	»	»
2 ^e —	9	»	»
3 ^e —	7	»	»
4 ^e —	11	»	»
5 ^e —	6	»	»
6 ^e —	8	»	»

La 3^e section émet l'avis que le Gouvernement doit sauvegarder les intérêts du Trésor dans la concurrence que lui fera la ligne directe vers Lille.

La 5^e section demande au § 2 que le point de raccordement se trouve le plus rapproché possible de la ville de Dinant.

Suit la question relative à la continuation de la ligne de Tournai à la frontière de France.

DEMANDE.

RÉPONSE.

S'il y a des raisons particulières qui permettent de croire que le chemin de fer de Tournai à Lille sera autorisé sur le territoire Français et trouvera des demandeurs en concession. — Le Gouvernement ne devrait-il pas se charger de l'exploitation de cette ligne afin d'empêcher éventuellement une concurrence trop désastreuse aux lignes de l'État ?

Le Gouvernement pense que le Gouvernement Français serait disposé à concéder le prolongement sur son territoire d'un chemin de fer de Tournai à Lille.

Son opinion à cet égard se fonde sur la connaissance qu'il a d'une information que le gouverneur de la province de la Flandre occidentale a reçue du préfet du Département du nord en France et de laquelle il résulte que ce fonctionnaire a été auto-

DEMANDE.**RÉPONSE.**

risé à faire procéder à l'étude d'un chemin de fer de Tournai à Lille.

Des demandes en concession ont déjà été adressées au Gouvernement belge qui sait d'ailleurs que des demandes analogues ont été formulées en France pour l'obtention de la concession de la partie française du chemin de fer projeté.

Le Gouvernement ne pense pas qu'il devrait se charger de l'exploitation de la ligne nouvelle afin d'éviter une trop rude concurrence à sa propre ligne. Ce but, en effet, il ne saurait pas l'atteindre même, ou pour mieux dire, surtout en se chargeant de l'exploitation. Il faut admettre que le concessionnaire ne manquerait pas de stipuler comme base du contrat d'exploitation à passer avec l'État, que celui-ci lui tiendrait compte de tous les transports, tout au moins de tous les transports de marchandises qu'il aurait effectués, comme s'ils avaient été effectués par la ligne la plus courte, c'est-à-dire, par la ligne nouvelle. Il faut reconnaître qu'une pareille clause ne serait qu'équitable, et qu'en tout cas son absence tendrait à donner à l'État qui exploiterait, la faculté légale de ruiner le concessionnaire. En octroyant une concession, en supposant qu'une concession puisse être réclamée dans de pareilles conditions, le Gouvernement ne saurait se laisser guider par une arrière pensée de cette nature. Le seul parti à prendre est donc de donner une concession pure et simple. Il y aurait d'ailleurs à l'exploitation par l'État, une autre difficulté, c'est que dans la plus grande partie de son parcours, la ligne nouvelle est située sur le territoire étranger. Enfin nous venons de voir que la concurrence est surtout à craindre dans l'hypothèse de l'exploitation par l'État ; mais en tout état de cause les transports par chemin de fer entre Lille et Tournai ne sont actuellement pas assez importants pour que le Gouvernement ait

DEMANDE.

RÉPONSE.

quelque appréhension à concevoir de ce chef.

Au § 2 la section centrale adopte la demande de la 3^e section et recommande au Gouvernement de veiller à ce que le point de raccordement à la Meuse soit rapproché de la ville de Dinant autant que possible.

La section centrale adopte, à l'unanimité, l'art. 4, avec la modification indiqués précédemment.

ART 3.

Toutes les sections ont divisé cet article paragraphe par paragraphe, sans avoir émis de vote sur l'ensemble. Il conste néanmoins des votes supputés sur chacun des paragraphes que l'article tout entier a été adopté.

La section centrale a suivi le même ordre dans son travail en votant sur les paragraphes.

§ 1^{er}. *Pour construction d'une section de chemin de fer d'Aerschot à Diest fr. 2,000,000*

Vote des sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 ^{re} section	5	1	4
2 ^e —	9	»	»
3 ^e —	7	»	»
4 ^e —	11	»	»
5 ^e —	6	»	»
6 ^e —	8	»	»

La section centrale adopte à l'unanimité.

§ 2. *Pour l'établissement d'un port de refuge et la construction d'écluses à Blankenberghe fr. 1,500,000*

La 1^{re} section divise le crédit et vote celui nécessaire à la construction des écluses, par sept voix et trois abstentions.

Elle rejette la partie du crédit afférente au port de refuge, par quatre voix contre quatre et deux abstentions.

La 2^e section divise le crédit, vote la partie nécessaire à l'écluse avec accessoires, à l'unanimité, et rejette le crédit pour le port de refuge, par huit voix contre quatre et une abstention.

La 3^e section divise le paragraphe; la construction de l'écluse avec accessoires, soit 120,000 francs, est adoptée à l'unanimité.

Le reste du crédit est adopté par quatre voix contre deux et quatre abstentions.

La 4^e section adopte le paragraphe entier par quatre voix contre une et cinq abstentions.

La 5^e section divise le paragraphe, adopte le crédit pour l'écluse et rejette, par cinq voix et une abstention, celui pour le port de refuge.

La 6^e section adopte le paragraphe tout entier, à l'unanimité.

La question ayant été discutée dans une première séance, M. le Ministre des Travaux Publics, conformément au désir qu'il en avait témoigné, a bien voulu se rendre au sein de la section centrale pour donner des éclaircissements et des explications verbales ; dans l'opinion de M. le Ministre, les dépenses ne seront pas dépassées, le devis estimatif est établi avec la plus grande exactitude, et les mécomptes ne sont pas plus à craindre que dans les circonstances ordinaires. attendu que le port de refuge proprement dit, le bassin de retenue, l'écluse de chasse et l'écluse d'évacuation, destinée à compléter le petit canal d'écoulement de Blankenberghe, seront exécutés derrière la digue qui ne sera entamée qu'après l'achèvement des travaux sus-indiqués, qui sont de loin les plus importants, il ne s'agira plus alors que de faire dans la mer deux jetées pour former le chenal, et cet ouvrage aura également lieu dans des conditions parfaitement connues et qui excluent toute probabilité d'un mécompte. Le but que l'on veut atteindre est triple : 1^o la conservation des bateaux qui, par la création d'un port de refuge, seront soustraits aux avaries auxquelles ils sont exposés aujourd'hui ; 2^o l'amélioration du mode de débarquement, qui se fera à quai, tandis que cette opération doit se pratiquer aujourd'hui dans l'eau, ce qui entraîne les plus graves inconvénients et rend la position des pêcheurs si pénible surtout en hiver ; 3^o la transformation des bateaux, qui pourront être construits à quille, ce qui permettra d'exercer aussi la grande pêche, tandis qu'avec les chaloupes sans quille, les seules qu'on puisse faire échouer sur la plage, on ne peut tenir la mer que pendant un ou deux jours ; cette transformation de l'industrie aura pour résultat de la développer sur une grande échelle, et cette considération justifie les sacrifices qu'on demande au Trésor.

M. le Ministre a encore fait observer qu'il résulte du rapport de la section centrale, présenté pendant la session extraordinaire de 1859 (Documents parlementaires, session extraordinaire de 1859, n° 15), que la dépense à laquelle donnerait lieu l'établissement, à Blankenberghe, d'une simple écluse d'évacuation avec chenal d'écoulement à la mer serait de 350,000 à 400,000 francs ; or, cette dépense doit se faire dans tous les cas, il y a donc une partie considérable du crédit demandé, qui est indépendante de la création d'un port de refuge ; d'autres questions ont été posées auxquelles il a été répondu par écrit dans les termes suivants :

DEMANDES.

1^o Pour quels motifs le Gouvernement croit-il pouvoir ajourner plusieurs dépenses indiquées par la commission de marine ?

L'opinion du Gouvernement sur le dernier paragraphe du rapport de cette commission (*Exposé des motifs*, p. 118.)

RÉPONSES.

C'est en s'appuyant sur l'opinion émise par le comité permanent consultatif des travaux publics que le Gouvernement a écarté ceux des ouvrages proposés par la commission instituée par le Département des Affaires Étrangères qui ont pour objet le placement de feux et l'établissement

DEMANDES.

RÉPONSES.

d'une crique de refuge à côté du port de refuge proprement dit.

Bien que le placement de feux ne doive donner lieu qu'à une dépense de 80.000 fr. le comité pense qu'il y a lieu d'attendre pour se décider à faire cette dépense que l'utilité en ait été constatée.

Quant à l'établissement d'une crique de refuge, le comité n'en reconnaît pas la nécessité ; il croit qu'en tout cas il y aurait lieu d'attendre que l'expérience eût positivement démontré le besoin d'ajouter ce travail nouveau aux ouvrages maintenant projetés.

Il a fait remarquer que le cas échéant il y aurait à examiner si, au lieu de séparer la nouvelle crique du port de refuge par une jetée en maçonnerie, comme le propose la commission, il ne suffirait pas de l'en séparer par une estacade en charpente ou même par une simple digue en terre revêtue en fascinages, ce qui ne donnerait lieu qu'à une dépense relativement peu élevée.

Le projet de construction du port de refuge de Blankenberghe, tel qu'il est conçu, laisse à l'est du bassin de refuge un espace suffisant pour y construire plus tard, s'il le fallait, un second bassin de retenue afin d'augmenter la puissance des chasses.

Toutefois, on ne doit pas perdre de vue qu'il ne s'agit pas d'établir un port accessible à des navires d'un fort tirant d'eau ; le plafond du chenal ne doit être descendu qu'à un mètre sous la basse mer des vives eaux ordinaires.

Or, il a été admis par le conseil des ponts et chaussées, de concert avec l'ingénieur en chef de la Flandre occidentale, qu'une pareille profondeur pouvait être maintenue par les moyens de chasse actuellement prévus. Cet ingénieur a déclaré au sein du conseil que « l'expérience qu'il avait acquise par les faits » qui se passent dans le chenal de l'écluse

DEMANDES.

2° Quelle est l'importance de la pêche en général et de celle de Blankenberghe en particulier.

RÉPONSES.

» de Heyst lui permettait de croire que le
 » nouveau chenal projeté à Blankenberghe
 » pourrait conserver sa profondeur par le
 » seul écoulement des eaux qui, à marée
 » montante ou descendante, entreront
 » dans le bassin de refuge et le bassin de
 » retenue, ou en sortiront. attendu qu'il
 » avait remarqué que, pendant l'été, alors
 » qu'il s'écoule peu d'eau vers la mer, par
 » l'écluse de Heyst, le chenal de cette
 » écluse se maintenait à sa profondeur par
 » le mouvement de va et vient des eaux
 » qui pénètrent à chaque marée dans ce
 » chenal; qu'il était en conséquence d'au-
 » tant plus probable que le nouveau che-
 » nal à ouvrir à Blankenberghe, conser-
 » vera ainsi toute sa profondeur que la
 » côte se présente dans les mêmes condi-
 » tions à Heyst et à Blankenberghe, que
 » le courant alternatif qui s'établira dans
 » ce dernier chenal sera généralement
 » plus considérable qu'à Heyst à cause des
 » deux bassins qui pourront se remplir et
 » se vider à chaque marée, et enfin qu'en
 » cas d'insuffisance on pourra faire des
 » chasses au moyen de l'écluse dont la
 » construction est projetée. »

Pour satisfaire au désir manifesté par la section centrale, l'on joint ici :

1° Un relevé du produit de la pêche du poisson frais et de la morue pendant les 11 dernières années;

2° Un relevé qui indique l'importance de la pêche maritime du port de Blankenberghe, pendant les années 1856 à 1860. (Voir les annexes 2 et 3.)

Le relevé des chaloupes de pêche par port d'armement, de 1848 à 1859, se trouve publié à la suite du rapport de la section centrale de la Chambre des Représentants sur le budget du Ministère des Affaires Étrangères, pour l'exercice 1861. (Documents parlementaires. Session de 1860-1861, n° 39.)

On croit utile de faire remarquer ici qu'en proposant la construction d'un port

DEMANDES.

3° L'espacement des fermes de l'estacade du chenal de Blankenberghe indiqué à la pag. 121, § 7 de l'Exposé des motifs n'est-il pas trop considérable, l'évaluation ne devrait-elle pas être majorée de ce chef.

RÉPONSES.

de refuge à Blankenberghe, le Gouvernement a eu égard moins à l'importance actuelle de la pêche maritime de cette localité, qu'à celle que cette construction serait évidemment de nature à lui donner dans un prochain avenir.

La conséquence de l'établissement de ce port serait de permettre de substituer à la pêche qui s'effectue aujourd'hui avec des bateaux plats et le long du littoral seulement, une pêche avec bateaux à quille et dans de lointains parages.

Le chenal sera bordé de chaque côté d'une estacade semblable à celle construite en dernier lieu le long du chenal d'Ostende. Chaque estacade sera composée de fermes triangulaires et de fermes simples. Les fermes triangulaires seront espacées de 12 mètres de milieu en milieu; seront composées chacune de cinq pieux dont trois immédiatement le long du chenal. Les fermes simples seront placées chacune au milieu de l'intervalle qui sépare deux fermes triangulaires consécutives. Il en résultera que les pieux formant la première ligne de l'estacade ne seront espacés que de 3 mètres; ceux de la seconde de 6 mètres ⁽¹⁾.

En présence de ces nouveaux renseignements la discussion a été reprise. Un membre appuyant le crédit proposé, a donné lecture d'une note dont il a demandé l'insertion au rapport, et qui est conçue comme suit :

« Les travaux proposés pour Blankenberghe ne sont pas imaginés depuis peu. Ils ont été sollicités et projetés dès le siècle dernier; si des gouvernements étrangers qui ont négligé tant d'intérêts belges ont pu les retarder, il n'en sera pas ainsi d'un Gouvernement national disposant d'assez de ressources pour pouvoir appliquer constamment des crédits considérables à améliorer le patrimoine national et à exécuter des travaux, dont la Belgique s'était passée pendant des siècles.

» Quant au canal d'évacuation et à l'écluse, il est reconnu sans contestation que les riverains y ont un véritable droit, puisque c'est dans un intérêt général que l'ancien écoulement a cessé d'être praticable, le cours des eaux ayant été dirigé vers le canal d'Ostende qui se trouve aujourd'hui trop élevé pour les

(1) Voir, aux annexes n° 4, la réponse à une autre question, parvenue après l'adoption du rapport.

recevoir. Puisqu'une partie importante des travaux, parmi lesquels une écluse de mer, doit, de l'avis de tout le monde, être exécutée, ne serait-ce pas un acte de la plus mauvaise administration de ne pas profiter de l'exécution d'une partie de ces travaux pour exécuter les autres qu'elle doit faciliter et rendre moins onéreux. Si on fait le bassin de refuge, l'écluse doit se faire à l'intérieur derrière le bassin; si on fait le canal d'évacuation seul, l'écluse doit se faire à la mer; elle devient un obstacle à la construction ultérieure du bassin, et doit être démolie pour que le bassin s'exécute. Ajoutez que l'écluse, si on la construit sans le bassin, coûterait à peu près le double de ce qui serait nécessaire pour sa construction derrière le bassin.

» On a prétendu que l'entrée de ce petit bassin sera difficile à entretenir. Ce sont-là des assertions sans preuve aucune, contraires à l'avis des hommes de l'art. La côte de Blankenberghe n'est ni dans la même situation que le port d'Ostende, ni dans les mêmes conditions que l'Escaut. La côte de Blankenberghe à Heyst est dans cette position toute particulière que tandis que la mer se retire ailleurs, ici elle avance et l'on est obligé de la combattre par des travaux de fascinage. A Heyst il y a si peu de danger d'ensablement, que depuis dix ou douze ans que l'écluse de mer y existe, les portes de chasse y sont inutiles et n'ont pas servi une seule fois.

» Pourquoi Ostende et Anvers s'acharnent-elles contre la construction de ce petit bassin de refuge? Est-ce parce que la côte est trop peu favorable? Non, c'est au contraire qu'on craint qu'elle ne le soit trop. On craint qu'il ne soit démontré par le fait que cette partie de la côte pourrait être utilisée un jour pour la construction d'un port de commerce.

» En 1859 la construction du port de refuge avait été approuvée par cinq sections à l'unanimité des voix de chacune d'elles; une seule section y fut contraire; elle fut retardée parce que l'instruction n'était pas complète quant à certains détails d'exécution. La Flandre occidentale n'a donc pu jouir encore de cette part que lui faisait la grande loi des travaux publics, et quand le moment arrive enfin, après deux ans où le Gouvernement vient présenter à la Chambre le résultat de l'instruction achevée, on refuserait de nouveau un million et demi à la Flandre occidentale, qui verrait pour la seconde fois les autres provinces dotées de générosités dont on la prive et le Gouvernement s'engager pour elles dans des travaux qui, lorsqu'on ajoute aux crédits demandés aujourd'hui ceux qui sont prévus pour l'avenir, s'élèvent à plus de treize millions, sans même tenir compte des garanties d'intérêts ou de revenus.

» Nous améliorons pourtant nos fleuves et nos rivières. Nous dépensons jusqu'à un million (à Liège), pour remplacer un pont par un autre plus commode au roulage, moins dangereux à la navigation. Quand on possède une côte maritime n'a-t-on pas le devoir de la rendre hospitalière et d'en diminuer les dangers, au moins pour les indigènes qui la fréquentent. En France et en Angleterre on a fait sur les côtes des travaux considérables aux mêmes fins. La Hollande qui a de nombreuses criques, où on peut se réfugier, médite cependant des travaux semblables à ceux qu'on nous propose »

Le même membre a fait valoir encore d'autres considérations à l'appui de son opinion, les ressources du Trésor, dit-il, reçoivent un excellent emploi lorsqu'on

les fait servir à encourager la pêche nationale qui est si intimement liée au développement de notre marine et qui intéresse au plus haut point l'alimentation de nos populations. D'ailleurs, n'y aurait-il pas une véritable injustice à refuser à l'industrie de Blankenberghe une part dans les sacrifices très-considérables qu'on n'a cessé depuis plusieurs années d'imposer au trésor public, pour favoriser tant d'autres localités. Il y a aussi des considérations d'humanité qui plaident en faveur du crédit demandé, et ces considérations doivent trouver de l'écho dans tous les cœurs.

Un autre membre fait remarquer que même en écartant le port de refuge, on se trouvera encore en présence d'une dépense probable de 400,000 francs; de manière que la partie du crédit, qui est contestée, ne s'élève en réalité qu'à 1,400,000 francs. Les explications fournies verbalement par M. le Ministre, l'ont rassuré jusqu'à un certain point sur le montant des sommes nécessaires pour créer un port de refuge à Blankenberghe, puisqu'il semble en résulter que les travaux projetés n'ont pas en réalité le caractère de travaux maritimes, au moins en ce qui concerne la probabilité de mécomptes. La réponse par écrit à la 3^e question, énoncée ci-dessus, lui paraît aussi de nature à prouver que le devis estimatif a été dressé avec soin et de manière à écarter toute objection sérieuse. Toutefois, n'ayant pas la certitude que les avantages que le projet est destiné à réaliser, seront en rapport avec la hauteur de la dépense, il désire s'éclairer par les lumières qui pourront jaillir de la discussion publique et s'abstient quant à présent.

Un troisième membre a déclaré qu'ayant l'habitude de défendre les petits contre les grands, il regrette de devoir combattre le crédit sollicité en faveur de la commune de Blankenberghe, dont la population n'est que d'environ 2,500 âmes. Mais un examen très-attentif de cette affaire lui a donné la conviction intime qu'il s'agit d'une exagération de dépense qui est sans précédent, et qu'il est impossible de justifier, eu égard à l'importance peu considérable des intérêts qui sont en cause. Il n'est pas autorisé à parler au nom d'Anvers et d'Ostende, mais il lui est impossible d'admettre que l'opposition de ces villes serait dictée par la crainte ridicule de voir Blankenberghe devenir un grand port de mer destiné à faire revivre l'ancienne splendeur commerciale de Bruges; si une pareille illusion locale existe, elle ne peut certainement éveiller aucune jalousie ni même aucune inquiétude. Le seul et unique intérêt que l'on puisse invoquer pour justifier le crédit, c'est l'intérêt de la pêche de Blankenberghe qui forme une bien faible partie de notre pêche nationale. Le capital représenté par cette industrie locale ne s'élève certainement pas au quart des sommes que l'on veut dépenser en sa faveur, tout en défalquant de l'allocation d'un million et demi, proposée par le Gouvernement, la somme de 400,000 francs présumée nécessaire pour l'établissement isolé d'une écluse d'évacuation. Que sera-ce donc si l'on tient compte de tous les travaux déjà prévus, mais que l'on trouve convenable d'ajourner, et puis de toutes les dépenses dont la nécessité ne tardera pas à se révéler pour *conserver* l'ouvrage une fois exécuté? Il s'agit évidemment d'entraîner les finances de l'État dans des sacrifices hors de toute proportion avec les résultats même indirects que l'on peut espérer raisonnablement. Sans doute l'État a dépensé des sommes très-considérables pour l'exécution de travaux publics répartis sur différents points du territoire; mais toujours et partout il s'agissait

de desservir des intérêts faisant partie de la fortune publique, dont l'importance excédait de beaucoup les sacrifices imposés au trésor. En effet, en matière de travaux publics, il ne peut être question de transformer l'argent des contribuables en crédits d'aumônes. Ce mode de charité légale serait évidemment le plus dangereux de tous, car il manquerait de franchise.

A la vérité, on prétend que dotée d'un port de refuge la pêche de Blankenberghe se développera dans de larges proportions, quelle pourra devenir une industrie importante; mais si l'on veut bien abandonner le pays des illusions pour entrer dans le monde des réalités, on trouvera que la pêche de Nieupoort, jouissant d'un port de refuge créé par la nature, reste cependant dans une position très-modeste; d'un autre côté, il n'y a pas de port de refuge à Scheveningen, et cela n'a pas empêché cette pêche d'acquérir une immense importance; ce simple rapprochement ne suffit-il pas pour faire justice de bien d'utopies?

Sans doute, la pêche de Blankenberghe mérite la sollicitude du Gouvernement au même titre que toutes les industries du pays, mais cette industrie est-elle donc déshéritée? N'a-t-elle pas sa part dans les primes très-considérables qui sont accordées chaque année à la pêche nationale et qui constituent un véritable privilège dans notre régime économique. On sait, en outre, que la pêche, et surtout la pêche de marée, qui est l'industrie de Blankenberghe, jouit d'une forte protection douanière.

Quoique l'on fasse, il est malheureusement vrai de dire que la profession de pêcheur sera toujours un rude et pénible métier. Sous ce rapport, l'établissement d'un port de refuge n'aura véritablement qu'une importance secondaire; les pêcheurs de Scheveningen et de beaucoup d'autres endroits, où les chaloupes doivent se faire échouer sur la plage, ne sont pas plus malheureux que ceux d'Ostende ou de Nieupoort, et s'il en était autrement, tout porte à croire que depuis longtemps l'industrie de la pêche aurait abandonné la plage inhospitalière de Blankenberghe pour se réfugier soit à Ostende, soit à Nieupoort, et puis ce qu'on propose aujourd'hui pour Blankenberghe ne faudrait-il pas le faire demain pour Adinkerke (la Panne) et Heyst?

On se promet monts et merveilles de l'ouvrage projeté, au lieu d'examiner sérieusement le degré de l'utilité relative qui pourra en résulter même pour la petite pêche de Blankenberghe. Certains inconvénients pourront disparaître, mais il y aura d'autres inconvénients d'un nouveau genre et avec lesquels les pêcheurs de cette localité ne sont pas familiarisés; les chaloupes sans quille ont de grandes facilités pour se faire échouer sur la plage; les bateaux à quille étant privés de cet avantage sont ainsi exposés à des dangers particuliers; l'entrée et la sortie du port qu'on réclame donneront aussi lieu à des sinistres, dont on a tort de ne pas se préoccuper. Il est, pensons-nous, assez exact de dire que la pêche avec des bateaux à quille et la pêche avec des chaloupes sans quille ont chacune leur raison d'être ainsi que leurs avantages et leurs inconvénients.

Comme le conseil permanent consultatif des travaux publics et l'ingénieur en chef directeur de la Flandre orientale ne parvenaient pas à s'entendre sur la disposition des travaux relatifs à l'établissement du port de refuge en question, le Gouvernement a jugé convenable de consulter une commission de la marine, spécialement instituée à cet effet et dont le rapport, digne de la plus sérieuse

attention, se trouve à la page 115 de l'Exposé des motifs. Il résulte de ce qui est dit au commencement de ce rapport, que la commission de la marine, n'a pas été chargée d'examiner la question sous toutes ses faces; toutefois elle prouve que les chaloupes de pêche essuyeraient les plus grandes avaries si le port de refuge était construit tel qu'il est proposé dans les limites d'un crédit d'un million et demi et elle démontre la nécessité de creuser, en outre, une crique où ces embarcations pourront se réfugier contre les dangers du port de refuge, ce qui doit occasionner un surcroît de dépense considérable. La section centrale a désiré connaître les motifs qui déterminent le Gouvernement à ajourner cette dépense ainsi que d'autres encore que la commission de la marine déclare indispensables. La réponse à cette question transcrite plus haut n'est que la copie littérale des considérations déjà énoncées dans le rapport du comité permanent consultatif des travaux publics, qui se trouve à la page 127, de l'Exposé des motifs; or, ces considérations sont loin d'être péremptoires. Ainsi la commission de la marine fait observer avec raison que si les chaloupes de pêche doivent rester dans le port, exposées à l'action des chasses, *elles se rouleront les unes contre les autres et se feront des avaries* (page 117). Le comité consultatif ne cherche point à réfuter cette observation; il se borne à dire qu'il faut attendre l'expérience (page 127). N'est-il pas évident qu'il s'agit ici *d'une expérience à prévenir et non d'une expérience à faire?*

La commission de la marine insiste aussi sur la nécessité du placement de feux de direction et de marée, et encore une fois on écarte cette partie de la dépense en renvoyant à l'expérience; la prudence la plus vulgaire ne proteste-elle pas contre cet ajournement? Il en résulte qu'il s'agit, dès maintenant, d'une dépense parfaitement prévue et calculée à 2,246,820 francs. Telle est en effet, l'évaluation faite par les ingénieurs de l'État, des travaux que la commission de la marine déclare indispensables, en s'appuyant sur des considérations et des arguments qu'on n'a pas même essayé de réfuter. Ces travaux on peut les ajourner sans doute, mais sans économie réelle, puisqu'il faudra bien les exécuter si l'on veut éviter que le nouveau port ne soit un grand danger au lieu d'un véritable refuge. Le comité consultatif est d'avis que tout en admettant que la crique de refuge doive être construite plus tard on pourrait peut-être se contenter de la séparer du port, par une digue en terre revêtue de fascinage, au lieu d'une jetée en maçonnerie. Mais cela reviendrait très-probablement à économiser en frais de premier établissement, ce qu'il faudrait payer ensuite beaucoup plus cher en frais d'entretien, car il serait impossible de donner une largeur un peu considérable à cette digue qui serait cependant exposée de deux côtés à l'action des eaux. Ainsi donc sous tous les rapports, la question se présente aujourd'hui d'une manière moins favorable qu'en 1858 et en 1859. On ne demandait alors qu'un million pour faire tout à la fois l'écluse de décharge et le port de refuge, et néanmoins en 1858, la section centrale rejeta le crédit par deux voix contre deux et trois abstentions; en 1859 il fut rejeté par six voix contre une.

Dans la discussion publique qui eut lieu 26 août 1859, le port de refuge rencontra des défenseurs très-éloquents et très-influents; M. le Ministre des Travaux Publics déclara formellement que *la Chambre pouvait être parfaitement rassurée quant à la limite de la dépense; — qu'en supposant qu'on*

admit toutes les modifications proposées, — la dépense totale ne pouvait pas excéder 1,200,000 francs ; que les plus exigeants n'allaient pas au delà. Et cependant la Chambre ne vota pas le crédit. Aujourd'hui, on se trouve en réalité devant une dépense à peu près double, parfaitement prévue et calculée dans tous ses détails. Il est même vrai de dire que la dépense est plus que double si on ne tient compte que du port de refuge qui, suivant les propositions faites en 1858 et 1859, ne devait occasionner qu'une majoration de crédit d'environ 600,000 francs, tandis que, d'après les nouvelles études, cette majoration serait en réalité de 1,800,000 francs à 1,900,000 francs. Voilà les dépenses pour les travaux déjà indiqués et évalués, mais n'y aura-t-il pas de mécomptes ? Personne ne conteste que les évaluations aient été faites consciencieusement, de ce chef, les mécomptes ne sont pas probables, on ne craint pas l'insuffisance des évaluations, mais l'insuffisance des ouvrages proposés, comme il arrive si souvent en matière de travaux maritimes. Ainsi que le disait fort bien le rapporteur de la section centrale, en 1858 et 1859, il s'agit de *s'attaquer à la mer et de lutter avec elle*, car c'est bien dans la mer que le chenal doit être établi, et il doit être protégé par des estacades ou jetées qui s'avancent dans le lit de la mer. Déjà la commission de la marine a reconnu que l'une de ces jetées doit être prolongée, d'autres nécessités pourront se révéler dans le cours même des travaux, ici donc les mécomptes deviennent très-probables.

Il y a un point plus essentiel encore qui mérite la plus sérieuse attention. Tous les ports situés sur le littoral maritime, depuis Boulogne jusqu'à l'extrémité de la Hollande, ont à lutter contre un ennemi bien redoutable : l'ensablement. Nous avons dépensé des sommes énormes pour soutenir cette lutte, notamment à Ostende. Or, on prétend que Blankenberghe se trouvera à cet égard dans une position privilégiée, on se rassure en citant l'exemple de Heyst, et en invoquant l'avis d'hommes compétents. Mais comment ne voit-on pas que l'exemple de Heyst est sans valeur, par cela même qu'il ne date que de quelques années. L'ensablement est un ennemi qui se cache d'abord à une certaine distance de la côte, il approche successivement pour se démasquer enfin avec une effrayante réalité. Aussi, M. Minard, inspecteur-divisionnaire des ponts et chaussées, dit formellement dans son *Cours des ouvrages hydrauliques des ports de mer* (chapitre VIII du Régime des côtes), *que l'histoire des ports de l'Océan, menacés par les alluvions, nous montre que chaque moyen employé pour les en garantir, commence par avoir quelque succès, mais devient ensuite insuffisant, les alluvions arrivant sans cesse et étant repoussées en dehors de l'action des chasses et au delà des jetées où il en reste toujours une partie, il faut, au bout d'un certain temps, avoir recours aux mêmes moyens, MAIS REPORTÉS PLUS AU LARGES*. Et cependant, l'exemple de Heyst est la seule raison que font valoir les hommes compétents dont l'avis est invoqué. Toutefois, la commission de la marine, qui était certainement composée d'hommes compétents, déclare formellement (voy. page 115 de l'Exposé des motifs), *que ce serait se faire illusion de supposer qu'il ne se formerait point de barre à l'extrémité des estacades. Le port de Blankenberghe, dit-elle, ne fera pas exception, sous ce rapport, aux autres ports de la côte de Flandre : comme il se trouve dans les mêmes conditions que ceux d'Ostende, Nieuport, Dunkerque, Calais*

et Boulogne, il éprouvera certainement les mêmes inconvénients, c'est-à-dire qu'à chaque coup de vent du nord il s'ensablera et qu'il se formera une barre devant les estacades. En terminant son rapport (page 118), elle insiste sur la nécessité de conserver à l'est du bassin de refuge un espace suffisant pour y construire plus tard un second bassin de retenue, et elle ajoute ces paroles remarquables : la commission pense que, comme tous les autres ports de la côte de Flandre, le port de Blankenberghe aura une barre qui s'étendra de plus en plus, et qui nécessitera, dans un délai plus ou moins éloigné, le prolongement des jetées, et, par suite, l'accroissement de puissance des chasses.

On le voit donc, le crédit proposé tend non-seulement à consacrer une dépense tout à fait exagérée, mais il ouvre encore une source de dépenses futures, dont il est impossible de calculer l'étendue.

Le membre qui a présenté ces observations, ajoute qu'il est bien loin d'être animé de sentiments hostiles envers la commune de Blankenberghe ; non-seulement il votera le crédit de 300,000 ou 400,000 francs pour la construction d'une écluse de décharge, mais il est disposé à voter encore d'autres crédits plus considérables qui seraient proposés pour des travaux intéressant plus particulièrement la localité dont il s'agit ; il n'y met qu'une seule condition, c'est que la dépense soit justifiée par une utilité réelle proportionnée à son importance ; il ne peut adopter d'une manière absolue l'opinion de ceux qui disent que, sous ce rapport, les autorités locales doivent être laissées juges des intérêts de leurs administrés ; cela peut être parfaitement vrai lorsque ces autorités ont à pourvoir aux moyens de couvrir les dépenses, mais quand il s'agit de puiser dans le trésor public, il est du devoir le plus rigoureux de la représentation nationale d'examiner avec le plus grand soin la question d'utilité ; elle manquerait gravement à ce devoir si elle abandonnait, en quelque sorte aux communes, les deniers des contribuables, en leur laissant le soin d'en faire l'usage qu'elles trouveraient le plus convenable. Il n'a pas la prétention de proposer les travaux qui seraient tout à la fois les plus utiles au pays et les plus propres à développer le bien-être de la commune de Blankenberghe. Toutefois, dans sa manière de voir, ce n'est pas la pêche qui forme le véritable et principal élément de prospérité pour cette localité. La qualité de station des bains promet à la commune de Blankenberghe des destinées bien plus brillantes. Sous ce rapport il faudrait avant tout qu'elle fut reliée directement par une voie ferrée à notre réseau de chemins de fer, et puis ne serait-il pas éminemment utile de construire une bonne chaussée côtière qui mettrait Blankenberghe en communication directe avec Ostende et qui pourrait être continuée vers Heyst ? En facilitant ainsi les relations entre nos deux villes de bains, on augmenterait leur importance respective. Ce membre déclare, en outre, qu'il est prêt à voter des sommes même considérables pour tout projet rentrant dans cet ordre d'idées.

Un membre répond qu'il a confiance dans le Gouvernement en ce qui concerne la dépense, il soutient que si les travaux que fait l'État devaient donner un intérêt immédiat, l'État n'aurait pas besoin de s'en mêler, mais la plupart des dépenses de cette nature ne donnent que des résultats indirects que l'avenir ne justifie pas toujours, dans l'espèce on peut prévoir un accroissement considérable de la pêche dans un port où on ne fera que cela, d'ailleurs ne dépense-t-on pas considérablement pour les intérêts moraux.

Quand on visite la plage de Blankenbergh et qu'on voit en hiver les femmes et les enfants se débattre dans l'eau glaciale pour décharger les bateaux, on se demande si la Belgique avec ses riches provinces ne se trouve pas un peu de cœur pour soulager des familles condamnées au métier le plus périlleux et le plus pénible de tous.

La question paraît à ce membre autant d'intérêt moral que d'intérêt national, il votera le chiffre.

Il est procédé au vote par division. Le crédit destiné à la construction d'une écluse d'évacuation et fixé approximativement à 400,000 francs est adopté à l'unanimité. Le crédit relatif au port de refuge est adopté par trois voix contre deux et deux abstentions.

§ 3. *Pour travaux d'amélioration du port de Nieuport* . . . fr. 200,000

Toutes les sections adoptent ce crédit à l'unanimité.

La section centrale regrette que la somme toute entière, soit 508,000 francs, ne soit pas portée au présent projet. Elle adopte à l'unanimité.

§ 4. *Pour la canalisation de la Meuse depuis l'embouchure de la Sambre à Namur, jusqu'à la limite supérieure du bassin houiller de Chokier* fr. 1,600,000

Ce paragraphe est adopté par toutes les sections à la presque unanimité.

La 6^e section propose à la section centrale d'examiner la question de savoir s'il ne serait pas utile d'insérer dans la loi le principe de l'amélioration du cours de la Meuse jusqu'à la frontière française.

La section centrale reconnaît et tient pour vrai que le principe de l'amélioration du cours de la Meuse jusqu'à la frontière de France est implicitement inscrit dans la loi.

La France a canalisé la Meuse jusqu'à la frontière belge, la Belgique décide d'en faire autant *hic et nunc*, jusqu'à Namur, il est impossible de laisser une lacune dans cette voie de navigation.

La section centrale adopte ce paragraphe à l'unanimité.

§ 5. *Pour travaux destinés à relier les charbonnages et établissements industriels à l'aval de Liège avec le canal de Liège à Maestricht* . . fr. 1,400,000

Vote des sections :

	Oui.	Non.	Abstentions
1 ^{re} section	4	2	5
2 ^e —	9	»	»
3 ^e —	4	»	9
4 ^e —	11	»	»
5 ^e —	»	5	2
6 ^e —	8	»	»

La section centrale a voulu se renseigner d'une manière spéciale sur les motifs qui nécessitent cette dépense, parce que dans plusieurs sections on avait compris diversement les travaux projetés; on pensait qu'il était question de relier directement les établissements industriels à la voie navigable par des travaux à fournir

par l'État, mais il n'en est rien, on laisse chaque établissement s'arranger comme il le voudra, mais on se propose de faire une passe dans la Meuse à niveau des eaux du canal avec bief de raccordement à ce dernier, car il est peu admissible que des établissements industriels qui se trouvent sur la rive droite d'une rivière dont la navigation est nulle une partie de l'année, voient sur l'autre rive à un 1/2 kilomètre de distance une voie d'eau perfectionnée à laquelle ils ne peuvent aborder, et que cet état de chose doive se perpétuer ; si l'État dépense quelques fonds il recevra des péages proportionnés en retour.

La section centrale adoptant les motifs d'équité énoncés dans l'exposé des motifs, vote le paragraphe.

§ 6. *Pour le prolongement du canal de Turnhout à Saint-Job-in-'t Goor* fr. 1,000,000

Vote des sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 ^{re} section	6	»	4
2 ^e —	9	»	»
3 ^e —	7	»	3
4 ^e —	11	»	»
5 ^e —	7	»	»
6 ^e —	8	»	»

La 3^e section demande si les plans de ce canal sont calculés de manière à faciliter la canalisation de la Marek.

La 4^e et la 5^e section demandent à la section centrale de vouloir insister près du Gouvernement pour que ce canal soit prolongé jusqu'à l'Escaut.

La section centrale a posé ces questions au Gouvernement, qui a répondu comme suit :

DEMANDES.

Les plans pour l'embranchement de Saint-Job-in-'t Goor sont-ils faits de manière à faciliter la canalisation de la Marek ?

Pourquoi le Gouvernement a-t-il préféré la direction vers Saint-Job-in-'t Goor à celle vers Saint-Léonard. — A-t-il l'intention de prolonger le canal jusqu'à l'Escaut dans la direction de Berg-op-Zoom ?

RÉPONSES.

Les plans ne sont point faits dans cette vue, mais il n'existe que des avant-projets ; avant de mettre la main à l'œuvre il faudra compléter les études. Le Département fixera son attention sur le point soulevé, et, pour autant que possible, adoptera une combinaison qui ne mette point obstacle, dans l'avenir, à la canalisation de la Marek.

Les études préliminaires qui ont été opérées du projet de prolongement jusqu'à Saint-Job-in-'t Goor de l'embranchement vers Turnhout du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, font passer le tracé de ce prolongement à proximité de Saint-Léonard.

DEMANDES.**RÉPONSES.**

Dans l'hypothèse où le Gouvernement prolongerait le canal projeté jusqu'à l'Escaut, ce serait, ainsi qu'il l'a indiqué, vers Anvers que ce prolongement devrait être effectué.

La section centrale, ayant pris connaissance de ces réponses, adopte le paragraphe.

La majorité entend toutefois ne pas préjuger, par ce vote, la direction définitive du canal.

§ 7. *Pour l'exécution, par la ville de Liège, des travaux incombant au Gouvernement, à charge par la ville d'exécuter ces travaux en même temps que ceux projetés par elle pour l'établissement d'un quai, avec port et abordages, dans la traverse de cette ville, ci fr. 228,000*

Vote des sections :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 ^{re} section	7	„	2
2 ^e —	9	„	„
3 ^e —	2	3	5
4 ^e —	11	„	„
5 ^e —	7	„	„
6 ^e —	8	„	„

La section centrale, avant décision sur cette question, a fait au Gouvernement les demandes suivantes :

DEMANDES.**RÉPONSES.**

Les travaux de la Meuse ont-ils été faits conformément aux plans de M. Kummer; sont-ils achevés?

L'entrepreneur n'était-il pas tenu, en vertu de son cahier des charges, d'indemniser les propriétaires Paulus et Mouton.

La ville de Liège a-t-elle payé la somme d'un million, montant de son engagement.

Le Gouvernement doit-il intervenir par subside dans ces travaux, alors que la ville de Liège percevra à son profit les droits de quai et autres.

Les plans de M. Kummer constituaient un avant-projet, dont les bases ont servi à la rédaction du projet définitif. On n'a cependant pas compris dans ce dernier projet les travaux nécessaires pour la construction d'un quai sur la rive droite de la Meuse, à la Boverie.

Tous les ouvrages compris dans le projet définitif sont achevés, à l'exception de quelques travaux d'approfondissement restant à exécuter dans la dérivation de la Meuse, travaux pour lesquels un délai a été accordé à l'entrepreneur et qui sont d'ailleurs de très peu d'importance.

Aux termes du cahier des charges de

DEMANDES.

RÉPONSES.

son entreprise, l'entrepreneur est tenu d'acquitter toutes les sommes à payer à des tiers, à titre ou pour cause de morcellement, de dépréciation ou de tout autre préjudice à résulter de l'exécution des ouvrages faisant l'objet de l'entreprise, en indemnisant éventuellement les propriétaires ou locataires d'usines de ce que, par le fait ou à l'occasion de l'exécution des ouvrages, il leur serait causé un préjudice quelconque.

L'entrepreneur est encore, en ce moment, en procès avec des usiniers, qui réclament des indemnités à sa charge. Il ne peut pas être tenu d'exproprier une usine quelconque.

Mais il aurait le droit d'exproprier toute usine, avec le propriétaire de laquelle il ne pourrait pas se mettre d'accord en ce qui concerne le règlement des indemnités à payer pour dommages causés. Toutefois dans ce cas, il resterait propriétaire de l'usine expropriée.

La ville de Liège n'a versé qu'une somme de 500,000 francs à compte de celle de 1,000,000 de francs formant sa quote-part dans les frais d'exécution des travaux d'amélioration du régime de la Meuse, aux termes des offres contenues dans la délibération de son conseil communal du 19 novembre 1847 et acceptées par l'art. 10 de la loi du 20 décembre 1851.

Elle se refuse à payer les 500,000 francs restants, en se fondant sur ce que la question de la station intérieure dont l'établissement, à Liège, constitue l'une des conditions attachées au vote du subside de la ville, n'a pas, jusqu'ici reçu de solution.

L'Exposé des motifs, (pag. 16, 17 et 18) explique pourquoi le Gouvernement est obligé d'intervenir dans les frais de construction du quai à établir par la ville de Liège sur la rive droite de la Meuse. Le Gouvernement est tenu vis-à-vis de la ville de Liège d'exécuter l'ensemble des travaux composant l'avant-projet dressé par

DEMANDES.

La section centrale demande la justification que les travaux repris sous les n° 1, 2, 5 et 4 de la page 17 de l'Exposé des motifs, étaient compris aux plans dressés par l'ingénieur en chef Kummer qui ont servi de base à la convention intervenue entre le Gouvernement et la ville de Liège.

RÉPONSES.

M. Kummer. Cet avant-projet comprenait certains ouvrages que le Gouvernement n'a pas mis à exécution et qui avaient pour objet l'établissement d'une partie du quai prémentionné.

Le Gouvernement est obligé ou bien de faire effectuer lui-même ces ouvrages ou bien d'abandonner à la ville la somme nécessaire pour les exécuter.

La perception éventuelle d'un péage sur le quai, ne modifierait en rien les obligations de l'État vis-à-vis de la ville de Liège.

La preuve que les travaux mentionnés sous les n° 1, 2, 5 et 4 de la page 17 de l'Exposé des motifs étaient compris aux plans dressés par l'ingénieur en chef Kummer se trouve dans le rapport de cet ingénieur publié à l'appui du projet de loi de travaux d'utilité publique déposé dans la séance de la Chambre des Représentants du 23 février 1848. (Documents parlementaires, session de 1847-1848, n° 152.)

La description des ouvrages est donnée sous le titre : *Usines Paulus et Mouton*, page 47 du n° 1 des annexes au § 7 du projet de loi.

L'évaluation des dépenses figure à l'estimation générale, jointe à ladite annexe. L'expropriation des usines Paulus et Mouton est prévue pour une somme de 180,000 francs à la fin de l'art. 2. La construction d'un mur de quai est portée à l'art. 16 pour une somme de 103,000 fr.; le prolongement du bief passant sous la fabrique Vanderstraeten est indiquée à l'art. 35 pour 23,000 francs; et l'acquisition des propriétés situées en amont du pont de la Boverie est confondue avec d'autres dans la somme de 297,630 francs qui figure à la fin de l'art. 1^{er}.

Adopté par trois voix et quatre abstentions.

Un membre déclare s'être abstenu sur ce paragraphe, parce que il lui paraît évident, d'après toutes les circonstances qui ont précédé le vote de la loi du

20 décembre 1851, que le subside d'un million, pour lequel la ville de Liège s'est engagée, avait principalement pour objet les travaux de la dérivation de la Meuse, et que l'établissement d'une station intérieure n'était qu'un accessoire éventuel, une condition d'importance secondaire ; comment l'inexécution de cette condition indépendante de la volonté du Gouvernement, et en quelque sorte de force majeure pourrait-elle autoriser la ville de Liège à ne payer que la moitié de la somme qu'elle a promise ?

Aussi longtemps que cette question ne sera pas réglée d'une manière plus équitable, il est impossible à ce membre de consentir à de nouveaux sacrifices pour des dépenses quelconques se rattachant aux travaux de la Meuse, dans la traverse de Liège. Il est à remarquer, en outre, que la loi du 20 décembre 1851 contient *une disposition exceptionnelle* qui prouve à l'évidence que, en ce qui concerne la dérivation de la Meuse, la Législature a décrété d'une manière absolue, que dans aucune hypothèse le trésor public n'aura à y contribuer pour une somme excédant huit millions de francs ; or, d'après les nouvelles explications du Gouvernement, les charges imposées à l'État s'élèveraient à 8,725,000 francs. Le même membre s'étonne de ce que le Gouvernement soit d'avis, que l'État pourrait être condamné judiciairement à exécuter les travaux mentionnés dans l'Exposé des motifs ; il attendra les explications qui pourront être données en séance publique pour justifier cette manière de voir.

§ 8. *Pour acquisition de terrains et dépenses de construction d'un établissement pour le tir national.* fr. 270,000

Vote des sections :

	Oui	Non	Abstentions
1 ^{re} section	10	»	»
2 ^e —	9	»	»
3 ^e —	9	»	1
4 ^e —	11	»	»
5 ^e —	7	»	»
6 ^e —	3	1	4

La 3^e section émet le vœu que ce crédit soit réparti entre toutes les provinces.

La section centrale adopte le paragraphe à l'unanimité.

§ 9. *Pour subsides destinés à favoriser les travaux qui intéressent l'hygiène publique.* fr. 130,000

Vote des sections :

	Oui	Non.	Abstentions
1 ^{re} section	10	»	»
2 ^e —	9	»	»
3 ^e —	9	»	»
4 ^e —	11	»	»
5 ^e —	»	7	»
6 ^e —	8	»	»

La 2^e section demande qu'on augmente ce crédit de 150,000 francs.

La section centrale adopte le paragraphe.

ART. 6.

Ces crédits seront couverts jusqu'à concurrence de 7.200,000 francs, par le produit de l'emprunt autorisé par la loi du 8 septembre 1859, et jusqu'à concurrence de 1,145,000 francs, par les ressources ordinaires de l'État.

Adopté par toutes les sections.

La section centrale adopte à l'unanimité.

ART. 7.

Les crédits ouverts par le § 7 de l'art. 1^{er} et par l'art. 4 de la loi du 8 septembre 1859, pour l'approfondissement de la Sambre, dans la partie comprise entre Mornimont et la frontière de France, sont également rendus applicables à la partie entre Mornimont et l'embouchure de la rivière dans la Meuse, à Namur.

Adopté par toutes les sections.

La section centrale adopte à l'unanimité.

ART. 8.

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

Adopté par toutes les sections.

La 2^e section demande qu'on dise *publication* au lieu de *promulgation*.

La section centrale adopte, à l'unanimité, l'ensemble de la loi avec un § 5 nouveau à l'art 4 et avec la substitution du mot : *publication* au mot : *promulgation*.

En résumé quand cette loi sera exécutée plusieurs lacunes en fait de travaux d'utilité publique qui avaient le mérite d'avoir attiré l'attention des pouvoirs publics depuis longtemps seront comblées. On ne peut trop insister sur le principe que tous les intérêts, qu'ils soient agricoles ou industriels sont solidaires ; l'industriel consomme les produits de l'agriculture, et l'agriculture consomme les produits manufacturés ; quand l'un se trouve dans une situation prospère, l'autre s'en ressent favorablement le lendemain, c'est par la fédération dans l'actif comme dans le passif entre toutes nos provinces que nous sommes arrivés à pouvoir contempler notre passé avec orgueil, notre avenir avec confiance.

PÉTITIONS.

Un grand nombre de pétitions ayant trait au présent projet, ont été renvoyées par la Chambre à la section centrale pour, après examen, être déposées sur le bureau pendant la discussion de la loi et envoyées à M. le Ministre des Travaux Publics. L'analyse de ces pétitions se trouve dans l'annexe n° 5.

Toutes ces demandes ont trait à des concessions sous des formes diverses ou des constructions de travaux publics par l'État et cela n'étonnera personne quand on pense que les moyens de transport à prix réduit constituent le premier élément de la production à bon marché.

La section centrale n'a pu se renseigner sur la valeur relative de ces demandes faute d'éléments d'appréciation ; au Gouvernement incombera le soin de faire étudier ces questions, d'une part, par ses ingénieurs pour la partie technique, et, d'autre part, par les chambres de commerce et les comices agricoles pour la partie économique qui trop souvent est laissée à l'ombre.

La section centrale recommande tous ces travaux futurs à la vive sollicitude du Gouvernement

Messieurs, vous aurez remarqué que le rapport laisse à désirer en sa forme, et que de ce chef le rapporteur a besoin de votre indulgence, mais le projet de loi est arrivé dans les sections le 10 avril ; la section centrale a tenu sa première séance le 13, les suivantes les 16, 17, 18, 19 et 20, le même jour le rapport a été déposé.

On tenait à atteindre un but sérieux, celui de mettre la Chambre à même de discuter sans précipitation aucune le projet de loi avant sa séparation qui est prochaine.

Pour donner des soins convenables à ce rapport, il aurait fallu en retarder le dépôt d'une semaine. La section centrale et son rapporteur ont préféré raccourcir ce travail préparatoire au profit de la discussion la plus large à la Chambre, et le temps qu'on a enlevé au premier est acquis à la seconde. La section centrale n'a été guidée dans l'empressement qu'elle a mis à son travail que par un sentiment de déférence envers la Chambre qui, nous l'espérons, voudra bien apprécier ces motifs.

Le Rapporteur,

LOUIS JULLIOT.

Le Président,

E. VANDENPEEREBOOM.



(42)

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

ANALYSE DES PÉTITIONS.

Numéros
des pétitions.

14336. Les membres du comité permanent pour le chemin de fer liégeois-hollandais prient la Chambre d'affecter une garantie d'intérêt à l'établissement d'un chemin de fer de Liège à Breda, par Herstal, Glons, Tongres et Bilsen.
14319. Le conseil communal de Lokeren prie la Chambre d'accorder aux sieurs de Perre et de Rechter la concession d'un chemin de fer de Terneuzen à Lokeren.
14349. Les membres du conseil communal de Mabompré demandent la construction d'un chemin de fer de Bastogne à Marloye.
14367. Le conseil communal de Heyst-op-den-Berg demande que le concessionnaire d'un chemin de fer de Louvain à Herenthals soit tenu de suivre le tracé par Heyst-op-den-Berg, et prie la Chambre de décréter la construction, aux frais de l'État, d'un embranchement partant de la station de Malines et allant rejoindre à Heyst la ligne de Louvain à Herenthals.
14378. Même demande du conseil communal de Putte.
14371. Des administrateurs et propriétaires des charbonnages de la Sambre, des industriels à Namur, des directeurs d'établissements industriels à Rhines, Vedrin et Champion, prient la Chambre d'accorder la garantie d'un *minimum* d'intérêt de 4 p. % sur un capital de 12,000,000 de francs, destiné à la construction d'un chemin de fer de Namur à Landen et de Taminés à Fleurus.
14371. Des habitants de Moxhe, Achen, Merdorp, Lens-Saint-Servais, Wasseige, Hannut, Ramillies, Embresin, Leuze, Waret-la-Chaussée, Erpigny, Grand-Rosières, Geest-Gérompont, Thine, Noville-sur-Mehaigne, Mehaigne, Tavier, Ramillies, Éghezée, Longchamps, Jandrain-Jandre-nouille, Neux, Warisoulle, Forville, Hemptinnes, Rhisnes, Émines, Crehen, Branchon, Boneffe, Hanret, Cortil-Wodon, Liernu, Asche, Saint-Germain, Wamont, Cras-Avernas, Poncet, Trognée, Villers-le-Peuplier et Lens-Saint-Remy, prient la Chambre d'accorder la garantie d'un *minimum* d'intérêt de 4 p. % sur un capital de 12,000,000 de francs pour construction du même chemin de fer de Namur à Landen, avec ses accessoires.

14370. Le conseil communal de Diest demande que cette ville soit reliée au réseau des chemins de fer de l'État.
14379. Les sieurs de Tiège et Groulard font connaître que, si le Gouvernement voulait renoncer à la construction de l'embranchement destiné à relier la ville de Diest au réseau des chemins de fer de l'État, et leur allouer les deux millions qu'il demande, ils exécuteraient la ligne entière de Louvain à Hasselt par Diest; ils déclarent, en outre, que si le Gouvernement était disposé à concéder la ligne directe de Bruxelles à Louvain, ils offrent de construire la ligne entière de Bruxelles à Hasselt, par Cortenberg, Louvain et Diest, à la condition que l'État exploiterait lui-même la ligne de Bruxelles à Louvain et leur abandonnerait la moitié de la recette brute de cette dernière ligne.
14378. Le conseil communal de Houdeng-Goegnies prie la Chambre de comprendre dans le projet de loi relatif à l'exécution de travaux d'utilité publique, la concession d'un chemin de fer de Houdeng-Goegnies à Jurbise, par le Rœulx et Soignies.
14386. Les sieurs Lammens et C^e, prient la Chambre de décréter l'exécution d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain.
-

ANNEXE n° 2.

Relevé du produit de la pêche du poisson frais et de la morue, pendant les 11 dernières années.

ANNÉES.	NOMBRE de CHALoupES	TONNAGE.	NOMBRE d'hommes D'ÉQUIPAGE.	PÊCHE DE LA MORUE.						PÊCHE DE MERÉE.		Observations.
				PÊCHE D'ÉTÉ.		PÊCHE D'HIVER.		TOTAL.	Nombre d'armements.	Produit net en francs.		
				Nombre d'armements.	Produit net en kilogrammes.	Nombre d'armements	Produit net en kilogrammes.					
1850	204	5,470	1,182	119	2,122,363	8	54,733	2,177,096	498	828,284	La pêche du poisson frais et de la morue, forment l'objet principal de l'industrie de la pêche en Belgique ; le présent relevé peut être considéré comme représentant l'importance de cette industrie.	
1851	207	5,697	1,204	118	4,027,362	6	39,864	1,667,222	197	963,387		
1852	214	5,795	1,222	120	1,488,176	11	58,311	1,556,496	207	916,923		
1853	217	6,005	1,283	127	1,840,932	14	67,002	1,907,931	210	989,540		
1854	204	5,612	1,177	125	2,328,077	14	82,040	2,410,417	221	999,873		
1855	204	5,742	1,216	122	2,477,171	14	89,769	2,566,940	197	998,398		
1856	209	5,980	1,233	123	3,051,900	14	90,819	3,142,719	196	969,784		
1857	217	6,231	1,390	130	2,216,489	14	407,621	2,324,113	210	1,016,927		
1858	220	6,445	1,302	141	2,305,670	16	91,910	2,397,580	211	1,081,307		
1859	230	6,656	1,370	146	2,053,220	12	54,591	2,109,811	221	1,032,410		
1860	238	6,948	1,414	155	1,735,297	18	102,491	1,837,788	236	1,188,791		

La pêche du poisson frais et de la morue, forment l'objet principal de l'industrie de la pêche en Belgique ; le présent relevé peut être considéré comme représentant l'importance de cette industrie.

ANNEXE N° 5.

Pêche maritime. — Port de Blankenberghe.

Années 1856 à 1860.

LOCALITÉ.	EXERCICES.	NOMBRE de CHALoupES.	NOMBRE d'hommes D'ÉQUIPAGES.	TONNAGE.	PETITE PÊCHE DE MARÉE.	
					NOMBRE d'armements ayant participé aux primes.	PRODUIT EN FRANCS.
BLANKENBERGHE . .	1856	44	220	867	44	166,209
	1857	43	222	882	44	166,904
	1858	43	220	898	44	170,057
	1859	44	220	880	44	170,679
	1860	42	210	836	42	152,679

ANNEXE N° 4.

DEMANDE.

Renseignements sur la pêche de Scheveninghe. (Document lu en séance du 26 août 1859) et sur celle qui se pratique ailleurs, sans port de refuge.

RÉPONSE.

Le document dont la lecture a été faite dans la séance de la Chambre des Représentants, du 26 août 1859, n'est autre qu'un télégramme adressé, sous la date du 22 précédent, par le Ministre du Roi à La Haye au Ministre des Affaires Étrangères.

Le Département des Travaux Publics est parvenu à se procurer une nouvelle copie de ce télégramme qu'il communique ici à la section centrale de la Chambre des Représentants, pour satisfaire au désir qu'elle en a manifesté.

ADMINISTRATION
DES CHEMINS DE FER, POSTES
ET TÉLÉGRAPHES.

TÉLÉGRAMME.

PRÉSENTÉ A LA HAYE.	DATES. 22 AOÛT 1859.	Heures. 1.58	Numéros. 127
REÇU A BRUXELLES.	Idem.	2.10	»

Au Ministre des Affaires Étrangères, à Bruxelles.

Il est vrai que les bateaux pêcheurs de Scheveninghe et de Katwyck sont pontés et plus grands que ceux de Blankenberghe, mais ils sont d'une construction beaucoup plus forte et presque plats, ce qui leur permet de supporter avec moins d'inconvénient les fatigues de l'échouement.

Cet échouement n'a pas lieu du reste sans danger, ni sans difficulté, à chaque grande marée; à la veille ou le lendemain d'une forte mer, la retraite ou la remise à l'eau des navires exigent d'énormes efforts d'hommes et de chevaux.

Depuis longtemps il est question de creuser un port de refuge à Scheveninghe, tant pour la pêche que pour la navigation ordinaire. Une commission s'occupe en ce moment de la réalisation de ce projet qui présente de grands obstacles naturels.

DU JARDIN.