

(1)

(N° 257.)

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1887-1888.

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

(SS 2-20 DE L'ART. 1^{er} ET ARTICLES SUIVANTS DU PROJET DE LOI.)

RAPPORT

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

MESSIEURS,

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

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

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

Deux caractères principaux distinguent la partie du projet, sur laquelle porte le présent rapport : exécution immédiate de travaux nouveaux, dont jusqu'ici on s'était contenté de déclarer l'utilité (*transfert des ministères, chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain*); achèvement ou avancement des travaux anciens, commencés depuis longtemps et poursuivis avec lenteur (*canaux, rivières*).

(1) Projet de loi, n° 208.

(2) La section centrale, présidée par M. VERHAEGEN, était composée de MM. DE PERCEVAL, LOOS, GOBLET, ERNEST VANDENPEEREBOOM, THIÉPHY et VERVOORT.

res, ports et côtes, parachèvement du chemin de fer, assainissements, voirie vicinale, maisons d'école). Indiquer ces caractères, c'est reconnaître l'utilité de la plupart des propositions présentées. Aussi, la section centrale a-t-elle eu pour but d'améliorer le projet plutôt que de le combattre; c'est ce qu'elle aura à démontrer, lors de l'examen des questions, sur lesquelles elle s'est trouvée, parfois, en désaccord avec le Gouvernement.

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

Discussion générale.

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

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

La 5^e section demande que chaque paragraphe forme un article spécial.

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

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

La section centrale décide, avant toute chose, que les paragraphes du projet

seront transformés en articles, et cela dans le but de donner à chaque crédit une affectation spéciale; en d'autres termes, afin d'empêcher les imputations par transfert.

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

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

Le Gouvernement répond :

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

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

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

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

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

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

Discussion des articles.

ARTICLE PREMIER.

(N. B. Le § 1^{er} est réservé au rapport de M. le général Goblet.)

AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

A. CANAUX, RIVIÈRES, PORTS ET CÔTES.

§ 2.

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

Heyst. fr. 1,225,000

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

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

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

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

§ 3.

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

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

La 2^e section rejette par trois voix contre deux (quatre membres s'abstiennent).

La 3^e section désire savoir pourquoi, ce travail devant encore coûter 2,105,000 francs, le Gouvernement ne demande qu'un million de francs, et, à quelle partie du travail, ce crédit est destiné. Elle adopte le paragraphe, à l'unanimité.

Les 4^e et 5^e sections adoptent, à l'unanimité.

La 6^e section adopte, par quatre voix (deux membres s'abstiennent).

La question suivante est posée, par la section centrale :

« Pourquoi l'approfondissement du canal de Bruges à Gand, devant coûter encore 2,105,000 francs, n'est-il compris que pour un million ? A quelle partie du travail cette somme sera-t-elle consacrée ? »

M. le Ministre des Travaux Publics répond :

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

« La somme de 2,105,000 francs est, du reste, comprise dans le projet de loi, et doit être fournie partie par l'emprunt, partie par les budgets des exercices à venir.

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

Outre le crédit de 1,000,000 de francs, pétitionné au présent projet, 1,005,000 francs seraient encore nécessaires pour l'achèvement des travaux. De sorte que, si toutes les prévisions s'accomplissaient, ce travail aurait exigé une dépense totale de 4,805,000 francs.

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

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

§ 4.

Pour l'élargissement de la 2^e section du canal de la Campine, fr. 1,300,000

La 1^{re} section demande pour quel motif le canal d'Anvers à Turnhout n'est pas compris au projet. Elle adopte, à l'unanimité.

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

Les 3^e et 4^e sections adoptent, à l'unanimité.

La 5^e section adopte, par six voix (un membre s'abstenant).

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

La section centrale adresse au Gouvernement la question suivante :

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

Il est répondu :

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

» S'il n'a pas compris ce canal dans le projet de loi, en voici la raison spéciale :
 » Les prises d'eau pratiquées à la Meuse, pour l'alimentation des canaux de la Campine, ont provoqué, de la part du Gouvernement des Pays-Bas, des réclamations extrêmement vives.

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

» Cette commission poursuit en ce moment ses délibérations.

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

La section centrale adresse encore au Gouvernement cette question :

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

Il est répondu :

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

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

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

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

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

§ 5.

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

Les 1^{re}, 2^e, 3^e et 4^e sections adoptent, à l'unanimité.

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

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

La 6^e section adopte, par une voix (cinq membres s'abstiennent).

La section centrale demande les renseignements suivants :

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

Il est répondu :

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

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

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

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

§ 6.

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

500,000

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

Les 2^e, 3^e et 4^e sections adoptent, à l'unanimité.

La 5^e section adopte, par cinq voix (un membre s'abstenant).

La 6^e section rejette, par 6 voix contre une.

La section centrale adresse au Gouvernement la question suivante :

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

En voici la réponse :

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

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

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

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

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

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

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

§ 7.

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

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

La 2^e section adopte, à l'unanimité.

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

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

« Les 4^e, 5^e et 6^e sections adoptent, à l'unanimité, »

« La section centrale réclame les renseignements suivants: »

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

Il est répondu :

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

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

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

» En 1856, l'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées dans la province de Namur fournit au Département des Travaux Publics une proposition tendante à ce que, pour améliorer la navigation de la Meuse aux abords de Namur, on construisit un barrage à fermettes à la Tête du Pré; au lieu d'établir les passes navigables projetées entre celle des Grands-Malades et l'île de la Plante.

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

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

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

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

§ 8.

Pour l'amélioration du régime de la Grande-Nèthe, de l'Yser et du canal de Plasschendaele et de Nieupoort, par Farnès, à la frontière de France 500,000

La 1^{re} section adopte, par neuf voix (deux membres s'abstenant).

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

Les 3^e, 4^e et 5^e sections adoptent, à l'unanimité.

La 6^e section adopte, par trois voix (trois membres s'abstenant).

La section centrale adresse au Gouvernement la demande suivante :

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

Il est répondu :

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

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

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

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

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

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

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

§ 9.

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

La 1^{re} section adopte, par neuf voix (deux membres s'abstenant).

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

La 3^e section adopte, par trois voix (huit membres s'abstenant).

La 4^e section adopte, à l'unanimité.

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

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

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

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

M. le Ministre des Travaux Publics répond :

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

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

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

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

Deux questions sont encore faites :

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

Il est répondu :

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

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

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

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

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

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

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

Le Gouvernement répond :

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

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

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

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

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

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

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

§ 10.

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

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

Les 2^e, 3^e, 4^e et 5^e sections adoptent, à l'unanimité.

La 6^e section rejette, par une voix (cinq membres s'abstenant).

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

§ 11.

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

La 1^{re} section adopte, par sept voix contre une, (quatre membres s'abstenant).

La 2^e section adopte, par trois voix (six membres s'abstenant).

Les 3^e et 4^e adoptent, à l'unanimité.

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

La 6^e section adopte, par quatre voix (deux membres s'abstenant).

La section centrale pose la question, indiquée par la 5^e section :

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

Il est répondu :

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

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

« Des études préliminaires du projet conçu par la ville de Maeseyck ont été prescrites naguère par le Gouvernement, et, d'après l'estimation qui a été faite de la dépense d'exécution, le canal dont il s'agit ne devrait pas coûter moins de 4,100,000 francs. Il y a peut-être lieu de se demander si les avantages à retirer de l'établissement de l'embranchement de canal dont mention précède seraient en rapport avec les charges nouvelles qui devraient être imposées à l'État du chef de cette construction.

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

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

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

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

B. — CHEMINS DE FER.

§ 12.

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

Voie	fr. 2,300,000
Doubles voies	700,000
Stations et dépendances.	8,115,000
Ensemble.	fr. 11,115,000

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

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

La 1^{re} section adopte, encore à l'unanimité, une proposition d'un membre,

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

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

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

Les 3^e et 4^e sections adoptent, à l'unanimité.

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

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

Elle adopte le paragraphe, à l'unanimité.

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

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

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

« 2^o Si le projet d'une station unique à établir à Bruxelles est définitivement abandonné? »

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

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

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

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

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

« Au surplus jusqu'à ce jour aucune proposition sérieuse pour obtenir la con-
 » cession de cette ligne ne lui a été présentée. »

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

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

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

« La section centrale trouvera ci-annexé :

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

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

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

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

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

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

La section centrale n'avait ni le temps, ni la mission d'examiner tous les plans des stations projetées. Elle se contente d'émettre quelques idées générales, sur les formes et l'appropriation de ces constructions. Tout luxe inutile devrait être banni des stations à élever : il convient de les bâtir solidement et d'y réunir ce qui peut favoriser le bien-être et la sécurité des voyageurs, la célérité et l'économie du service d'exploitation. Il faudrait multiplier, autant que possible, les *gares* ; c'est-à-dire les lieux d'embarquement et de débarquement *à couvert*. A propos des plans soumis à la section centrale, il a été présenté trois observations : le plan de la station du Nord, à Bruxelles, devrait être l'objet d'un nouvel examen ; la façade principale semble devoir apparaître, comme enterrée, vue de la rue Neuve : les abords de la station projetée du midi sont regardés comme trop

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

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

§ 15.

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

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

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

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

2^o Sur la promesse faite, en 1856, relativement à la construction du chemin de fer de Louvain à Diest.

Les 3^e et 4^e sections adoptent, à l'unanimité.

La 5^e section charge son rapporteur de demander :

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

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

3^o Où en est la concession du chemin de fer direct de Termonde à Saint-Nicolas ?

Du reste, la 5^e section adopte le paragraphe, à l'unanimité.

La 6^e section adopte, à l'unanimité.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C. — BATIMENTS CIVILS.

§ 14.

Pour l'agrandissement du Palais-Royal à Bruxelles . . . fr. 1,000,000

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

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

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

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

La 4^e section adopte, à l'unanimité.

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

La 5^e section adopte le chiffre, par six voix (deux membres s'abstenant).

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

La section centrale demande :

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

Il est répondu :

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

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

Il est répondu :

« Les crédits alloués pour la restauration du Palais Ducal et pour l'agrandissement des écuries s'élèvent ensemble à 325,000 francs savoir,

» Loi du 23 mars 1853	fr. 100,000 »
— 5 juin 1855	225,000 »

» Total. . . fr. 325,000 »

» Les travaux exécutés ou à exécuter se montent à. . . 222,067 37

» De sorte qu'il restera disponible une somme de . . . fr. 102,932 63

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

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

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

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

« Bruxelles, 25 juin 1858.

» MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» Je m'empresse de répondre, en ce qui concerne mon Département, aux questions de la section centrale relatives au projet de loi de travaux publics.

» La section centrale a demandé, sous les nos 2 et 8 :

» a. Les plans relatifs au projet d'un palais des beaux-arts et de l'industrie, avec un devis estimatif.

» Les plans et devis des travaux à faire pour les musées, etc.

» b. Le montant des dépenses faites depuis 1830 pour des constructions provisoires destinées aux expositions et aux fêtes et cérémonies publiques.

» J'ai l'honneur de mettre à la disposition de la section centrale les plans de M. l'architecte Dumont, accompagnés d'un inventaire détaillé.

» Je crois devoir vous faire observer, Monsieur le Président, que ces plans sont relatifs :

» 1° Aux travaux d'appropriation et de nouvelles constructions à exécuter sur les terrains de l'ancienne cour, pour les musées, bibliothèque, archives ;

» 2° Aux travaux que nécessiterait la construction d'un édifice pour les fêtes et cérémonies publiques et pour les expositions nationales.

» Le Gouvernement n'a pas encore pris de parti au sujet de ces derniers travaux, et il n'en est pas question dans le projet de loi soumis à la Législature.

» Néanmoins, je me fais un plaisir de soumettre à l'inspection de la section centrale, suivant le désir qu'elle en a exprimé, les plans étudiés par l'architecte.

» Je crois devoir y ajouter les explications suivantes :

» Les plans dont il s'agit se rapportent à deux combinaisons, suivant que l'édifice qualifié Palais des Beaux-Arts serait édifié :

» A. Sur les terrains du Ministère de la Justice et reliés ainsi aux bâtiments des musées et collections publiques. La dépense est estimée, par M. l'architecte Dumont, à 700,000 francs ;

» B. Sur les terrains du Palais Ducal, en utilisant les bâtiments actuels de celui-ci.

» Cette dernière combinaison elle-même a fait l'objet d'un double travail de M. Dumont.

» D'après le premier, l'exécution donnerait lieu à une dépense d'un million.

» D'après le second, établi sur une échelle plus vaste, la dépense serait portée à deux millions.

» En ce qui concerne les travaux d'appropriation des Musées compris dans le projet de loi, le Gouvernement n'est pas encore en mesure de communiquer des devis détaillés. Un pareil travail aurait demandé un temps considérable, et il a paru inopportun d'y faire procéder, avant que la Législature se soit prononcée sur le principe même des travaux qu'il s'agit d'entreprendre. Toutefois, M. Dumont, ainsi qu'il est déjà dit dans la lettre de cet architecte, imprimée

» à la suite du projet de loi, annexe 17, pp. 85 à 87, déclare que ces éléments
 » sont suffisants pour lui permettre d'assurer que les chiffres de dépense qu'il
 » annonce ne seront dépassés en aucun cas.

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

» Recevez, etc.

» *Le Ministre de l'Intérieur,*

» CH. ROGIER.

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

» A. *Exposition des beaux-arts.*

» 1833.

» L'exposition de cette année a eu lieu dans Travaux d'appropriation 2,555 52
 » les salles du Musée de peinture.

» 1836.

» Id. Id. 455 82

» 1839.

» Id. Id. 3,402 56

» 1842.

» Id. Id. 6,075 88

» 1845.

» Id. Id. 4,447 82

» 1848.

» Id. Id. 3,265 04

» 1851.

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

» 1854.

» Construction d'une salle pro-
 » visoire dans la cour du Mu-
 » sée de peinture. 54,967 56

Travaux d'appropriation
 dans les salles du mu-
 sée occupées par l'ex-
 position 6,225 45

» 1857.

» Construction d'une salle pro-
 » visoire dans la cour du Mu-
 » sée de l'industrie. 45,225 »

Id. 2,736 53

122,629 16

28,962 62

» B. Expositions de l'industrie.

1835.	
» Salle du manège	Travaux d'appropriation 12,819 59
» 1841.	
» Palais de l'industrie	Id. 18,033 06
» 1847.	
» Entrepôt	21,029 »
	51,901 65
» C. Exposition de bétail.	
» 1847.	
» Esplanade de la porte de Namur	9,500 »
	9,500 »

» A. Expositions des beaux-arts :

» Dépenses de constructions provisoires.	122,629 16
» Travaux d'appropriation	28,962 62

» B. Expositions de l'industrie :

» Travaux d'appropriation	51,901 65
-------------------------------------	-----------

» C. Exposition de bétail	9,500 »
-------------------------------------	---------

» Fr. 212,793 43 »

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

» A. Temple des Augustins.

» Les premiers travaux ont été faits à l'occasion des fêtes nationales
» de 1834; ils ont coûté fr. 20,000

» Plus tard, en l'absence d'autres locaux convenables, on s'est
» servi de ce temple pour les cérémonies publiques.

» En 1841, des travaux d'appropriation y furent faits pour la distri-
» bution des prix aux lauréats du concours général entre les athé-
» nées et collèges. Ces travaux occasionnèrent une dépense jusqu'à
» concurrence de 4,000

» En 1853 et 1854, la décoration intérieure de la salle a été entière-
» ment renouvelée. Les dépenses de ce chef se sont élevées à une
» somme d'environ 20,500

44,500

B. Salle du Palais Ducal.

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

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

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

30,000

» Total fr. 74,500 »

Enfin, la section centrale demande :

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

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

Il est répondu :

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

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

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

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

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

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

§ 13.

Pour le transfert, rue de la Loi, des Ministères des Travaux

Publics et de la Justice. fr. 1,250,000

La 1^{re} section adopte, à l'unanimité.

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

Les 3^e, 4^e, 5^e et 6^e sections adoptent, à l'unanimité.

Ce transfert, prévu et désiré dès l'année 1847, réunira, autour du Palais de la Nation, tous les hôtels et la plupart des bureaux ministériels ; il rend disponibles les terrains et les hôtels, situés rue de la Régence et place Royale. C'est donc une bonne opération, à quelque point de vue qu'on la considère. La section estime que, tout en évitant le luxe intérieur, il convient de donner aux constructions à élever le développement nécessaire, de manière à ne pas devoir y revenir ; elle pense aussi que le Gouvernement doit éviter avec soin, qu'il ne soit portée aucune modification fâcheuse aux parfaites dispositions architecturales de cette partie de la rue de la Loi ; l'œuvre de Guimard et de Godecharle mérite qu'on la respecte. Elle adopte le § 13, à l'unanimité.

AU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

§ 16.

Pour travaux de restauration et d'appropriation du palais de

Liège. fr. 500,000

La 1^{re} section adopte, à l'unanimité.

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

Les 3^e et 4^e sections adoptent, à l'unanimité.

La 5^e section, à l'unanimité, adopte le chiffre et charge son rapporteur de

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

La 6^e section adopte, à l'unanimité.

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

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

§ 17.

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

La 1^{re} section adopte, par trois voix (dix membres s'abstenant).

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

Les 3^e et 4^e sections adoptent, à l'unanimité.

La 5^e section adopte, par quatre voix (quatre membres s'abstenant).

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

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

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

Après ce vote, M. le Ministre des Travaux Publics a transmis à la section centrale la proposition d'un nouveau crédit. (Voir annexes n° 1 et 2.) Cette demande est relative à une dépense de 180,000 francs, pour la construction d'un nouveau manège, aux écuries du Roi; l'ancien manège devant être incorporé dans les bâtiments du Musée, dont il s'agit au § 17.

La section centrale reconnaît qu'il convient de rendre aux écuries du Roi, une de leurs dépendances, qui se trouve comprise dans les terrains nécessaires aux constructions projetées. Elle adopte, à l'unanimité, les crédits nécessaires et les

rattache à l'art. 3, conformément aux propositions du Gouvernement, combinées avec ses propres résolutions.

§ 18.

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

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

La section centrale estime qu'à l'aide de ce subside, combiné avec la loi récemment votée (loi du 1^{er} juillet 1858), un grand mouvement pourra être imprimé aux travaux d'assainissement des quartiers et habitations insalubres. Elle ne saurait trop engager le Gouvernement à refuser énergiquement son concours à toute opération, entreprise dans un but de luxe et d'embellissement, et non pas dans un but d'hygiène et de salubrité publiques, conditions essentielles pour mériter l'intervention financière de l'État, prévue par le présent paragraphe.

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

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

§ 19.

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

Toutes les sections adoptent, sauf la 2^e, qui pense que le véritable moyen d'amé-

liorer efficacement la voirie vicinale, ce serait d'y affecter le crédit qui figure encore, au budget des Travaux Publics, pour les routes de l'État.

Tout a été dit sur l'utilité de l'intervention de l'État, pour l'amélioration de la voirie vicinale. Les faits aussi ont parlé. C'est avec une légitime fierté que nous contemplons et que nous montrons à nos voisins l'immense développement de nos chemins pavés et empierrés. Il faut avoir les chiffres officiels sous les yeux pour croire que, en vingt ans, on soit arrivé à des résultats de cette importance. Tel est le fruit de l'association des ressources financières de l'État, des provinces, des communes et des particuliers. La section centrale applaudit donc, de toutes ses forces, à cette nouvelle impulsion donnée à d'aussi fructueux travaux. Elle estime que, généralement, le Gouvernement devrait attacher son concours aux projets aboutissant ou convergeant vers les chemins de fer. Les voies ferrées sont les artères principales de la circulation et de l'activité publiques. Les voies empierrées doivent, à la fois, et entretenir ce mouvement général et y puiser leur propre vie. C'est ainsi que l'agriculture, l'industrie et le commerce obtiendront, pour leurs produits, ce transport rapide et à bon marché, éléments nécessaires à la lutte sur les marchés de l'intérieur et de l'extérieur.

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

§ 20.

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

Toutes les sections adoptent, à l'unanimité.

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

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

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

ART. 2.

EMPRUNT.

La 1^{re} section reproduit les observations, présentées dans la discussion générale. Elle adopte.

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

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

La 4^e section adopte, à l'unanimité.

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

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

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

L'emprunt proposé est de	fr.	57,000,000
La section centrale supprime le § 1 ^{er}	fr.	9,000,000
» » le § 6		300,000
Donc à défalquer de l'emprunt		<u>9,300,000</u>
L'emprunt serait ainsi réduit à.	fr.	<u>27,700,000</u>
La section centrale, à l'unanimité, maintient le § 2 de l'art. 2.		

ART. 3.

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

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

La 2^e section formule le vœu que la répartition de ces crédits ait lieu, dans la proportion des évaluations de travaux, telles qu'elles sont indiquées dans l'Exposé des motifs.

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

La 4^e section adopte, à l'unanimité des membres présents.

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

La 6^e section adopte les §§ 1 et 2, par cinq voix contre une, dans la limite de ses votes précédents. Elle adopte le § 3, par cinq voix contre une, sous la réserve, que le Gouvernement ne pourra achever les travaux, en employant des sommes qui excéderaient celles qui y sont destinées, sans un vote nouveau de la Chambre.

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

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

Il est répondu :

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

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

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

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

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

» de ressources ordinaires à couvrir des dépenses extraordinaires. C'est ainsi que

» l'exercice 1849 a laissé un boni de fr.	2,660,000
» 1850	715,000
» 1851	870,000
» 1852	1,350,000
» 1853	2,000,000
» 1854	1,115,000
» 1855	4,920,000
» 1856	5,415,000
» 1857	5,850,000

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

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

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

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

D'après le projet du Gouvernement, il y aurait des travaux, pour un chiffre de
 60,500,000 francs ; dont 37,000,000 de francs seraient fournis par l'emprunt ;

23,500,000 francs seraient couverts par des crédits, rattachés aux exercices de 1859 à 1864.

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

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

Deux dispositions principales règlent cette matière :

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

« *Chaque année, les Chambres arrêtent la loi des comptes, et votent le budget.*

» *Toutes les recettes et dépenses de l'État doivent être portées au budget et dans les comptes.* »

L'art. 45 de la loi du 15 mai 1846, qui porte :

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

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

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

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

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

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

Au point de vue financier et pratique, jamais jusqu'ici, nos grands travaux d'utilité publique n'avaient demandé leurs moyens d'exécution à un avenir aussi prolongé et pour des sommes aussi importantes ⁽¹⁾. Les fonds assurés de l'emprunt, ou de la dette flottante ont généralement servi de base à l'exécution des grandes entreprises, à laquelle les budgets eux-mêmes ne pouvaient satisfaire. Tout notre magnifique ensemble de travaux publics s'est accompli, comme se dressaient les

(1) Voyez, annexe n° 4, un aperçu des voies et moyens, affectés aux crédits pour un certain nombre de travaux publics.

grands monuments d'un autre âge : chaque année, une nouvelle assise s'ajoute à l'ancienne, plus ou moins considérable, suivant que les ressources sont abondantes ou restreintes ; suivant que les temps sont propices ou contraires.

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

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

PÉTITIONS.

Plusieurs pétitions, ayant trait au présent projet, ont été renvoyées, par la Chambre, à la section centrale ; leur résumé se trouve, sous le n° 3 des Annexes.

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

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

Le Rapporteur,

ERNEST VANDENPEEREBOOM.

Le Président,

VERHAEGEN.

PROJETS DE LOI.

Projet du Gouvernement.

ARTICLE PREMIER.

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

AU MINISTÈRE DE LA GUERRE.

§ 1^{er}. *Pour travaux d'agrandissement de la ville d'Anvers, et pour la continuation des travaux de défense*, neuf millions de francs. 9,000,000

AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

A. — CANAUX, RIVIÈRES, PORTS ET CÔTES.

§ 2. *Pour l'achèvement du canal de Deynze à la mer du Nord vers Heyst*, un million deux cent vingt-cinq mille francs 1,225,000

§ 3. *Pour l'approfondissement du canal de Gand à Bruges*, un million de francs . . . 1,000,000

§ 4. *Pour l'élargissement de la deuxième section du canal de la Campine*, treize cent mille francs 1,300,000

A reporter. . . fr. 12,525,000

Projet de la section centrale.

ARTICLE PREMIER.

(Comme à l'art. 1^{er} du projet ci-contre.)

(Supprimé.)

ART. 2.

(Comme au § 2 du projet ci-contre.)

ART. 3.

(Comme au § 3 du projet ci-contre.)

ART. 4.

(Comme au § 4 du projet ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

Projet de la section centrale.

Report fr. 12,525,000

§ 5. *Pour l'amélioration du port d'Ostende, six cent mille francs* 600,000

§ 6. *Pour l'établissement d'un port de refuge et la construction d'écluses à Blankenberghe, trois cent mille francs.* 300,000

§ 7. *Pour l'approfondissement de la Sambre dans la partie comprise entre Mornimont et la frontière de France, un million de francs* 1,000,000

§ 8. *Pour l'amélioration du régime de la Grande-Nèthe, de l'Yser et du canal de Plasschendaele et de Nieuport par Furnes à la frontière de France, cinq cent mille francs.* 500,000

§ 9. *Pour l'amélioration du régime des eaux de la Dendre, neuf cent mille francs.* 900,000

§ 10. *Pour travaux à exécuter à l'Escaut supérieur, dans le but d'améliorer l'écoulement des eaux, la navigation et le halage, cinq cent mille francs.* 500,000

§ 11. *Pour la part de l'État dans la construction d'un aqueduc latéral à la Meuse, entre le bassin d'Avroi et le canal de Liège à Maestricht, deux cent dix mille francs* 210,000

A reporter. . . . fr. 16,535,000

ART. 5.

(Comme au § 5 du projet ci-contre.)

(Supprimé.)

ART. 6.

(Comme au § 7 du projet ci-contre.)

ART. 7.

(Comme au § 8 du projet ci-contre.)

ART. 8.

(Comme au § 9 du projet ci-contre.)

ART. 9.

(Comme au § 10 du projet ci-contre.)

ART. 10.

(Comme au § 11 du projet ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

Report. . . . fr. 16,533,000

B. — CHEMINS DE FER.

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

Voies . . fr. 2,500,000
 Doubles voies. 700,000
 Stations et dépendances. . . 8,113,000
 Ensemble onze millions cent quinze mille francs . . 11,113,000

§ 13. *Pour la construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, par Cortenberg, trois millions cinq cent mille francs 3,500,000*

C. — BATIMENTS CIVILS.

§ 14. *Pour l'agrandissement du Palais Royal à Bruxelles, un million de francs . . . 1,000,000*

§ 15. *Pour le transfert, rue de la Loi, des Ministères des Travaux Publics et de la Justice, douze cent cinquante mille francs 1,250,000*

AU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

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

§ 17. *Pour appropriation de locaux et constructions nouvelles sur les terrains de l'ancienne cour du Musée à Bruxelles, affectées aux archives, musées, collections, etc., huit cent mille francs. 800,000*

A reporter. . . fr. 34,800,000

Projet de la section centrale.

ART. 11.

(Comme au § 12 du projet ci-contre.)

ART. 12.

(Comme au § 13 du projet ci-contre.)

ART. 13.

(Comme au § 14 du projet ci-contre.)

ART. 14.

(Comme au § 15 du projet ci-contre.)

ART. 15.

(Comme au § 16 du projet ci-contre.)

ART. 16.

(Comme au § 17 du projet ci-contre.)

Projet du Gouvernement.

Report. . . . fr. 34,500,000

§ 18. Pour subsides destinés à des travaux d'assainissement, cinq cent mille francs. 500,000

§ 19. Pour subsides destinés à l'amélioration de la voirie vicinale, un million de francs. . 1,000,000

§ 20. Pour subsides destinés à la construction et à l'ameublement de maisons d'école, un million de francs . . . 1,000,000

TOTAL. . . 37,000,000

ART. 2.

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

Un crédit de soixante-quinze mille francs est ouvert au Ministère des Finances pour couvrir les frais de négociation et d'émission des titres de cet emprunt. Ce crédit fera l'objet de l'art. 28 du budget de la dette publique pour l'exercice 1858.

ART. 3.

§ 1^{er}. Les dépenses nécessaires au complet achèvement des travaux repris aux §§ 1^{er}, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13 et 17 de l'art. 1^{er}, seront couvertes par les ressources ordinaires de l'État.

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

A l'exercice 1859 jusqu'à concurrence de	4,700,000
— 1860	4,500,000
— 1861	4,200,000
— 1862	3,800,000
— 1863	3,400,000
— 1864	2,900,000

Projet de la section centrale.

ART. 17.

(Comme au § 18 du projet ci-contre.)

ART. 18.

(Comme au § 19 du projet ci-contre.)

ART. 19.

(Comme au § 20 du projet ci-contre.)

Total. . . . fr. 27,700,000

ART. 20.

Le Gouvernement est autorisé à contracter, aux conditions qu'il déterminera, un emprunt d'un capital effectif de vingt-sept millions sept cent mille francs.

(Le reste comme au § 2 de l'art. 2 du projet ci-contre).

ART. 21.

§ 1^{er}. Les dépenses nécessaires au complet achèvement des travaux repris aux art. 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12 et 16 de l'art. 1^{er}, seront couvertes par les ressources ordinaires de l'État et, au besoin, par l'émission de bons du Trésor.

§ 2. Les crédits affectés à ces dépenses seront rattachés aux exercices 1859 à 1864, jusqu'à concurrence d'une somme globale de onze millions sept cent cinquante mille francs (1).

(1) Le Gouvernement demande. . fr. 23,800,000
Écuries du Roi 180,000

Fr. 23,980,000
11,900,000

Reste. fr. 11,750,000

La section centrale retranche :

§ 1^{er}. Anvers fr. 11,200,000

§ 6. Blanckenberghe 700,000

Fr. 11,900,000

Projet du Gouvernement.]

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

ART. 4.

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

Projet de la section centrale.

§ 3. Les budgets des dits exercices mentionneront la portion de cette somme attachée à chaque exercice, et la répartition de ces crédits entre les articles mentionnés ci-dessus.

ART. 22.

La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa publication.

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

Bruxelles, le 25 juin 1858.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

L'art. 1^{er}, § 17, du projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique porte :

« **MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.** »
 » Pour appropriation de locaux et constructions nouvelles sur les terrains de l'ancienne cour du Musée à Bruxelles, affectées aux archives, Musées, collections, etc. fr. 800,000 »

Il résulte de l'annexe n° 13 dudit projet de loi, que, d'après les plans dressés par M. l'architecte Dumont pour l'agrandissement de ces musées, les bâtiments du manège de la cour doivent être incorporés dans les nouvelles constructions. En conséquence, il est indispensable de construire un nouveau manège à côté des écuries du Roi.

Par suite d'une inadvertance, les frais de construction de ce manège ont été omis dans le projet de loi précité. La dépense d'exécution est évaluée à 140,000 francs. Toutefois, il est à remarquer que le devis estimatif a été dressé, en 1855, et que, depuis cette époque, le prix des ouvrages et des terrains a considérablement augmenté. Je pense donc qu'il est nécessaire de majorer de 40,000 francs la somme de 140,000 francs.

D'accord avec mon collègue M. le Ministre des Finances, je viens vous prier, Monsieur le Président, de demander à la section centrale qu'elle veuille bien ajouter au libellé du § 17 de l'art. 1^{er}, les mots suivants : « Construction d'un nouveau manège à côté des écuries du Roi, etc. » et augmenter respectivement de 100,000 francs et de 50,000 francs les crédits rattachés par l'art. 5 aux exercices 1859 et 1860. Ces crédits s'élèveront ainsi pour 1859 à 4,800,000 francs, et pour 1860 à 4,550,000 francs.

Je joins à la présente dépêche une copie du plan et du devis des travaux qui seront exécutés sous la direction de l'administration des ponts et chaussées.

Agrez, etc.

Le Ministre des Travaux Publics,

(Signé) PARTOIS.

ANNEXE N° 2.

237377A
Bruxelles, le 3 mars 1855.

A MONSIEUR GROETAERS, INGÉNIEUR EN CHEF,

Par apostille du 30 novembre dernier, n° 67974, vous m'avez communiqué une lettre par laquelle M. le colonel de Moerkerke se plaint de l'état dans lequel se trouve le manège à l'usage des chevaux du Roi, situé place du Musée, à côté du local occupé par la bibliothèque royale, tout en présentant des considérations sur la convenance d'en construire un nouveau à côté des écuries de Sa Majesté.

Le manège mis à la disposition de la Cour, et qui est surmonté d'un grenier, etc.

Toutefois, il y aura sans doute lieu d'examiner si le Gouvernement ne serait pas disposé à réclamer les crédits nécessaires pour satisfaire à la demande de M. le colonel de Moerkerke, qui a principalement pour objet d'obtenir un nouveau manège à côté des écuries de la rue de Namur, tout en donnant un nouvel accès à celles-ci par la rue des Petits Carmes, en face de la rue du Pépin.

La réalisation de ce projet me paraît désirable pour les raisons données par M. de Moerkerke; surtout que le déplacement du manège actuel peut, dans un avenir plus ou moins rapproché, être nécessité par l'agrandissement des locaux du musée.

Les pièces qui m'ont été communiquées n'étant pas accompagnées du plan dont elles font mention, j'ai cru bien faire de joindre à la présente un extrait du plan du cadastre sur lequel j'ai indiqué par des hachures de couleurs distinctes, les emprises à faire dans cinq propriétés particulières, pour le nouveau manège et le nouvel accès aux écuries, le tout d'après les renseignements qui m'ont été donnés par M. le colonel de Moerkerke.

Il m'a également paru utile de donner ci-dessous une évaluation de la dépense.

Emprises.

Une partie des dépendances de la maison cotée au cadastre, sous le n° 339, et formant le n° 9 de la rue des Petits-Carmes. Environ 525 mètres carrés estimés à raison de fr. 5-50 le pied ou fr. 72-23 le mètre (prix demandé par le propriétaire), soit environ. fr. 38,000

Toute la propriété de 6 ares 98 centiares cotée au cadastre sous le n° 342 et formant le n° 15 de la rue des Petits-Carmes, en face de la rue Neuve du Pépin, prix demandé. fr. 38,000

Ce qui revient à environ fr. 4-15 le pied ou fr. 54-31 le mètre.

Une partie d'environ 15 centiares de la propriété cotée au cadastre sous le n° 361, ayant son entrée à la rue de Namur. fr. 1,500

Une partie d'environ 15 centiares de la propriété cotée au cadastre sous le n° 355 et formant le n° 4, de la Montagne des Aveugles. 2,500

A reporter. fr. 80,000

Report	fr. 80,000
Une partie d'environ 80 mètres carrés de la propriété cotée au cadastre sous le n° 336 et formant le n° 2, de la Montagne des Aveugles.	8,000
	fr. 88,000
Imprévus.	2,000
Montant des emprises.	fr. 90,000
Travaux.	
Construction d'un manège environ	40,000
Murs, pavage et autres travaux	10,000
	50,000
Dépense totale.	fr. 140,000

Je pense, Monsieur l'Ingénieur en chef, que les renseignements qui précèdent seront suffisants.

L'ingénieur,

(Signé) MASSON.

ANNEXE N° 3.

Analyse des pétitions.

Numéros
des pétitions.

12182. Les membres du conseil communal d'Ath prient la Chambre de voter le crédit nécessaire pour rendre la navigation sur la Dendre régulière et permanente.
12187. Des habitants de Saint-Léonard demandent la construction de la section du canal de la Campine, comprise entre Turnhout et Anvers.
12198. Les membres du conseil communal et des habitants de Selayn-Bonneville prient la Chambre de comprendre, dans le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique, le crédit nécessaire pour l'amélioration de la navigation de la Meuse en amont de Chokier.
12199. Les administrations communales d'Esschen, Bar-le-Duc, et Raevels demandent la construction du canal d'Anvers à Turnhout, par Saint-Job-in-'t-Goor.
12202. Des habitants d'Enghien demandent que le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique comprenne la construction, par l'État, d'un chemin de fer de Braine-le-Comte à Ninove.

N^{os}
des pétitions.

- 12203.** Des habitants et industriels à Seilles et à Namur, prient la Chambre de comprendre, dans le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique, la canalisation de la Meuse entre Flémalle et Namur.
- 12206.** Le sieur Goupy de Quabeck, propriétaire de prairies dans la vallée du Demer, prie la Chambre de comprendre l'amélioration du régime de cette rivière dans le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique.
- 12213.** Des habitants et industriels à Andenne, prient la Chambre de comprendre la canalisation de la Meuse entre Chokier et Namur dans le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique.
- 12226.** Des habitants de Huy prient la Chambre de comprendre la canalisation de la Meuse entre Chokier et Namur, dans le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique.
- 12227.** L'administration communale de Vosselaer, le conseil communal de Becisse et des habitants de Loenhout, Brecht et Anvers demandent que la construction du canal de Turnhout à Saint-Job-in-'t-Goor, soit comprise dans le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique.
- 12228.** Des habitants de Huy demandent que la canalisation de la Meuse entre Flémalle et Namur, soit comprise dans le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique.
- 12180.** Les membres du conseil communal, des habitants de Saint-Job-in-'t-Goor et l'administration communale d'Arendonck demandent la construction de la section du canal de la Campine comprise entre Turnhout et Anvers.
- 12231.** Les représentants des Sociétés charbonnières du Centre prient la Chambre de comprendre dans le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique, le crédit nécessaire pour l'élargissement des écluses du canal de Charleroi à Bruxelles.
- 12232.** L'administration communale de Tournay demande la construction d'un chemin de fer direct de Lille à Bruxelles.
- 12233.** La chambre de commerce de Liège demande que le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique, décrète le principe de la canalisation de la Meuse de Chokier à Namur et de la création d'un canal de Mheseyck à Neeroeteren.
- 12234.** Des habitants de Wuestwezel et l'administration communale de Wyneghem demandent que le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique, comprenne la construction du canal d'Anvers à Turnhout par Saint-Job-in-'t-Goor.

Numéros
des pétitions.

- 12235.** Le conseil communal de Saint-Nicolas demande que le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique, comprenne la concession d'un chemin de fer direct de Termonde à Saint-Nicolas, par Hamme.
- 12242.** L'administration communale d'Ypres demande que le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique, accorde au Gouvernement l'autorisation soit de construire aux frais de l'État, soit de concéder un canal de la Lys à l'Yperlée canalisée.
- 12243.** Le conseil communal de Gosselies prie la Chambre d'accorder au sieur Delstanche, la concession d'un chemin de fer d'Erquelinnes à Maestricht.
- 12244.** Le sieur Plovits présente des observations sur le tracé du chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain.
- 12245.** L'administration communale de Weelde demande que le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique, comprenne la construction d'un canal d'Anvers à Saint-Job-in-'t-Goor.
- 12251.** Des habitants de Dinant demandent que le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique, comprenne la canalisation de la Meuse entre Namur et la frontière française.
- 12256.** L'administration communale d'Enghien demande que le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique, comprenne la construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Lille, par Tournai et Enghien.
- 12272.** La députation permanente du conseil provincial du Limbourg demande que le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique, comprenne la construction d'un chemin de fer reliant Tongres au système général des voies ferrées; d'un canal de Diest à Hasselt; d'un chemin de fer d'Anvers à Hasselt, et d'un canal d'embranchement de Neeroeteren à Maeseyck.

La section centrale a encore reçu une lettre de M. le Gouverneur, président de la députation permanente d'Anvers, transmettant copie d'une requête de ce collège, adressée à M. le Ministre des Travaux Publics. Cette pétition est relative à l'urgence de l'exécution du canal projeté de Turnhout à Anvers (Saint-Job-in-'t-Goor).

ANNEXE N° 4.

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

Loi du 26 juin	1842,	crédit de fr.	500,000,	<i>bons du Trésor, ou obligations de 3 et 4 p. %.</i>
— 20 février	1844,	—	700,000,	rattaché à la loi du 26 juin 1842, donc <i>bons du Trésor, ou obligations de 3 et 4 p. %.</i>
— 18 juillet	1846,	—	530,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 28 mars	1847,	—	630,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 28 mars	1847,	—	720,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 17 avril	1848,	—	433,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 17 juillet	1849,	—	400,000,	rattaché à l'exercice 1849.

Canal de Schipdonck.

Loi du 18 juin	1846,	crédits de fr.	500,000 et fr. 500,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 28 mars	1847,	crédit de fr.	250,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 17 avril	1848,	—	400,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 17 juillet	1849,	—	500,000,	rattaché à l'exercice 1849.
— 7 juin	1855,	—	1,200,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 12 mars	1856,	—	1,754,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 3 mars	1858,	—	1,300,000,	<i>bons du Trésor.</i>

Canal de la Campine.

Loi du 29 septemb.	1842,	crédit de fr.	1,750,000,	<i>emprunt.</i>
— 24 juillet	1842,	—	1,110,000,	rattaché au budget de 1844 et couvert par <i>bons du Trésor.</i>
— 29 septemb.	1843,	—	950,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 18 juillet	1846,	—	200,000,	<i>bons du Trésor.</i>
— 17 août	1848,	—	154,000,	<i>bons du Trésor.</i>

Endiguement du polder de Lillo.

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

Ports et côtes.

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

Canal de Gand à Bruges.

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

Canal latéral à la Meuse.

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

Routes du Luxembourg.

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

Entrepôt d'Anvers.

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

Chemin de fer.

Loi du 1 ^{er} mai	1834, }	crédits divers, <i>emprunts et bons du Trésor.</i>
— 26 mai	1837, }	
— 29 septembre 1842,	crédit de fr.	24,000,000, <i>emprunt.</i>

Travaux publics divers.

Loi du 20 décembre 1831, crédits pour canaux de Charleroy, de la Campine et de Bruges à Gand, pour l'Escaut, la Meuse, la Sambre, la Dendre, etc, etc., fr. 26,000,000, *emprunt.*

Dans la même loi, il est alloué, pour *assainissements* et pour *écoles*, un crédit de 1,600,000 francs, à rattacher à trois budgets des exercices subséquents.

Cet aperçu aurait pu être fort étendu ; tel qu'il est, il suffit pour prouver que constamment les crédits pour les grands travaux d'utilité publique ont été couverts, ou par l'emprunt, ou par les bons du Trésor.

On n'a rencontré qu'une seule fois (loi du 20 décembre 1831) un crédit de 1,600,000 francs, rattaché à trois exercices subséquents.

Dans le présent projet (art. 3), il s'agit de crédits d'une somme globale de 23,500,000 francs, à répartir sur cinq exercices non ouverts, par imputations, qui varient de 4,700,000 francs à 2,900,000 francs, par exercice.

(48)

(49)

(ADDITION AU N° 257.)

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1857-1858.

EXÉCUTION DE DIVERS TRAVAUX D'UTILITÉ PUBLIQUE.

(§§ 2-20 DE L'ART. 1^{er} ET ARTICLES SUIVANTS DU PROJET DE LOI.)

Page 19, après la ligne 16^e, lisez :

« La section (1^{re}) adopte encore, à l'unanimité, une proposition d'un membre,
» tendante à demander au Gouvernement une garantie supplémentaire (au mil-
» lion voté par la loi du 20 décembre 1851), d'un *minimum* d'intérêt de 4 p. %,
» sur un capital de 600,000 francs, pour relier la ville de Tongres à la station de
» Munster-Bilsen. »