

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 MAI 1863.

CRÉDITS POUR L'EXÉCUTION DE TRAVAUX D'UTILITÉ PUBLIQUE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Dans un pays où l'activité agricole, commerciale et industrielle est aussi développée qu'en Belgique, il est naturel que l'attention publique soit fixée d'une manière constante sur la question de l'amélioration des voies de communication existantes comme aussi sur celle de la création des voies de communication de toute nature dont l'utilité est reconnue et qui constituent, il n'y a pas à en douter, l'un des moyens les plus puissants de venir en aide à cette activité.

En soumettant aujourd'hui aux délibérations des Chambres législatives un projet de loi dont le but est de mettre à la disposition du Département des Travaux Publics divers crédits destinés à lui permettre de continuer l'exécution d'ouvrages d'utilité publique qui ont été décrétés dans ces derniers temps, ainsi qu'à pourvoir à des besoins qui viennent de se révéler, le Gouvernement croit qu'il est utile, qu'il est de son devoir, de jeter ici un coup-d'œil rapide sur l'ensemble des mesures qu'il a prises au vœu des lois qui ont été votées sur son initiative.

Trois lois de dates récentes ont ouvert au Gouvernement des crédits importants pour l'exécution de grands travaux d'utilité publique, ce sont celles du 8 septembre 1859, du 2 juin 1861 et du 14 août 1862.

§ 1^{er}.

Canal de dérivation de la Lys, de Deynze à la mer du Nord, à Heyst.

La loi du 8 septembre 1859 a alloué au Gouvernement, pour la continuation de la construction de la partie du canal de dérivation de la Lys comprise entre le

canal de Gand à Bruges et la mer du Nord, à Heyst, un crédit de.	fr. 1,425,000
La loi du 14 août 1862 a alloué pour le même canal un nouveau crédit de.	400,000
Ensemble.	fr. 1,825,000

Les sections de ce canal comprises : 1° entre le canal de Gand à Bruges, à Schipdonck, et Maldegem, 2° entre Maldegem et Damme, et 3° entre Damme et la mer, sont terminées aujourd'hui. Il en est de même de l'écluse à la mer de Heyst et le chenal d'accession de cette écluse sera également bientôt achevé.

Nous ne sommes donc plus éloignés du moment où le canal de dérivation de la Lys pourra, sur tout son développement, de Deynze à la mer du Nord, être affecté à l'usage pour lequel il a été construit et qui consiste à détourner du bassin de Gand les eaux surabondantes de cette rivière, en vue de diminuer l'intensité des débordements de l'Escaut, tant sur ce point qui est situé au confluent de la Lys et de l'Escaut, que sur la partie supérieure de l'Escaut.

Dans le crédit de 400,000 francs prémentionné a été comprise une somme de 150,000 francs destinée à couvrir la dépense à résulter de l'exécution des travaux ayant pour but de convertir en une écluse de navigation le barrage établi au point de jonction de la Lys et du canal de Deynze à la mer du Nord vers Heyst.

Les travaux de construction d'une écluse à sas à établir au barrage de Deynze, à l'origine du canal de dérivation de la Lys à la mer du Nord, ont été adjugés, le 30 septembre 1862, au prix de 124,900 francs. Aux termes du contrat de l'entreprise, tous les travaux en général devront être terminés le 1^{er} octobre 1863.

Bientôt donc le but que l'on avait en vue, en décrétant cette construction, pourra être atteint, c'est-à-dire que la navigation charbonnière du couchant de Mons, qui, aujourd'hui déjà, peut s'effectuer jusqu'à Courtrai et Deynze, en parcourant les canaux de Mons à Condé et de Pommerœul à Antoing, l'Escaut, le canal de Bossuyt à Courtrai et la Lys, trouvera, au lieu du détour que, dans l'état actuel des choses, elle est obligée de faire par Gand alors qu'elle se dirige vers Bruges, l'ouest de la Flandre occidentale et le littoral français, vers Dunkerque, sa route considérablement abrégée pour atteindre ces mêmes points en parcourant la partie du canal de dérivation de la Lys comprise entre Deynze et Schipdonck.

Une autre conséquence de cette construction sera d'ouvrir à la navigation le canal de dérivation de la Lys jusqu'à Balgerhoek.

On peut s'attendre enfin à ce que la transformation du barrage de Deynze en une écluse de navigation, exercera une influence avantageuse sur l'activité de la navigation du canal concédé de Bossuyt à Courtrai, et sera, par conséquent, une mesure utile pour le trésor de l'État, qui accorde une garantie de *minimum* d'intérêt aux concessionnaires de ce canal.

Approfondissement du canal de Gand à Bruges.

Un crédit de 1,245,000 francs a été ouvert au Département des Travaux Publics par la loi du 8 septembre 1859, pour être affecté à l'approfondissement

du canal de Gand à Bruges. A cette époque, le Gouvernement disposait encore d'une partie du crédit de 700,000 francs, alloué par la loi du 5 mars 1858.

Les premiers crédits, mis à la disposition du Gouvernement par des lois antérieures, avaient été affectés à l'exécution des travaux d'approfondissement et d'élargissement de la partie de ce canal comprise entre la porte de Damme, à Bruges, et un point pris à 170 mètres au delà du passage d'eau, au hameau Misère, dépendant de la commune de Beernem.

Sous la date du 28 novembre 1860, le Département des Travaux Publics a adjugé, au prix de 2,502,400 francs, les travaux d'approfondissement, d'élargissement et de rectification de la partie du canal de Bruges à Gand, comprise entre le point prémentionné, pris à 170 mètres au delà du passage d'eau, au hameau Misère, et un autre point pris à 1,367 mètres au delà du pont de Lovendeghem.

Usant de la faculté qu'il s'était réservée par le contrat d'entreprise, le Département des Travaux Publics a, sous la date du 26 novembre 1862, confié au même adjudicataire l'exécution des travaux de même espèce à effectuer à la partie du canal, comprise entre le point situé à 1,367 mètres au delà du pont de Lovendeghem et un point pris à 1,325 mètres au delà de l'axe du pont de Mariakerke, sur une longueur de 4,625 mètres.

Ce travail qui s'étendra jusqu'à l'embouchure de la branche de raccordement qui reliera le canal de Bruges à Gand, avec le bassin de commerce de la dernière de ces deux villes, donnera lieu, par application du rabais obtenu à l'adjudication de l'entreprise principale, à une dépense de 299,000 francs.

Elargissement de la deuxième section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.

Pour l'élargissement de la deuxième section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, la loi du 8 septembre 1859 a mis à la disposition du Département des Travaux Publics un crédit de. fr. 2,300,000

La loi du 14 août 1862 a ouvert au même Département, pour cet élargissement et pour l'achèvement de la troisième section du même canal de jonction, un nouveau crédit de. fr. 510,000

Ensemble. fr. 2,810,000

Les travaux d'élargissement d'une première partie de la deuxième section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, comprise entre l'écluse n° 1, à la Pierre-Bleue, et un point pris à 20 mètres en aval de l'écluse n° 6, ont été adjugés, le 30 septembre 1860, moyennant une somme de fr. 1,508,292-88.

Les travaux d'élargissement de la deuxième partie de la même section de canal, comprise entre un point situé à 20 mètres en aval de l'écluse n° 6 et l'origine de la troisième section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, ont été adjugés, le 28 février 1861, moyennant une somme de fr. 1,129,114-47.

Les travaux de ces deux entreprises sont aujourd'hui en cours d'exécution et ne tarderont pas à être achevés.

Dans un avenir prochain donc le canal de jonction de la Meuse à l'Escaut sera, sur tout son développement, établi sur une largeur de 10 mètres au plafond, avec

écluses de 7^m,20 de largeur et de 50 mètres de longueur de sas ; ces dimensions sont celles des canaux de Liège à Maestricht et de Maestricht à Bois-le-Duc, dont le canal dont il s'agit forme le prolongement jusqu'à Anvers.

• Dans le crédit prémentionné de 510,000 francs a été comprise une somme de 40,000 francs destinée à pourvoir à la dépense à résulter de la reconstruction du pont tournant existant sur l'écluse n° 6 de la troisième section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, afin de lui donner la largeur et la solidité nécessaires pour pouvoir servir à la fois au passage des voitures et à celui des locomotives.

L'entreprise de la reconstruction de ce pont a été adjudicée, le 31 décembre 1862, moyennant une somme de 36,530 francs.

Aux termes du contrat de cette entreprise, les travaux de reconstruction doivent être exécutés de manière à ce que le nouveau pont puisse être livré à la circulation le 1^{er} juillet 1863.

Amélioration du port d'Ostende.

Un crédit de 1,245,000 francs a été ouvert au Gouvernement, par la loi du 8 septembre 1859, pour la continuation des travaux d'amélioration du port d'Ostende.

C'est au moyen de ce crédit que, sous la date du 18 avril 1861, le Département des Travaux Publics a adjudicé, au prix de 1,018,000 francs, l'entreprise des travaux à effectuer pour le parachèvement des abords et dépendances de la nouvelle écluse de chasse, dite écluse Léopold, à l'est du port d'Ostende.

Cette entreprise comprenait :

1^o L'agrandissement et le creusement à profondeur définitive du bassin de retenue de la nouvelle écluse de chasse, la formation des talus de ce bassin et le nivellement d'une zone de dunes longeant le bassin du côté de l'Est ;

2^o La construction d'une lunette en terrassement située en arrière de la digue qui couvre du côté de la mer le nouveau bassin de retenue ;

3^o L'établissement, à l'extrémité du flanc droit de la lunette, d'un pont en charpente sur piles en maçonnerie avec une partie mobile ;

4^o La construction d'une route pavée conduisant de l'estran à l'ouvrage à couronne, en passant près du phare de premier ordre et du pont militaire sus-indiqué, avec embranchement vers la petite chaussée qui conduit à l'écluse de Slykens ;

5^o L'achèvement du canal destiné à mettre la nouvelle écluse de chasse en communication avec le port, la démolition et la reconstruction d'une partie de l'estacade d'Est du port, avec jetée basse et enrochement, l'établissement d'une passerelle américaine, pour franchir le chenal de l'écluse, et la construction de dues d'Albe avec chaînes pour protéger la passerelle, enrochement, etc. ;

6^o Enfin, la construction de deux maisons éclusières.

Ces divers ouvrages sont à la veille d'être tous terminés et le moment est proche donc où la nouvelle écluse de chasse, construite à l'est du port d'Ostende, pourra être appelée à fonctionner et à rendre à la navigation maritime les services que l'on en attend.

Travaux de canalisation de la Lys.

Un crédit de 300,000 francs a été ouvert au Département des Travaux Publics par l'art. 1^{er}, § 6, de la loi du 8 septembre 1859, pour l'exécution de travaux de canalisation de la Lys et notamment pour la construction, à Astene, d'un barrage et d'une écluse.

Dès le 31 mars 1860, ce Département a adjugé, au prix de 217,800 francs, l'entreprise des travaux d'établissement d'une dérivation de la Lys à Astene, et de construction d'une écluse avec barrage et dépendances dans cette dérivation.

Ces constructions ont été terminées dans les premiers mois de l'année 1861, et, depuis cette époque, l'écluse d'Astene fonctionne dans l'intérêt de la navigation, et sert, dans des moments donnés, à détourner du bassin de Gand, les eaux corrompues par le rouissage du lin qui se pratique dans la Lys, en les rejetant dans le canal de dérivation de cette rivière, de Deynze à Heyst, et en les conduisant directement à la mer.

L'expérience qui a été faite de ce mode de procéder, pendant les deux dernières années, peut être considérée comme concluante, et l'on peut, à juste titre, se féliciter aujourd'hui d'avoir mis en pratique un moyen, qui, employé avec soin et intelligence, doit avoir pour conséquence de détourner, à certaines époques, d'un des plus grands centres de population du royaume, de l'importante et manufacturière ville de Gand, les eaux de la Lys, corrompues par l'opération du rouissage du lin, nuisibles peut-être à la santé publique et certainement à l'intéressante industrie de cette cité.

Approfondissement de la Sambre.

En ouvrant au Département des Travaux Publics un crédit de 1,600,000 francs, l'art. 1^{er}, § 7, de la loi du 8 septembre 1859 a décrété l'exécution des travaux d'approfondissement de la Sambre, dans la partie comprise entre Mornimont et la frontière de France.

L'art. 7 de la loi du 2 juin 1861 a décidé que le crédit prémentionné de 1,600,000 francs serait rendu applicable à la partie de la Sambre comprise entre Mornimont et l'embouchure de la rivière dans la Meuse, à Namur.

Sous la date du 10 décembre 1860, le Département des Travaux Publics a adjugé, au prix de 589,000 francs, l'entreprise des travaux d'approfondissement de la partie de la Sambre comprise dans la province de Hainaut.

Le 29 mars 1862, a été adjugé, d'autre part, au prix de 288,400 francs l'entreprise des travaux d'approfondissement à effectuer dans la partie de la Sambre comprise entre l'écluse de Mornimont et la Meuse, à Namur.

Les travaux constituant la première de ces deux entreprises sont achevés aujourd'hui, et quant à ceux qui constituent la seconde, ils devront, aux termes du contrat, l'être complètement à l'époque de la reprise de la navigation en 1863.

Le moment approche donc où la Sambre offrira, sur tout son parcours en Belgique, un mouillage de 2^m,40, correspondant à un tirant d'eau de 1^m,80.

Amélioration du régime de la Grande-Nèthe, de l'Yser et du canal de Plasschendaële et de Nieuport, par Furnes, à la frontière de France.

Une loi du 8 mars 1858 a décrété l'exécution des travaux nécessaires à l'amélioration, au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux, du régime de la Grande-Nèthe, de l'Yser et du canal de Plasschendaële et de Nieuport, par Furnes, à la frontière de France, mais sous la réserve du concours des provinces d'Anvers et de la Flandre occidentale, des communes et des propriétaires intéressés.

Ce concours s'est traduit en offres qui ont été acceptées par la Législature, et qui s'élèvent, pour la province d'Anvers, à 222,500 francs, et, pour la province de la Flandre-Occidentale, à fr. 216,666-67, ensemble fr. 439,166-67.

On a évalué la dépense que comportent les travaux à exécuter dans le but d'améliorer :

1 ^o Le régime de l'Yser et du canal de Plasschendaële et de Nieuport, par Furnes, à la frontière de France, à	fr. 1,500,000 »
2 ^o Le régime de la Grande-Nèthe, à	890,000 »
Ensemble.	fr. 2,390,000 »

La part contributive des provinces, des communes et des propriétaires intéressés dans ces travaux ayant été fixée à	fr. 439,166 67
celle de l'État est réduite à	fr. 1,950,833 33

La loi du 8 mars 1858 a ouvert au Département des Travaux Publics un premier crédit de	fr. 500,000
et celle du 8 septembre 1859 un second crédit de	1,450,000
Ensemble.	fr. 1,950,000

Le Gouvernement dispose donc de toutes les ressources nécessaires à l'exécution des travaux d'amélioration dont il s'agit.

Depuis qu'il dispose des fonds destinés à couvrir les dépenses à résulter de leur exécution, le Département des Travaux Publics a donné ses soins constants aux travaux reconnus nécessaires et a fait procéder, d'une manière successive, à leur entreprise.

On croit utile de donner ici, à cet égard, d'abord en ce qui concerne l'Yser et le canal de Plasschendaële et de Nieuport, par Furnes, à la frontière de France, les renseignements suivants :

1^o Les travaux ayant pour objet l'approfondissement du canal de Plasschendaële, par Nieuport et Furnes, à la frontière de France, vers Dunkerque, depuis son origine au canal de Bruges à Ostende, jusqu'au hameau de Rattevalle, ont été adjugés le 3 août 1859, au prix de 252,100 francs ;

2^o La construction d'un siphon en charpente, avec tête en maçonnerie, à établir à la sortie de Nieuport, sous le canal de Plasschendaële, par Nieuport et Furnes, à la frontière de France, ont été adjugés le 29 février 1860, au prix de 68,280 francs ;

3° Le creusement d'un canal de dérivation du Lang-Geleed, entre Wulpen et Nieupoort, sur la rive gauche, et latéralement au canal de Nieupoort, par Furnes, vers Dunkerque, a été adjugé le 16 juillet 1860, au prix de 69,400 francs ;

4° Sous la date du 23 juin 1862 ont été adjugés, au prix de 94,000 francs, les travaux dépendant du projet d'amélioration du régime de l'Yser, et comprenant :

A. La construction d'un déversoir à vannes dans la digue droite de l'Yser, près de Nieupoort ;

B. La construction d'une écluse à sas, aux abords de Nieupoort, au point où le canal dit : *Oostvaert*, s'embranché avec celui de *Plasschendaale*, par Nieupoort et Furnes, vers Dunkerque ;

C. Le dévasement du canal dit : *Bras-mort de l'Oostvaert*, à partir de l'*Oostvaert* jusqu'au grand siphon, construit à l'endroit dit : *Kruisvaert*, à proximité de Nieupoort ; et

D. La mise sous profil et l'ensablement de la digue gauche de l'Yser, depuis un point situé à 303 mètres en amont du pont de Tervaele, jusqu'à un point situé à 1,460 mètres en amont du premier.

5° La construction d'un pont biais sur le canal de dérivation du Lang-Geleed, à établir sous la route communale de Wulpen à Oostduynkerk, a été entreprise le 27 juin 1862, au prix de fr. 5,823-03.

En ce qui concerne l'amélioration du régime de la Grande-Nèthe, voici quelles ont été les mesures successivement prises par le Département des Travaux Publics :

1° L'ouverture d'une dérivation, à l'ouest de la ville de Lierre, en utilisant l'ancien fossé de la place, a été adjugée, le 6 avril 1859, moyennant une somme de 94,990 francs ;

2° L'achèvement de la dérivation de la Grande-Nèthe, à l'ouest de la ville de Lierre, a été adjugé, le 10 août 1860, moyennant une somme de 164,900 francs ;

3° Sous la date du 4 novembre 1861, a été adjugée, moyennant le prix de 42,000 francs, l'entreprise des travaux de construction d'un barrage avec pont et passerelles, dans une rectification de la Grande-Nèthe, à Loodyk, hameau d'Heyst-op-den-Berg ;

4° Le 20 décembre 1862, a été adjugée, au prix de 36,800 francs, l'entreprise des travaux à exécuter pour l'approfondissement, l'élargissement et l'endiguement de la partie de la Grande-Nèthe, sur un développement de 6,630 mètres, située en aval du Gestelbeeck ;

5° Le 1^{er} mai 1863, a été adjugée, au prix de 9,970 francs, l'entreprise des travaux à exécuter pour la consolidation des talus de la dérivation de la Grande-Nèthe, à l'ouest de la ville de Lierre.

Travaux à exécuter à l'Escaut supérieur dans le but d'améliorer l'écoulement des eaux, la navigation et le halage.

Un crédit de 900,000 francs a été mis à la disposition du Gouvernement par la loi du 8 septembre 1859, pour être affecté aux travaux à exécuter à l'Escaut supérieur dans le but d'améliorer l'écoulement des eaux, la navigation et le halage.

Sous la date du 4 juillet 1862, le Département des Travaux Publics a adjugé

au prix de 388,000 francs, une entreprise de travaux d'amélioration à effectuer à la partie de l'Escaut située dans la province de Hainaut.

Les travaux faisant l'objet de cette entreprise comprennent :

1° La construction d'un siphon supplémentaire pour le passage, sous le canal de Pommerœul à Antoing, du canal d'assèchement du marais de Laplaigne, Hollain et Péronne ;

2° L'établissement d'un siphon avec déversoir pour faire passer à volonté les eaux du ruisseau du Rosoir sous le canal d'assèchement du marais, ou le jeter dans ce canal ;

3° L'élargissement et l'approfondissement du canal d'assèchement du marais de Laplaigne et du ruisseau du Rosoir, depuis le siphon indiqué sous n° 1 jusqu'à l'aval du barrage d'Antoing ;

4° La démolition et la reconstruction sur de plus grandes dimensions de six ponceaux établis sur ce canal d'assèchement pour l'exploitation des terres riveraines et de quelques fours à chaux ;

5° La construction d'un pont éclusé à l'extrémité de ce canal d'assèchement ;

6° L'établissement dans la dérivation de l'Escaut, qui conduit au moulin d'Antoing, d'un barrage à deux pertuis, situé un peu en amont du barrage précédent, pour remplacer le barrage actuel établi dans cette dérivation, ainsi que le curage et la régularisation d'une partie de cette dérivation ;

7° Le creusement d'une dérivation sur la rive gauche de l'Escaut, latéralement au barrage d'Antoing ;

8° L'établissement d'une écluse à sas dans la dérivation précédente avec pont tournant en tôle et fers spéciaux pour le passage de la route concédée de Tournai à Antoing ;

9° La construction d'une maison pour un éclusier et un aide, ainsi que d'un magasin aux abords de l'écluse ;

Aux termes du contrat, l'entrepreneur est tenu de pousser les travaux avec la plus grande activité et de manière à ce que les nouveaux ouvrages soient susceptibles d'être livrés à la navigation à la date du 1^{er} novembre 1863.

Établissement d'un port de refuge et construction d'écluses à Blankenberghe.

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

Sous la date du 30 octobre 1862, le Département des Travaux Publics a adjugé, moyennant une somme de 580,000 francs, l'entreprise des travaux de construction des écluses et du bassin de retenue dépendant du port de refuge à établir à Blankenberghe. — L'entreprise adjugée comprend les travaux d'établissement : 1° d'une écluse de chasse et de ses dépendances, 2° du bassin de retenue, et 3° d'une écluse d'évacuation pour le canal de Blankenberghe.

Aux termes du contrat, l'entrepreneur est tenu de commencer les travaux adjugés et de les pousser avec la plus grande activité, de manière à les avoir

complètement terminés endéans les vingt-quatre mois qui suivront la date de l'ordre qui lui sera donné par l'administration de les commencer.

L'État a acquis aujourd'hui la presque totalité des terrains nécessaires à l'exécution des travaux, de sorte que ceux-ci pourront être entamés dans un avenir prochain et effectués ensuite avec toute l'activité requise.

Travaux d'amélioration du port de Nieuport.

L'art. 5, § 3, de la loi du 2 juin 1861. a ouvert au Département des Travaux Publics, pour l'amélioration du port de Nieuport, un premier crédit
de fr. 200,000

Un second crédit a été ouvert pour le même objet par l'art. 1^{er}, § 4, de la loi du 14 août 1862, et s'élève à 300,000

Ensemble. fr. 500,000

En demandant ces crédits, le Gouvernement a fait connaître que le chenal du port de Nieuport n'est bordé aujourd'hui que d'une seule estacade, qui est établie à l'Est, et que l'absence d'une estacade à l'ouest du chenal présente des inconvénients et même des dangers pour les navires venant de la mer, en ce qu'ils sont exposés à manquer l'entrée du port et à être jetés sur l'estran.

Il a, en conséquence, proposé le rétablissement d'une estacade à l'ouest du chenal du port de Nieuport, en annonçant que cet ouvrage, qui avait existé anciennement, était estimé à 500,000 francs.

Sous la date du 13 mai 1862, le Département des Travaux Publics a adjugé, au prix de 157,200 francs, l'entreprise d'un premier travail, consistant dans la construction d'une partie de digue de 400 mètres de longueur, en prolongement vers la mer de la digue à l'ouest du chenal de Nieuport, et d'un pont de piétons, de 600 mètres de longueur, établissant la communication de cette digue avec l'estacade à construire.

Aux termes du contrat, quinze mois ont été donnés à l'adjudicataire pour l'exécution complète des travaux entrepris.

Travaux destinés à relier les charbonnages et établissements industriels situés à l'aval de Liège avec le canal de Liège à Maestricht.

Pour l'exécution des travaux destinés à relier les charbonnages et établissements industriels situés sur la rive droite de la Meuse, à l'aval de la ville de Liège, avec le canal de Liège à Maestricht, un premier crédit a été mis à la disposition du Département des Travaux Publics par le § 5 de l'art. 5 de la loi du 2 juin 1861.

Ce crédit s'élève à fr. 1,400,000

Un second crédit a été mis, pour le même objet, à la disposition du même Département ministériel, par le § 6 de l'art. 1^{er} de la loi du 14 août 1862; il est de. fr. 600,000

Ensemble. fr. 2,000,000

Sous la date du 11 avril 1862, le Département des Travaux Publics a adjugé, au prix de 1,292,700 francs, l'entreprise des travaux ayant pour objet la construction, dans le lit de la Meuse, de deux barrages mobiles avec écluses latérales et autres ouvrages accessoires en regard de Hermalle sous Argenteau et de Visé.

Usant du droit qu'il s'était formellement réservé par le contrat intervenu entre eux et l'État, le Département des Travaux Publics a, dès le 13 août 1862, confié aux adjudicataires de l'entreprise prémentionnée de la construction, dans le lit de Meuse, de deux barrages mobiles avec écluses latérales, l'exécution des travaux de parachèvement de ces ouvrages et du canal de jonction à établir entre la Meuse, à Visé, et le canal de Liège à Maestricht.

Ces constructions complémentaires devront être effectuées aux clauses et conditions du même contrat et au prix des estimations qui en avaient été faites, modifiés conformément au résultat de l'adjudication, c'est-à-dire avec un rabais correspondant à celui obtenu pour les barrages, écluses et autres ouvrages accessoires.

Aux termes des stipulations du contrat d'entreprise, l'ensemble des travaux adjugés devra être terminé dans un délai de deux années à partir de la date de l'ordre, qui a été donné le 18 juin 1862 aux adjudicataires, de mettre la main à l'œuvre.

Construction d'un canal de Turnhout à Anvers, par Saint-Job-in-'t-Goor.

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

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

Ensemble. fr. 2,000,000

Le projet complet de la section du canal à construire, comprise entre Turnhout et Saint-Job-in-'t-Goor, vient d'être présenté au Département des Travaux Publics qui s'est hâté de le soumettre à l'examen du comité permanent consultatif des travaux publics, et qui a aujourd'hui la certitude de pouvoir très-prochainement offrir en adjudication l'entreprise des travaux que ce projet comporte.

En vue de ne pas perdre de temps, ce Département a donné des instructions pour la formation active des plans parcellaires des propriétés à acquérir par l'État, et ce, à l'effet d'arriver à ce résultat que les diverses opérations puissent marcher simultanément et que les travaux une fois adjugés puissent être entamés sans délai et recevoir ensuite une très-grande impulsion.

Construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, par Cortenbergh.

Un crédit de 3,000,000 de francs a été mis à la disposition du Gouvernement par le § 1^{er} de l'art. 1^{er} de la loi du 14 août 1862, pour la construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, par Cortenbergh.

Les ouvrages à exécuter pour la construction complète de ce chemin de fer, non compris le railway, sont divisés en deux lots. Le premier lot comprend les travaux à exécuter, d'une part, entre Schaerbeek et un point pris sur le territoire de Saventhem, et, d'autre part, entre Cortenbergh et Louvain. Le second lot comprend les travaux à exécuter entre le point prémentionné pris sur le territoire de Saventhem et Cortenbergh.

Le premier lot, dont l'estimation s'élevait à 1,776,000 francs, a été adjugé le 10 janvier 1863, moyennant la somme de 1,509,600 francs.

Aux termes du contrat de cette entreprise, le Gouvernement s'est réservé formellement la faculté de confier à l'entrepreneur du premier lot, en se prononçant seulement à cet égard, dans les cinq premiers mois de l'année 1864, les travaux constituant le deuxième lot, et, ce aux prix de l'estimation modifiés conformément au résultat de l'adjudication. Aux termes de ce même contrat, si le gouvernement fait usage, dans les délais déterminés, du droit qu'il s'est réservé, tous les ouvrages devront être terminés et l'ensemble des travaux devra se trouver en état de réception le 1^{er} mai 1865.

L'estimation du second lot étant de 867,000 francs, l'application du rabais obtenu pour l'entreprise du premier, aurait pour conséquence de réduire la dépense au chiffre de 746,500 francs.

Dans cette situation des choses, la différence entre le montant du	
crédit	fr. 3,000,000
et le prix d'adjudication du premier lot des travaux qui est de . . .	1,509,600
soit la somme de	fr. 1,490,400

est réservée pour être affectée au paiement des propriétés à acquérir pour l'exécution des travaux.

Établissement d'une branche de raccordement entre le canal de Bruges à Gand et le bassin de commerce de la dernière de ces deux villes.

Un crédit de 500,000 francs a été ouvert au Département des Travaux Publics, par l'art. 1^{er}, § 8, de la loi du 14 août 1862, pour l'établissement d'une branche de raccordement entre le canal de Bruges à Gand et le bassin de commerce de la dernière de ces deux villes.

Sous la date du 27 décembre 1862, ce Département a adjugé, au prix de 347,500 francs, les travaux de construction de ladite branche de raccordement.

Ces travaux sont aujourd'hui en voie d'exécution et se poursuivent avec activité, de manière que le batelage pourra, dans un prochain avenir, entrer en jouissance des facilités nouvelles que doit lui offrir cette branche de canal.

Canalisation de la Mandel, depuis la Lys jusqu'à Roulers.

Le § 9 de l'art. 1^{er} de la loi du 14 août 1862 a ouvert au Département des Travaux Publics un premier crédit d'un million de francs (1,000,000 francs), pour l'établissement, entre Roulers et la Lys, à Vive-Saint-Éloy, d'un canal à grande

section destiné à permettre le transport par eau des charbons vers la ville industrielle de Roulers.

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

Le canal projeté doit former un seul bief depuis Roulers jusqu'à la Lys, où la différence de niveau entre les deux voies navigables sera rachetée par une écluse à double sas d'une chute totale de 7 mètres.

Dans l'état actuel de navigabilité de la Lys, il y aurait à racheter une chute plus grande, lorsque le barrage de Vive-Saint-Éloy serait ouvert, comme il l'est aujourd'hui pendant une grande partie de la semaine.

C'est en vue de permettre qu'il n'y ait entre les deux voies navigables que la chute précitée de 7 mètres, comme aussi de compléter le système de canalisation de la Lys, qu'a été conçu le projet d'écluses à sas à construire dans cette rivière, à Vive-Saint-Éloy.

Sous la date du 8 janvier 1862, le Département des Travaux Publics a adjugé, au prix de 153,200 francs, les travaux ayant pour objet la construction d'une écluse à sas, latérale au barrage établi sur la Lys, à Vive-Saint-Éloy.

Aux termes de son contrat, l'entrepreneur sera tenu de commencer les travaux immédiatement après qu'il en aura reçu l'ordre de l'administration, et devra les pousser avec la plus grande activité, de manière à les avoir complètement terminés endéans les dix-huit mois qui suivront la date de cet ordre.

Dans ce moment, le comité permanent consultatif des travaux publics, qui en a été saisi récemment, procède à l'examen du projet complet de la section du canal à construire, comprise entre Roulers et Iseghem, de telle sorte que prochainement l'entreprise de ces travaux pourra, sans aucun doute, être offerte en adjudication.

Résumant maintenant les renseignements développés qui viennent d'être donnés, le Gouvernement croit devoir faire remarquer aux Chambres législatives que les ouvrages d'utilité publique décrétés naguère et dont il vient d'être fait mention, peuvent se subdiviser en plusieurs catégories.

Une première catégorie comprend les ouvrages pour l'exécution desquels tous les crédits nécessaires ont été mis à la disposition du Gouvernement par la Législature, et pour la construction desquels le Gouvernement a, de son côté, pris toutes les mesures auxquelles il avait à pourvoir.

Dans cette catégorie d'ouvrages qui se poursuivent avec toute l'activité désirable et qui, dans un avenir plus ou moins prochain, doivent se terminer d'une manière successive, sans nouvelle intervention de la Législature, si ce n'est peut-être pour l'allocation de crédits de peu d'importance à affecter à des soldes de comptes, peuvent être classés ceux dont l'indication suit :

- 1^o Canal de dérivation de la Lys, de Deynze à la mer du Nord ;
- 2^o Approfondissement du canal de Gand à Bruges ;
- 3^o Élargissement de la deuxième section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut ;

- 4° Amélioration du port d'Ostende ;
- 5° Travaux de canalisation de la Lys ;
- 6° Approfondissement de la Sambre canalisée, sur tout son parcours, depuis la frontière de France jusqu'à son embouchure dans la Meuse, à Namur ;
- 7° Travaux destinés à relier les charbonnages et établissements industriels situés sur la rive droite de la Meuse, à l'aval de Liège, avec le canal de Liège à Maestricht ;
- 8° Établissement d'une branche de raccordement entre le canal de Bruges à Gand et le bassin de commerce de la dernière de ces deux villes.

Une deuxième catégorie comprend les ouvrages pour l'exécution desquels tous les crédits nécessaires ont été mis à la disposition du Gouvernement par la Législature, mais pour la construction desquels le Gouvernement a, de son côté, encore des mesures à prendre.

Dans cette deuxième catégorie doivent être classés les ouvrages dont l'indication suit :

- 1° Amélioration du régime de la Grande-Nèthe, de l'Yser et du canal de Plaschendale et de Nieuport, par Furnes, à la frontière de France ;
- 2° Établissement d'un port de refuge et construction d'écluses à Blankenberghe ;
- 3° Travaux d'amélioration du port de Nieuport.

Des instructions précises ont été données par le Département des Travaux Publics aux agents de l'administration pour qu'ils s'occupent sans relâche de la rédaction des projets des travaux qui, de ces divers chefs, restent à entreprendre.

Une troisième catégorie comprend enfin les ouvrages pour l'exécution desquels de nouveaux crédits devront ultérieurement encore être mis à la disposition du Gouvernement par la Législature, et pour la construction desquels le Gouvernement aura, par conséquent, de son côté, comme pour les travaux de la deuxième catégorie, encore des mesures à prendre.

Dans cette troisième catégorie doivent être compris les ouvrages dont l'indication suit :

- 1° Travaux à exécuter à l'Escaut supérieur dans le but d'améliorer l'écoulement des eaux, la navigation et le halage ;
- 2° Construction d'un canal de Turnhout à Anvers, par St-Job-in-'t-Goor ;
- 3° Construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain par Cortenberg ;
- 4° Canalisation de la Mandel, depuis la Lys jusqu'à Roulers.

Le Gouvernement n'a point aujourd'hui de crédits à demander pour les travaux à exécuter à l'Escaut supérieur, dans le but d'améliorer l'écoulement des eaux, la navigation et le halage, par la raison qu'indépendamment de ce qu'une notable partie du crédit de 900,000 francs, alloué par la loi du 8 septembre 1859, est encore disponible, il reste à sa disposition une somme importante sur le crédit de 1,300,000 francs accordé par l'art. 8, § 6, de la loi du 20 décembre 1851, pour l'amélioration de l'écoulement des eaux de l'Escaut.

En ce qui concerne les deux voies navigables nouvelles à établir : le canal de Turnhout à Anvers par St-Job-in-'t-Goor, et le canal de la Lys à Roulers, il serait tout-à-fait superflu de demander actuellement de nouveaux crédits. L'entre-

prise de la première section de chacun de ces deux canaux va, en effet, être offerte en adjudication publique, et le Gouvernement dispose aujourd'hui des ressources nécessaires. Disposât-il d'ailleurs de nouveaux crédits, que le Gouvernement ne pourrait en faire immédiatement usage, puisqu'il serait indispensable qu'il attendît, ainsi qu'il le fait aujourd'hui, la formation des projets des secondes sections de ces deux voies navigables.

En ce qui concerne le chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, par Cortenberg, il est également inutile de demander aujourd'hui de nouveaux crédits. Il a été en effet dit ci-dessus que l'entreprise des terrassements et des ouvrages d'art a été adjugée pour toute la ligne et que le Gouvernement s'est réservé, par une stipulation formelle et spéciale du contrat, de ne se prononcer que dans les cinq premiers mois de l'année 1864, sur le point de savoir si, oui ou non, il confiera à l'adjudicataire les travaux de même nature à exécuter sur la section comprise entre Cortenberg et un point pris sur le territoire de Saventhem.

Il est à remarquer du reste que le crédit nouveau à demander pour ce chemin de fer devra, en presque totalité, être affecté à l'établissement du railway proprement dit et que la construction n'en pourra, de toute nécessité, être entreprise qu'après l'achèvement des terrassements et des ouvrages d'art.

Après avoir énuméré, ainsi que cela vient d'être fait dans le premier paragraphe de cet exposé des motifs, les mesures que, dans sa juste sollicitude pour les intérêts du pays, il a prises, dans ces derniers temps, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par les lois successives du 8 septembre 1859, du 2 juin 1861 et du 14 août 1862, après avoir indiqué, d'une manière sommaire, les importants travaux qu'en vertu des mêmes pouvoirs et avec le concours actif et intelligent des agents de l'administration, il est, d'une part, parvenu à faire entamer, et que, d'autre part, il est à la veille de faire entreprendre sur de nombreux points du territoire de nos provinces, le Gouvernement croit, dans le paragraphe qui va suivre, devoir entrer dans quelques développements pour justifier la nécessité des nouveaux crédits qu'il demande aujourd'hui et qui doivent être affectés à trois intéressantes catégories d'ouvrages d'utilité publique, à savoir : 1° la canalisation de la Dendre, 2° la canalisation de la Meuse, et 3° les travaux à entreprendre à l'effet de défendre le port d'Ostende et ses abords, ainsi que la côte maritime contre l'action envahissante de la mer.

§ 2.

Continuation de l'amélioration du régime de la Dendre.

Lors de la demande du crédit de 2,500,000 francs qui a été mis à la disposition du Département des Travaux Publics par la loi du 8 septembre 1859, pour l'amélioration du régime des eaux de la Dendre, le Gouvernement a fait

connaître que ce n'est que postérieurement à la construction des deux barrages de Pollaere et de Denderleeuw, dont l'établissement a été effectué au moyen des ressources mises à sa disposition par la loi du 20 décembre 1851, qu'un doute a été émis sur le point de savoir si la canalisation de la Dendre exécutée pour une navigation avec des bateaux de 220 tonneaux, ne pourrait pas avoir des effets nuisibles pour l'agriculture. Le Gouvernement a fait connaître en même temps qu'en présence de ce doute il avait cru nécessaire de soumettre de nouveau le projet de canalisation de la Dendre à l'examen du conseil des ponts et chaussées, qui fut d'avis qu'il était désirable, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, que l'on établît sur la Dendre une navigation par bateaux de 220 tonneaux, sauf à tenir compte, dans l'exécution, des objections qui s'étaient produites, si ces objections étaient reconnues fondées.

Dans cette situation des choses et postérieurement à la promulgation de la loi précitée du 8 septembre 1859, le Département des Travaux Publics chargea les ingénieurs en chef des ponts et chaussées de service dans les provinces de Hainaut et de la Flandre orientale de rechercher, de concert, les bases à adopter pour les études définitives à faire en vue de l'amélioration du régime de la Dendre.

Les propositions de ces deux fonctionnaires furent soumises à l'examen du comité permanent consultatif des travaux publics qui chercha à obtenir une réduction notable dans la dépense à laquelle s'élevait l'ensemble de ces propositions.

En adoptant les bases proposées par le comité permanent consultatif des travaux publics, on peut considérer le chiffre de 7,000,000 de francs comme le *maximum* de la dépense totale à résulter de la canalisation de la Dendre.

C'est en conformité des bases proposées par le comité permanent consultatif des travaux publics que le Gouvernement a, dans ces derniers temps, arrêté deux importants projets de travaux à exécuter dans la Flandre orientale. Le premier de ces deux projets est relatif à l'entreprise des travaux de construction des ouvrages d'art, dérivation et dépendances à établir sur la partie de la Dendre comprise entre Alost et Denderleeuw dans le but de canaliser cette rivière.

Les ouvrages à exécuter sont les suivants :

1° Une dérivation de la Dendre, avec écluse à sas, pont-levis, maison éclusière, et dépendances à Denderleeuw ;

2° Une dérivation de la Dendre avec déversoir, écluse à sas, pont, aqueduc éclusé, maison éclusière et dépendances à Teralphene ;

3° Un pont, avec maison pontonnière et dépendances à Erembodegem ;

4° Un redressement de la Dendre et une dérivation de la vieille Dendre, avec dépendances, à Alost ;

5° Un ponceau éclusé, avec dépendances, à Alost, sous la route de Gand à Bruxelles ;

6° Une écluse à sas, avec dépendance, à Alost ;

7° Un pont avec mur de quai et dépendances, à Alost.

L'entreprise de ce premier projet a été adjugée, le 21 février 1863, moyennant une somme de 606,000 francs.

Le second des deux projets prémentionnés a été arrêté par le Gouvernement sous la date du 20 février 1863 ; il est relatif à l'entreprise des ouvrages à exécuter pour la canalisation de la partie de la Dendre comprise entre Denderleeuw et la limite de la province de Hainaut. L'entreprise qui est estimée à 443,500 francs et dont l'adjudication publique aura lieu prochainement, comprendra :

1° Le redressement de la Dendre, au pont d'Overboulaere, et la construction d'un pont-levis dans ce redressement, en remplacement du pont fixe actuel ;

2° La construction d'un pont-levis en remplacement du pont tournant de Santbergen ;

3° La construction d'un pont tournant, à Grammont, en remplacement du pont fixe, dit : Pont-Neuf ;

4° La construction d'un pont tournant, à Ninove, en remplacement du pont fixe, dit : Pont-des-Béguines ;

5° Le creusement d'une dérivation, à Grammont, avec élargissement de la rivière sur la rive droite, et la construction d'une écluse à sas dans cette dérivation ;

6° Le creusement d'une dérivation à côté de l'écluse d'Idegheem, et la construction d'une écluse à sas dans cette dérivation ;

7° La construction d'une maison pontonnière à Overboulacre et à Santbergen, et d'une maison éclusière, à Grammont et à Idegem ;

8° Les terrassements et autres travaux nécessaires pour raccorder le lit de la Dendre avec les ouvrages qui y seront établis ;

9° Les démolitions et terrassements, l'établissement et l'enlèvement des batardeaux, les épaissements et, en général, tous les travaux quelconques nécessaires pour parvenir à l'exécution et au parachèvement des ouvrages indiqués ci-dessus.

En demandant aujourd'hui un nouveau crédit de 2,000,000 de francs, le Gouvernement est mû par le désir de donner une grande impulsion à la continuation des travaux de canalisation de la partie de la Dendre située sur le territoire de la province de la Flandre orientale et à l'entreprise des travaux de même nature à effectuer, en conformité des bases qu'il a adoptées sur la proposition du comité permanent consultatif des travaux publics, à la partie de cette rivière située dans la province de Hainaut.

C'est, d'ailleurs, pour le Gouvernement une obligation de donner cette grande impulsion aux travaux à entreprendre. Usant en effet des pouvoirs lui conférés par l'art. 1^{er} § 9, l'art. 4 § 1^{er}, et l'art. 5 de la loi du 8 septembre 1859, le Gouvernement a, sous la date du 8 janvier 1863, accordé la concession provisoire d'un canal de Blaton à Ath, avec la charge, pour les concessionnaires, d'entretenir et d'exploiter, pendant la durée de la concession de ce canal, la Dendre préalablement canalisée aux frais de l'État.

L'article 7 du cahier des charges relatif à cette concession porte que le canal sera établi et livré à la navigation, sur tout son développement, pour l'époque du 31 décembre 1866, et que les travaux s'exécuteront, sans interruption, en même temps que ceux de canalisation de la Dendre entre Ath et Alost.

Continuation de la canalisation de la partie de la Meuse comprise entre l'embouchure de la Sambre, à Namur, et la limite supérieure du bassin houiller de Chokier.

Il y a sur la Meuse, le Gouvernement a déjà eu l'occasion de le signaler à l'attention des Chambres législatives, deux navigations distinctes : l'une en descente vers la Hollande, l'autre en remonte vers la France.

Par le fait de la construction du canal de Liège à Maestricht et de l'exécution des travaux d'amélioration du régime de la Meuse, décrétés par la loi du 20 décembre 1851, la navigation en descente sur ce fleuve s'effectue aujourd'hui dans d'excellentes conditions jusqu'à la limite supérieure du bassin houiller de Chokier.

Que réclamait en effet la navigation en descente ? Il fallait qu'elle pût obtenir un mouillage de 2^m,00 ou de 2^m,10, égal à celui du canal de Maestricht à Bois-le-Duc ; il fallait, en d'autres termes, affranchir Liège de la nécessité des transbordements qui s'opéraient à Maestricht, et assurer, en toute saison, à son commerce des communications faciles par eau avec la Hollande et les provinces de Limbourg et d'Anvers.

Ce résultat avantageux a été obtenu, en ce qui concerne la Hollande, par l'exécution des travaux importants dont il vient d'être fait mention, en ce qui concerne les provinces d'Anvers et de Limbourg, par l'établissement du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut et de ses trois embranchements qui se dirigent vers le camp de Beverloo, vers Hasselt et vers Turnhout. Aujourd'hui les bateaux hollandais d'un fort tonnage peuvent, en toute saison, venir prendre charge jusqu'à la limite supérieure du bassin houiller de Chokier, et se rendre, sans aucun transbordement, jusqu'au cœur de leur pays, en descendant la Meuse, jusqu'à l'aval de Liège, le canal de Liège à Maestricht, celui de Maestricht à Bois-le-Duc, puis la Dièze canalisée jusqu'à Crevecœur, point où ils rentrent dans la Meuse.

Dans un avenir prochain et par le fait de l'exécution des travaux décrétés par la loi du 2 juin 1861, les charbonnages et établissements industriels situés sur la rive droite de la Meuse, à l'aval de Liège, vont être appelés à participer aux avantages de cette navigation en descente.

Dans l'intérêt de l'amélioration de la navigation de la Meuse en remonte vers la France, il y avait d'abord à canaliser la partie de ce fleuve comprise entre Chokier et l'embouchure de la Sambre, à Namur, de manière à obtenir un *minimum* de mouillage de 2^m,10 entre Liège et Namur, puis il y aura à se borner, peut-être, à donner ultérieurement à la partie du fleuve comprise entre Namur et la frontière de France un tirant d'eau qui soit en rapport avec celui de la Meuse française et du canal des Ardennes.

Depuis que, sur la proposition du Département des Travaux Publics, les lois du 8 septembre 1859 et du 2 juin 1861 ont décrété l'exécution des travaux d'approfondissement destinés à donner à la Sambre canalisée, sur tout son parcours en Belgique, c'est-à-dire depuis la frontière de France jusqu'au confluent de cette rivière avec la Meuse, à Namur, un mouillage de 2^m,10 qui permette de naviguer avec un enfoncement de 1^m,80, il n'y avait plus à hésiter, et le Gouvernement s'est immédiatement arrêté à l'idée de donner, ainsi que cela vient d'être énoncé,

le même *minimum* de mouillage de 2^m,10 à la partie de la Meuse comprise entre Chokier et l'embouchure de la Sambre, à Namur.

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

De ces neuf barrages, quatre sont aujourd'hui en cours d'exécution et ont été entrepris en commençant par ceux les plus rapprochés de Namur. Les crédits nécessaires à leur construction ont été mis, d'une manière successive, à la disposition du Département des Travaux Publics, jusqu'à concurrence d'une somme de 1,600,000 francs, par la loi précitée du 2 juin 1861, et jusqu'à concurrence de celle de 1,400,000 francs, par la loi postérieure et toute récente du 14 août 1862, soit ensemble jusqu'à concurrence de 3,000,000 de francs.

Les deux premiers barrages mobiles, avec écluses latérales dans la Meuse, en aval de Namur, seront établis au lieu dit : *les Grands Malades*, et à la limite de la commune de Maizeret. Ils ont été adjugés, le 16 avril 1862, au prix de fr. 1,348,833-30. Des deux autres barrages mobiles, avec écluses latérales, à établir en descendant la Meuse, à la suite des deux premiers, l'un sera construit immédiatement en aval du village de Selayn, l'autre en aval du hameau d'Andennelle, commune d'Andenne. Ils ont été adjugés, le 3 février 1863, au prix de 1,038,830 francs.

Le Gouvernement demande aujourd'hui qu'un nouveau crédit de 1,400,000 fr. soit ouvert au Département des Travaux Publics, pour l'entreprise de deux nouveaux barrages mobiles, avec écluses latérales, dans la partie prémentionnée de la Meuse.

La canalisation de cette section du fleuve ayant été commencée à partir de Namur, il y a lieu de persister dans ce système, afin que les barrages en voie d'exécution puissent, indépendamment de l'utilité qu'ils auront déjà pour les localités riveraines jusqu'à Andenne y compris, présenter de grands avantages pour une des parties les plus riches de la vallée, en attendant le prochain et complet achèvement de l'œuvre. Des deux nouveaux barrages projetés, l'intention du Gouvernement est de faire établir, l'un en amont, l'autre en aval de la ville de Huy.

Cette construction aura pour conséquence utile de relier immédiatement les villes de Namur et de Huy par une section complètement canalisée de la Meuse ; combinée avec l'approfondissement de la Sambre sur tout son développement en Belgique, elle aura pour résultat d'assurer le transport régulier des minerais de la vallée de la Meuse et de celle du Houyoux vers les usines de Charleroi et vers celles établies en France.

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

Une tourmente qui a régné sur nos côtes, avec une persistance extraordinaire, pendant trois jours, les 19, 20 et 21 décembre 1862, a causé aux dunes et aux ouvrages de défense des dégâts considérables. Les marées hautes atteignirent, à

cette époque, des niveaux extraordinaires ; celle de la nuit du 20 au 21 décembre s'est élevée à 1^m,60 au-dessus du niveau des marées hautes de vives eaux ordinaires ; elle n'était donc qu'à 0^m,19 au-dessous de la plus haute marée connue, celle de février 1823. Les marées hautes des deux nuits précédentes ont été respectivement de 0^m,70 et de 1^m,10 au-dessus de la haute mer de vives eaux ordinaires.

Une nouvelle tempête par un vent violent du nord-ouest a régné sur nos côtes, pendant les journées des 19, 20 et 21 janvier 1863 ; son intensité étant presque égale à celle des jours correspondants du mois précédent, elle a, de nouveau, occasionné des dégâts considérables aux dunes et à la grande digue de mer, à Ostende.

Dans cette situation des choses, le Département des Travaux Publics a, par des arrêtés en date des 26 janvier et 3 février 1863, institué deux commissions dans le but de rechercher et de proposer les mesures les plus efficaces à adopter pour la défense des ouvrages du port d'Ostende et de ses abords, et pour celle de la côte de Blankenberghe contre l'action de la mer, et spécialement afin de prévenir, autant que possible, le retour de dégradations semblables à celles occasionnées par les tempêtes extraordinaires des mois de décembre 1862 et de janvier 1863.

Ces commissions ont soumis au Département des Travaux Publics des propositions tendantes à l'exécution d'une série de travaux comportant une dépense totale de 1,570,000 francs pour le port d'Ostende et ses abords, et une dépense totale de 1,270,000 francs pour la côte de Blankenberghe, soit ensemble une dépense de 2,840,000 francs.

Chargé d'examiner ces propositions, le comité permanent consultatif des travaux publics, après avoir visité les lieux, a reconnu qu'une partie des ouvrages qui en font l'objet n'avaient pas un caractère d'utilité bien démontrée et pouvaient au moins être ajournés ; que d'autres pouvaient être exécutés successivement ; que d'autres encore devaient faire l'objet d'un examen ultérieur du Département de la Guerre ; mais qu'il était indispensable d'exécuter certains ouvrages dans un bref délai et qu'il importait de demander immédiatement aux Chambres législatives les crédits nécessaires à cet effet.

Les crédits à demander immédiatement comportent pour le port d'Ostende et ses abords une somme de	fr. 166,000
et pour la côte de Blankenberghe, une somme de	372,000
Ensemble	fr. 538,000

soit en somme ronde 538,000 francs.

La somme de 166,000 francs à affecter au port d'Ostende et à ses abords, se décompose ainsi qu'il suit :

1 ^o Construction de deux épis au devant de la grande digue de mer à Ostende	fr. 100,000
2 ^o Construction d'un ouvrage de défense au pied de la même digue	56,000
3 ^o Renforcement des dunes à Middelkerke	10,000
Total	fr. 166,000

Il existait anciennement des épis au devant de la grande digue de mer à Ostende. Leur rétablissement est nécessaire pour reformer l'estran qui s'est considérablement amaigri. Il faudra construire six épis qui donneront lieu à une dépense totale de 550,000 francs. Il est urgent d'en faire exécuter deux. Les quatre autres pourront être exécutés en 1864 et 1865 à raison de deux par an.

La construction d'un ouvrage de défense au pied de la grande digue de mer est nécessaire pour préserver ce pied contre les affouillements, en attendant que les épis que l'on construira au devant de la digue aient provoqué le relèvement de l'estran.

Il est indispensable de renforcer les dunes à Middelkerke, afin de les mettre en situation de résister à de nouvelles tempêtes.

La somme de 372,000 francs à affecter à la côte de Blankenberghe se décompose de la manière suivante :

1° Aplaniissement et renforcement des dunes au droit du village de Heyst et rétablissement d'un pavement en briques	fr. 6,000
2° Reconstruction d'un perré au pied de la digue du Comte-Jean, à l'est des écluses à la mer, à Heyst	21,000
3° Prolongement du perré existant à l'ouest des écluses précitées	15,000
4° Restauration et exhaussement du perré au devant de la jetée n° 39.	40,000
5° Établissement d'un perré dans la dune au devant de Blankenberghe	80,000
6° Établissement de quarante nouveaux épis.	30,000
7° Exhaussement de la digue du Comte-Jean	100,000
8° Aplaniissement et renforcement des dunes entre Heyst et Blankenberghe	10,000
9° Rétablissement d'épis et de jetées.	100,000
Total.	fr. 372,000

Les travaux désignés ci-dessus sous les n°s 1, 2, 4 et 8, sont nécessaires pour réparer les dégradations causées par les dernières tempêtes.

Le prolongement du perré existant à l'ouest des écluses à la mer, à Heyst, est indispensable pour remédier à l'exiguité de la dune en cet endroit. La commission instituée par le Département des Travaux Publics avait proposé d'opérer le prolongement sur une longueur de 350 mètres, mais le comité permanent consultatif des travaux publics croit qu'au moins provisoirement il suffit d'effectuer le prolongement sur environ 50 mètres de longueur.

L'exécution d'un perré dans la dune au devant de Blankenberghe est également nécessaire pour parer au défaut d'épaisseur de la dune en cet endroit. D'après les propositions de la commission, ce perré devrait avoir une longueur de 550 mètres. Le comité permanent consultatif des travaux publics pense qu'on peut l'établir par parties successives en exécutant cette année une longueur de 175 mètres environ, laquelle comprend la partie la plus menacée de la dune.

L'établissement de 40 nouveaux épis est tout à fait indispensable pour hâter le renforcement des dunes à leur pied.

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

travail, qui doit donner lieu à une dépense totale de 430,000 francs, peut être exécuté par parties successives. La somme de 100,000 francs demandée aujourd'hui pour l'exhaussement de la digue du Comte-Jean permettra d'effectuer cet exhaussement dans la partie où il est le plus urgent.

Enfin la somme de 100,000 francs, demandée pour rétablissement d'épis et de jetées, ne constitue pas une dépense nouvelle. En la portant dans la demande des crédits que présente aujourd'hui le Gouvernement, on pourra diminuer d'autant la somme de 227,600 francs, prévue, pour l'entretien de la cote, à l'art. 58 du projet de budget du Ministère des Travaux Publics, pour l'exercice 1864.

Les Chambres remarqueront, avec satisfaction, que c'est sur les ressources ordinaires que le Gouvernement propose de prélever les crédits extraordinaires affectés à l'exécution de ces travaux.

L'exposé de la situation financière soumis à la Législature, il y a peu de mois, démontre non-seulement que le Trésor est, dès à présent, en position de pourvoir à l'exécution de la majeure partie des grands travaux décrétés pendant les sessions précédentes ; il démontre de plus que, au milieu même des crises que nous traversons, le Gouvernement peut, sans manquer aux règles de la prudence, demander aux budgets ordinaires futurs une part modique de leurs revenus pour la consacrer à l'achèvement de travaux qui doivent largement contribuer au développement de la fortune publique et féconder encore davantage la source même de ces revenus.

Le Ministre des Travaux Publics,
JULES VANDERSTICHELEN.

Le Ministre des Finances,
FRÈRE-ORBAN.

PROJET DE LOI.

 Leopold,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Travaux Publics et des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE PREMIER.

Il est accordé au Ministère des Travaux Publics :

1° Un crédit de deux millions de francs (fr. 2,000,000), pour la continuation des travaux d'amélioration du régime de la Dendre.

2° Un crédit de quatorze cent mille francs (fr. 1,400,000), pour la continuation de la canalisation de la Meuse, depuis l'embouchure de la Sambre, à Namur, jusqu'à la limite supérieure du bassin houiller de Chokier.

3° Un crédit de cinq cent cinquante mille francs (fr. 550,000), pour l'exécution de travaux de défense des ouvrages du port d'Ostende et de ses abords et de la côte contre l'action de la mer.

ART. 2.

Les crédits affectés aux dépenses mentionnées à l'art. 1^{er}, seront couverts par les ressources ordinaires de l'État.

ART. 3.

La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa publication.

Donné à Laeken, le 6 mai 1863.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORDAN.