

(1)

( N° 123. )

## Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 MARS 1870.

Crédits spéciaux, à concurrence de 15,595,500 francs, aux Ministères des Travaux Publics et de l'Intérieur.

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Gouvernement a l'honneur de présenter à la Législature un projet de loi tendant à allouer aux Départements des Travaux Publics et de l'Intérieur, divers crédits spéciaux s'élevant ensemble à la somme de 15,595,500 francs, pour travaux d'utilité publique, savoir :

Ministère des Travaux Publics.	{	Routes . . . . . fr.	800,000
		Bâtiments civils . . . . .	4,025,000
		Travaux hydrauliques . . . . .	6,568,500
		Chemin de fer. . . . .	6,100,000
Ministère de l'Intérieur.	{	Travaux au palais du Roi . . . . .	500,000
		Construction et ameublement d'écoles.	1,000,000
			Fr. 15,595,500

Voici, Messieurs, la justification de ces crédits :

#### ROUTES.

§ 1<sup>er</sup>. *Construction ou reconstruction de ponts appartenant à des routes* . . . . . fr. 300,000

Ce nouveau crédit est destiné à solder les dépenses de reconstruction et de construction des ponts de Dinant et d'Ombret, sur la Meuse, et de Noiseux, sur l'Ourthe, et à permettre la reconstruction, notamment :

1° Du pont de Houyet, sur la Lesse, pour le passage de la route de Dion-le-Mont à Forcée ;

2° Du pont des bassins, à Ostende, dépendant de la route de Bruges à Ostende ;

Et 3° du pont éclusé dit : Braemgaten, situé sur l'Escaut, rue Digue de Brabant, à Gand, faisant partie de la grande voirie.

On se réserve d'imputer sur ce crédit les subsides qui pourraient être accordés à des concessionnaires de ponts d'intérêt général.

L'estimation de ces divers travaux s'élève au chiffre de 417,000 francs ; mais comme ils ne seront pas entièrement achevés cette année, on se borne à demander maintenant 300,000 francs.

De plus, le Département des Travaux Publics fait poursuivre l'étude des projets de reconstruction du pont de Scheepsdaele, appartenant à la route de Bruges à Ostende ; de remplacement, par un pont tournant en tôle, du pont levis de Schoorebakke, établi sur l'Yser, pour le passage de la route de Furnes à Spermaile ; de construction d'un pont sur l'Ourthe, pour le redressement de la route de Laroche à Hotton, aux abords de la ville de Laroche ; et de deux ponts sur la Meuse, entre Namur et Givet.

§ 2. *Travaux de raccordement de routes, tant au chemin de fer de l'État, qu'aux chemins de fer concédés ; redressement et amélioration de routes à la traverse des chemins de fer, et subsides pour aider à l'établissement de chemins vicinaux aboutissant à des stations . . . . . fr. 500,000*

Ce crédit est indispensable pour satisfaire aux nombreuses demandes de subsides que les communes adressent au Département, en faveur de chemins vicinaux destinés à les relier à des stations de chemins de fer ; pour construire, aux frais de l'État, quelques raccordements de routes avec des stations, ainsi que pour redresser et améliorer les routes à la traverse des chemins de fer.

La grande utilité de ces travaux a été reconnue à diverses reprises par la Législature.

#### BÂTIMENTS CIVILS.

§ 3. *Achat d'immeubles, rues de Louvain et de l'Orangerie, à Bruxelles, pour l'agrandissement du Sénat et des Ministères des Affaires Étrangères, de l'Intérieur, de la Guerre et des Travaux Publics. — Travaux de construction et travaux de restauration tant aux bâtiments précités qu'à ceux de la Chambre des Représentants, fr. 550,000*

Un crédit extraordinaire a été alloué, dans le courant de la session dernière, pour l'acquisition des maisons n<sup>os</sup> 1 et 5 de la rue Royale, nécessaires à l'agrandissement du Ministère de la Guerre, et pour l'exécution de travaux d'appropriation et de restauration à ces immeubles.

Depuis plusieurs années déjà, le Sénat réclame la construction de nouveaux locaux, ceux qui existent étant tout à fait insuffisants. D'un autre côté, le second étage de l'hôtel du Ministre de l'Intérieur est occupé par des bureaux, de sorte que le nombre de pièces dont le Ministre peut disposer est fort restreint ; il est donc nécessaire, pour restituer à l'usage du Ministre et de sa famille cette partie de l'hôtel, d'établir de nouveaux bâtiments, afin d'y transférer les bureaux dont il s'agit.

On construira aussi ultérieurement des locaux pour installer au Ministère de

L'Intérieur les bureaux de la direction générale des beaux-arts, sciences et lettres, de l'agriculture et de l'industrie, qui se trouvent à présent à l'ancien hôtel Trazegnies, rue Latérale, et pour transférer au Ministère des Affaires Étrangères les bureaux de la direction de la marine, qui occupent une partie du palais de la rue Ducale. Le Gouvernement aura également à faire élever des constructions pour la direction générale des ponts et chaussées et des mines, et pour les autres services installés actuellement à l'hôtel n° 10 de la rue de la Loi, celui-ci devant, d'après les intentions formelles de la Législature, servir d'habitation au Ministre des Travaux Publics.

L'exécution de cet ensemble de travaux mettra fin à un état de choses qui a soulevé de justes réclamations.

Le crédit sollicité est destiné en outre à quelques travaux d'entretien et d'amélioration à exécuter aux locaux affectés au service de la Chambre des Représentants.

#### § 4. *Musées de Bruxelles.*

A. *Construction de deux locaux destinés à l'agrandissement des galeries de tableaux et d'histoire naturelle (2<sup>e</sup> crédit) . . . . . fr. 125,000*

Ce crédit est sollicité à l'effet de couvrir les frais de la seconde moitié des travaux de construction des locaux, pour l'établissement desquels une somme de 125,000 francs a été accordée par la loi du 12 juin 1869.

B. *Travaux d'appropriation d'un des bâtiments pour l'installation des collections entomologiques, et achèvement, à la bibliothèque royale, de la salle de lecture, de la salle destinée au dépôt des ouvrages; installation de la bibliothèque de l'Académie . . . . . fr. 69,000*

Le Département de l'Intérieur a signalé la nécessité d'approprier un local pour les importantes collections entomologiques du musée royal d'histoire naturelle, qui, à défaut d'espace suffisant, n'ont pu être jusqu'ici mises à la disposition du public; l'administration a reconnu que le bâtiment occupé autrefois par un des surveillants du musée, serait très-convenable pour le placement de ces collections; le crédit dont il s'agit est en partie destiné à permettre l'appropriation du bâtiment en question. Pour ce qui concerne la bibliothèque royale, un crédit spécial a été alloué en 1868, au Département de l'Intérieur, pour l'exécution d'une partie des travaux mentionnés ci-dessus, qui ont été effectués par les soins et sous la surveillance des fonctionnaires de l'administration du service des bâtiments civils; le nouveau crédit permettra d'achever lesdits travaux.

§ 5. *Travaux d'appropriation d'une partie des locaux du Jardin botanique à Bruxelles, pour l'exposition triennale des Beaux-Arts de 1869 . . . . . fr. 49,000*

Au moyen du crédit alloué par la loi du 12 juin 1869, on a construit et approprié, pour l'exposition des beaux-arts, des locaux qui avaient une surface dépassant de 360 mètres carrés celle du bâtiment provisoire de la place du Trône, qui

avait servi à la précédente exposition. Mais pendant l'exécution des travaux, la commission de l'exposition a fait connaître que le nombre des œuvres d'art serait de 1,740, tandis qu'en 1866 il n'atteignait que le chiffre de 1,200. C'est pour ce motif que l'on a été obligé de construire deux annexes supplémentaires, dont l'établissement a occasionné le surcroît de dépenses que le crédit demandé est destiné à couvrir

§ 6. *Continuation des travaux de restauration du palais des anciens princes-évêques de Liège . . . . . fr. 200,000*

A l'aide du crédit de 250,000 francs, alloué par la loi du 5 juin 1868, on a soldé les dépenses des travaux de construction des locaux pour le service de la cour d'appel et des tribunaux; de plus, pour exécuter ces travaux, on a été obligé d'exproprier plusieurs maisons des rues Sainte-Ursule et au Brâ.

Un nouveau crédit de 200,000 francs est demandé pour continuer les travaux de restauration du palais et pour construire un bâtiment destiné au service de la direction provinciale des contributions directes, douanes et accises, ainsi que pour les écuries et remises dépendant de ce palais.

§ 7. *Construction, à Nieuport et à Beveren-lez-Rousbrugge, de bâtiments pour le service de la douane . . . . . fr. 32,000*

Le Département des Finances a signalé la nécessité de construire ces bâtiments et a insisté pour qu'ils fussent établis dans un bref délai.

En ce qui concerne la somme nécessaire à la construction du bâtiment à Nieuport, il est à remarquer qu'elle figurait déjà au budget de l'exercice 1869, art. 11<sup>bis</sup>; mais l'emplacement à donner au bâtiment n'ayant pu être fixé assez à temps pour que le projet fût terminé de manière à adjuger les travaux avant la fin de l'exercice 1869, ladite somme est restée sans emploi.

#### TRAVAUX HYDRAULIQUES.

§ 8. *Amélioration du canal de Bruges à Ostende, en vue de donner plus de facilité à la navigation maritime . . . . . fr. 250,000*

La chambre de commerce et des fabriques de Bruges demande qu'il soit apporté des améliorations au canal de Bruges à Ostende, en vue de donner plus de facilité à la navigation maritime.

Les courbes que présente le tracé de cette voie navigable en forment l'une des plus grandes déficiences.

Parmi ces courbes, toutes situées entre Bruges et Plasschendaele, il y en a qui ne laissent pas que de présenter certains dangers pour les navires de mer, soit à cause du peu de développement de leur rayon, soit à cause de leur rapprochement les unes des autres.

Un exemple des difficultés que ces courbes créent à la navigation maritime est celui du bateau à vapeur de cent trente-quatre pieds anglais qui fait un service régulier entre Bruges et l'Écosse. Malgré la parfaite connaissance du canal que

son équipage a acquise dans ses nombreux voyages, ce bateau éprouve parfois des avaries dans le canal, soit en échouant, soit en heurtant les talus, et il lui est arrivé plusieurs fois de ne pouvoir faire le trajet de Bruges à Ostende qu'en deux ou même trois jours, quoiqu'il n'y ait entre ces deux villes qu'une distance de vingt kilomètres. Ce fâcheux état de choses pourrait venir à disparaître par l'exécution de travaux relativement peu considérables, consistant dans la rectification des courbes les plus prononcées.

C'est en vue d'être mis à même de faire effectuer des travaux d'amélioration de ce genre, et d'autres qui seraient reconnus nécessaires, que le Gouvernement demande qu'un premier crédit de 250,000 francs soit mis à la disposition du Département des Travaux Publics.

§ 9. *Agrandissement des écluses établies sur la Meuse, en aval de Namur jusqu'à Liège* . . . . . fr. 350,000

La canalisation de la Meuse s'opère au moyen de la construction de barrages pourvus d'écluses.

Les écluses établies entre Liège et Namur ont 62 mètres de longueur sur 9 mètres de largeur.

Depuis que ces dimensions ont été fixées, les conditions de la navigation ont été modifiées par le touage, de manière à procurer, tout à la fois, économie de temps et réduction de frais ; mais pour obtenir la plus grande somme d'effet utile, il est nécessaire de donner aux sas des écluses de la Meuse une longueur de 100 mètres sur 12 mètres de largeur, afin que les trains de bateaux toués puissent être rapidement éclusés.

Les trois écluses qui sont actuellement en voie de construction sur la Meuse, en amont de Namur, reçoivent les dimensions qui viennent d'être indiquées.

Il est donc indispensable que les écluses qui sont en aval reçoivent les mêmes dimensions.

On demande, pour l'exécution des travaux à entreprendre à l'effet de mettre les dimensions des écluses établies entre Liège et Namur en rapport avec celles des écluses que l'on construit en amont de Namur, un premier crédit de 350,000 francs, qui correspond à la moitié du chiffre auquel le coût total de ces travaux est évalué.

§ 10. *Reconstruction du pont de Tamines sur la Sambre* . . . fr. 140,000

Il existe encore sur la partie de la Sambre comprise entre Charleroi et Namur, un obstacle pour la navigation, obstacle que l'approfondissement de cette voie navigable n'a nullement fait disparaître : il s'agit du pont de Tamines, donnant passage à la route de Ligny à Denée.

Ce pont est très-ancien; ses voûtes sont tellement basses qu'à la moindre crue d'eau, les bateaux chargés de bois et d'autres matières doivent s'y arrêter, et y séjourner parfois pendant plusieurs jours.

Il en est de même des grands bateaux dits *belandres*, qui ne peuvent passer à vide lorsque l'eau a monté de quelques centimètres seulement.

C'est dire assez que le commerce et l'industrie souffrent de cet état de choses, et que la batellerie en ressent de fâcheuses conséquences.

La disparition de l'obstacle que le pont de Tamines fait à une navigation prompt et facile, peut être considérée comme le complément de l'œuvre si utile, terminée naguère, de l'approfondissement de la Sambre.

C'est pour être mis à même de pourvoir à la reconstruction de cet ouvrage d'art, dans des conditions de largeur et d'élévation satisfaisantes, que le Gouvernement demande aujourd'hui l'allocation d'un crédit de 140,000 francs.

§ 11. *Travaux à l'Escaut, dans le but d'améliorer l'écoulement des eaux, la navigation et le halage.* . . . . . fr. 450,000

Pour continuer à canaliser l'Escaut, depuis Espierres jusqu'à Gand, il faut construire à Berchem un barrage avec écluse à sas, transformer les ouvrages d'art existant à Audenarde, établir à Syngem un barrage éclusé et compléter par une écluse à sas le barrage de Semmersaeke.

Le ouvrages à entreprendre pourront se faire d'une manière successive.

Il est rationnel de commencer par les ouvrages qui seront le plus immédiatement utiles pour la navigation.

Or, la présence d'un barrage à Syngem ne rendra aucun service pour la navigation, aussi longtemps que les travaux de canalisation ne seront pas complétés en amont; il faut donc commencer par construire le barrage éclusé projeté à Berchem.

Il est, d'ailleurs, d'autant plus nécessaire de donner la priorité à ce barrage, qu'il permettra d'établir une navigation continue entre Antoing et les Flandres, par le canal de Bossuyt à Courtrai, que le Gouvernement est intéressé à favoriser, puisqu'il a accordé aux concessionnaires de ce canal une garantie de *minimum* d'intérêt.

Une somme de 450,000 francs est jugée nécessaire pour la construction du barrage éclusé projeté à Berchem.

§ 12. *Réunion des embarcadères établis le long des quais du Kattendyck et du Rhin, bordant l'Escaut, à Anvers.* . . . . . fr. 500,000

Le quai du Rhin, à Anvers, a été pourvu d'un certain nombre d'embarcadères en charpente.

Ces embarcadères, qui ont de 6 à 10 mètres de longueur, sont espacés, d'axe en axe, de 42 à 57 mètres.

Il est reconnu aujourd'hui que cette installation est tout à fait insuffisante. Déjà, sur les instances du directeur de la ligne de navigation à vapeur entre Anvers, le Brésil et la Plata, le Gouvernement a décidé de remplir l'intervalle laissé entre les embarcadères n° 2 et 3 du quai du Rhin. Mais cela ne suffit pas; il est nécessaire de remplir tous les intervalles. Il est indispensable qu'il y ait un embarcadère continu en charpente sur toute l'étendue du quai en maçonnerie et présentant sur celui-ci une saillie de 8 mètres.

Cette amélioration est réclamée avec instance par tous les services de bateaux à vapeur.

Sur cet embarcadère en charpente, il faudra installer les lignes de rails destinées au service des grues roulantes à vapeur à employer au chargement et au déchargement des navires.

Cet embarcadère devra, d'ailleurs, présenter une solidité en rapport avec le service des grues dont il s'agit.

Le Gouvernement demande qu'un premier crédit de 500,000 francs soit mis à sa disposition, pour être affecté à la réunion des embarcadères établis le long des quais du Kattendyck et du Rhin, bordant l'Escaut, à Anvers.

§ 13. *Amélioration de la Lys.* . . . . . fr. 140,000

Un crédit de 250,000 francs a été ouvert au Département des Travaux Publics, par l'art. 1<sup>er</sup>, § 2, de la loi du 8 juillet 1865, pour être affecté à l'amélioration de la Lys.

Pour solder le prix des travaux de construction d'une écluse à sas à Harlebeke, il a été prélevé sur ce crédit une somme de fr. 68,197-18. Au moyen du restant disponible sur le même crédit, s'élevant à fr. 181,802-82, et de la part d'intervention du Gouvernement français, fixée à 100,000 francs, le Département des Travaux Publics a entrepris la construction d'une écluse à sas avec barrage latéral et écluse de secours, à Commines, sur la Lys mitoyenne entre la Belgique et la France.

Voici le relevé des paiements effectués et des engagements contractés du chef de cette entreprise :

Travaux de construction d'une écluse à sas, avec barrage latéral, écluse de secours, etc., à Commines, sur la Lys mitoyenne entre la Belgique et la France . . . . .	fr. 258,474 »
Modifications apportées au système des fondations . . . . .	40,286 08
Travaux exécutés d'urgence pendant la reconstruction du pont-levis et de l'écluse de secours . . . . .	3,054 08
Expropriation de bâtiments et de terrains nécessaires aux travaux à exécuter à Commines . . . . .	90,008 66
Modifications à apporter aux bajoyers de gauche de l'écluse de Commines, renforcement de contre-forts, etc. fr. 7,792 05	
Construction d'une passerelle en aval du pont de service . . . . .	4,000 »
	<u>41,792 05</u>
Soit en somme ronde. . . . .	14,000 »
Frais judiciaires et de surveillance des travaux . . . . .	10,000 »
	<u>415,802 82</u>
Part d'intervention de la France. . . . . fr. 100,000 »	
Restant du crédit alloué par la loi du 8 juillet 1865 . . . . .	181,802 82
	<u>281,802 82</u>
Insuffisance. . . . fr.	154,600 »

Pour couvrir l'insuffisance constatée, le Gouvernement demande qu'un crédit de 140,000 francs soit ouvert au Département des Travaux Publics.

§ 14. *Canalisation de la Mandel* . . . . . fr. 75,000

Les deux sections du canal de Roulers à la Lys sont en voie d'exécution et ne tarderont pas à être terminées. Il devient donc important que le Gouvernement ait à sa disposition le crédit supplémentaire, qui doit le mettre à même de pourvoir à l'établissement de machines d'alimentation et des bâtiments destinés à les contenir, et à loger les agents préposés à la manœuvre de ces machines, à l'effet d'assurer l'exploitation de cette nouvelle voie navigable.

Une somme de 75,000 francs a été reconnue nécessaire pour faire face à cette dépense.

§ 15. *Travaux d'amélioration du régime du canal de Gand à Terneuzen, au point de vue de la navigation maritime* . . . fr. 3,000,000

Depuis plusieurs années déjà, l'on réclame à Gand, dans l'intérêt du développement commercial de cette ville, l'amélioration du canal de Gand à Terneuzen.

Les divers corps constitués, la chambre de commerce, le conseil communal, le conseil provincial de la Flandre orientale même, se sont successivement rendus les organes des plaintes soulevées par le régime actuel du canal. Ces plaintes sont fondées. Par suite des modifications qui se sont introduites dans le système de construction des navires se livrant à la navigation maritime, le canal ne répond plus que très-imparfaitement à sa destination. Avec le mouillage du canal dans son état présent, les navires d'un tonnage de 250 à 300 tonneaux au maximum y ont accès pendant l'époque de l'année où les arrivages sont le plus actifs. Les navires dépassant ce tonnage, ou doivent alléger, ce qui entraîne à la fois une perte de temps et d'argent considérable, ou doivent même renoncer à fréquenter le port de Gand. Aussi, la moyenne du tonnage des navires venus à Gand en 1869 ne dépasse-t-elle pas 180 tonneaux. Si, telle qu'elle est, cette moyenne a légèrement progressé, marquant ainsi la tendance qui est générale de donner aux navires une capacité de plus en plus grande, elle est, en elle-même, tellement faible qu'il serait superflu de démontrer que le port de Gand se trouve dans les conditions les plus défavorables vis-à-vis des ports avec lesquels il doit soutenir la concurrence.

En toutes circonstances d'ailleurs, et l'idée de concurrence même écartée, il est bien plus économique, à raison de la réduction des frais généraux, de pouvoir mettre en service des navires d'un tonnage relativement élevé. Cette considération a engagé le Gouvernement, de l'assentiment des Chambres, à faire de fortes dépenses pour améliorer dans ce but les voies navigables à l'intérieur du pays. C'est ce qu'il a fait pour toutes celles qui présentaient quelque importance, par les travaux dits de canalisation, et dont le but était non-seulement de substituer une navigation régulière et permanente à une navigation souvent intermittente, mais encore et surtout d'augmenter le tirant d'eau.

En proposant des travaux qui modifieront sensiblement le régime du canal de

Terneuzen dans les vues indiquées, le Gouvernement fera donc plus qu'obéir aux exigences incontestées d'une situation locale : il fera, dans les conditions spéciales requises par le port d'une importante cité, ce qu'il a fait et continue de faire avec persévérance sur presque tous les points du pays.

C'est par la délibération du conseil communal de Gand, en date du 22 janvier 1866, que le Gouvernement fut pour la première fois saisi officiellement de la question. Il la mit immédiatement à l'étude; mais ce ne fut qu'au mois de mars 1869 qu'il reçut le rapport de ses ingénieurs. Ce retard, qu'expliquent la nature délicate d'une pareille étude, ainsi que les recherches compliquées qu'elle nécessite, fut cause que jusqu'ici aucun crédit n'a été sollicité pour les travaux dont il s'agit.

Le Département des Travaux Publics n'est pas encore fixé d'ailleurs sur le système définitif des améliorations à entreprendre. Diverses idées ont surgi, et, avant de se prononcer et d'arrêter irrévocablement un plan, il convient que toutes les combinaisons mises en avant soient mûrement délibérées, afin que la préférence ne soit accordée qu'à celle qui, reconnue réalisable, présentera le plus d'avantages. Mais il est des travaux communs à tous les plans, des travaux qui, dans toutes les combinaisons préconisées, sont non-seulement utiles, mais indispensables. C'est aux travaux de cette catégorie que le Gouvernement compte appliquer, dans une proportion qu'il n'est pas possible de déterminer ici, les fonds sollicités de la Législature par la présente loi. En procédant ainsi, on pourra mettre immédiatement la main à l'œuvre, au grand avantage de la navigabilité du canal, sans préjuger la solution du problème qui s'offre à l'examen des ingénieurs. Cet examen sera d'ailleurs poussé avec célérité.

Parmi les travaux nécessaires en toute situation, auxquels il vient d'être fait allusion, certains redressements de courbes s'indiquent en première ligne. Ces redressements pourront faire l'objet d'une prochaine adjudication. Ils seront opérés avec une profondeur de 6 mètres sous la flottaison, profondeur susceptible d'être même portée à 7 mètres.

Comme le canal de Terneuzen est une voie navigable internationale, il va de soi que les travaux à exécuter sur la section néerlandaise nécessitent l'assentiment préalable du gouvernement des Pays-Bas.

**16. Travaux d'amélioration de l'écoulement des eaux de la Senne, de l'amont vers l'aval de la ville de Bruxelles . . . . . fr. 40,000**

Il importe d'achever l'élargissement du lit de la petite Senne, là où il présente un étranglement qui, en temps de crues, entrave l'écoulement des eaux de l'amont vers l'aval de la ville de Bruxelles.

La nécessité de procurer à ce bras de rivière une section normale est reconnue depuis longtemps. Ce travail, qui est presque terminé, forme la partie essentielle du projet arrêté après la grande inondation de 1830.

Les travaux destinés à l'amélioration du régime de la petite Senne sont exécutés par les soins de la province de Brabant, avec le concours pécuniaire de l'État. Les subsides alloués jusqu'ici ont été imputés sur les crédits ouverts par l'art. 8,

§ 14, de la loi du 20 décembre 1851, par l'art. 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, de la loi du 12 juillet 1865 et par l'art. 1<sup>er</sup>, §§ 12 et 17, de la loi du 5 juin 1868.

Afin de pouvoir continuer cette participation, dans la même proportion que celle des subventions antérieures, le Gouvernement demande un crédit de 40,000 francs.

Le chiffre de ce crédit dépasse le montant du subside que, d'après l'estimation, il reste à accorder pour l'exécution des derniers travaux à entreprendre. Le but de cette proposition est de prévenir tout mécompte, le montant de la dépense principale encore à faire n'étant pas exactement connu, par la raison que cette dépense a pour objet des expropriations de terrain dont la poursuite est pendante devant les tribunaux.

§ 17. *Amélioration du régime de l'Yser* . . . . . fr. 400,000

L'art. 42 de la loi du 1<sup>er</sup> janvier 1854, portant fixation du budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1854, est conçu dans les termes suivants :

« Entretien de l'Yser, de la grande Nèthe et du canal de Plasschendaele et de Nieuport, par Furnes, à la frontière de France, dont l'administration est reprise par l'État, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1854. (La part contributive des provinces, des communes et des propriétaires intéressés, dans l'exécution des grands travaux d'amélioration sera ultérieurement déterminée par une loi.) »

En exécution de cette disposition législative, le Gouvernement a, dans la séance de la Chambre des Représentants, du 24 décembre 1857, soumis un projet de loi aux délibérations des Chambres législatives.

Le projet du Gouvernement, après avoir subi plusieurs modifications de détail, a été sanctionné sous la date du 8 mars 1858.

L'art. 5 de la loi du 8 mars 1858 a ouvert au Département des Travaux Publics, pour être affecté à l'exécution des travaux à entreprendre dans le but d'améliorer, au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux, le régime de la grande Nèthe, de l'Yser et du canal de Plasschendaele et de Nieuport, par Furnes, à la frontière de France, un premier crédit de 500,000 francs.

De nouveaux crédits ont été alloués au même Département ministériel, jusqu'à concurrence d'une somme de 1,450,000 francs, pour la même destination, par une loi du 8 septembre 1859.

D'après les premières études, les travaux à exécuter pour améliorer, au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux, le régime de l'Yser et du canal de Plasschendaele et de Nieuport, par Furnes, à la frontière de France, étaient estimés devoir donner lieu à une dépense de 1,500,000 francs.

Les travaux qui n'intéressaient pas directement l'écoulement des eaux étaient compris dans cette évaluation pour une somme de 200,000 francs.

La députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale ayant offert d'intervenir pour un sixième dans le reste de la dépense, soit dans la somme de 1,500,000 francs, cette offre fut acceptée. C'est ainsi que le deuxième paragraphe de l'art. 1<sup>er</sup> de la loi précitée du 8 mars 1858 fixa à fr. 216,666-67

la part d'intervention à payer par la province de la Flandre occidentale, tant en son nom qu'au nom des communes et des propriétaires intéressés.

La mission de répartir entre la province, les communes et les propriétaires intéressés, leur part contributive, s'élevant ensemble à la somme de fr. 216,666-67, fut confiée au conseil provincial de la Flandre occidentale, par l'art. 2 de la loi du 8 mars 1858. Il en fut de même de la désignation des communes et des propriétaires intéressés à l'exécution des travaux à entreprendre.

L'opportunité de poursuivre d'une manière active l'exécution des travaux entrepris dans le but d'améliorer le régime de l'Yser, au point de vue de l'écoulement des eaux, est incontestable.

Des événements de date récente ont constaté cette opportunité, cette nécessité aux yeux de tous.

Dans le but d'être mis à même de continuer, sans désespérer, le recreusement, l'élargissement et l'endigement du canal de Loo, opération qui est l'une des plus utiles dans l'ordre d'idées qui vient d'être indiqué, le Gouvernement demande qu'un nouveau crédit de 400,000 francs soit mis à sa disposition.

Dans la pensée du Gouvernement et par application du principe de la participation de la province, des communes et des propriétaires intéressés, principe inscrit dans la loi du 8 mars 1858, le montant du crédit demandé devra être augmenté d'une somme de fr. 66,666-67, qui en forme le sixième, et dont le paiement à effectuer à l'État, devra être réparti par le conseil provincial de la Flandre occidentale, entre les divers intéressés, de la même manière que cela a été fait pour la part d'intervention primitive s'élevant à fr. 216,666-67.

Il doit d'ailleurs être bien entendu que la participation de la province, des communes et des propriétaires intéressés devra être accordée à l'État dans la même proportion, lorsque, ultérieurement, de nouveaux crédits seront demandés à la Législature pour l'achèvement des travaux entrepris.

§ 18. *Agrandissement du bassin d'échouage des bateaux pêcheurs, à Ostende* . . . . . fr. 300,000

La mise en usage du bassin d'échouage des bateaux pêcheurs, à Ostende, exige la construction de certains ouvrages qui donneront lieu à une dépense d'environ 300,000 francs, et dont l'énumération suit :

1° Travaux à exécuter pour terminer les ouvrages actuellement en construction du nouveau bassin d'échouage pour les bateaux de pêche, pour reculer, vers l'intérieur de l'ouvrage à couronne, la plate-forme d'échouage, et pour lui donner une extension de 250 mètres, au lieu de la longueur de 147 mètres prévue . . . . .	fr. 65,000
2° Raccordement de l'estacade ouest avec le mur de quai nord du nouveau bassin . . . . .	130,000
3° Prolongement du mur est du nouveau bassin d'échouage et raccordement de ce mur avec le quai des bateaux à vapeur . . . . .	100,000
Total . . . . .	fr. 295,000

En ce qui concerne les travaux mentionnés sous le n° 1<sup>o</sup>, une commission de la marine, instituée par le Département des Affaires Étrangères, ayant été d'avis, à l'unanimité de ses membres, qu'il était indispensable de rectifier la rive droite du chenal, devant le nouveau quai des bateaux à vapeur, jusqu'à l'écluse militaire, la plate-forme d'échouage devra être reculée vers l'intérieur de l'ouvrage à couronne.

Il a été constaté, d'ailleurs, qu'il se trouvait, dans certaines circonstances, 18 à 20 chaloupes sur le banc d'échouage, et qu'il faut s'attendre, plus tard, à devoir pourvoir à des besoins semblables au moyen de la plate-forme qui remplacera le banc d'échouage.

Le travail faisant l'objet du n° 2<sup>o</sup> est la continuation de celui qui est en cours d'exécution ; il consiste dans la construction d'une estacade longeant la jetée basse déjà construite.

Les travaux indiqués sous le n° 3<sup>o</sup> sont indispensables pour prolonger le mur est du nouveau bassin d'échouage jusqu'au droit du mur en retour du quai des bateaux à vapeur, et pour raccorder les deux quais par un musoir circulaire en charpente.

C'est pour faire face aux dépenses à résulter de l'exécution desdits ouvrages, qui sont la conséquence des travaux de construction du nouveau bassin d'échouage, que le Gouvernement demande qu'une somme de 500,000 francs soit mise à sa disposition.

§ 19. *Amélioration du port d'Ostende.* . . . . . fr. 75,000

Une commission, instituée en 1864, a reconnu l'utilité qu'il y aurait à achever les estacades d'ouest et d'est du chenal du port d'Ostende, en leur donnant la même longueur par rapport à la ligne de marée basse, et en les terminant par des musoirs semi-circulaires.

L'estacade d'ouest est actuellement achevée d'après ces données.

Il serait nécessaire aujourd'hui d'effectuer à l'estacade d'est un travail analogue. Ce travail présente maintenant d'autant plus un caractère d'urgence, que des abordages de navires, et entre autres un très-sérieux, suivis de quelques fortes mers, ont démolé le coin extrême intérieur de la tête actuelle, et ont disloqué les fermes voisines dont la charpente date de trente à trente-cinq ans environ.

Le Gouvernement demande qu'un crédit de 75,000 francs soit ouvert au Département des Travaux Publics pour être affecté à l'achèvement de l'estacade d'est du port d'Ostende.

§ 20. *Part d'intervention de l'État dans la reconstruction en maçonnerie des murs de quai des bassins de commerce, à Ostende.* fr. 138,500

Les revêtements en bois qui bordent les bassins de commerce d'Ostende étant en très-mauvais état, cette ville a conçu le projet de les remplacer par des quais en maçonnerie. Elle sollicite le concours du Gouvernement pour l'aider dans l'exécution de ce travail.

Les bassins de commerce d'Ostende présentent, au point de vue du mouvement commercial, un intérêt qui s'étend plus ou moins au pays tout entier, en ce

qu'ils servent à recevoir non-seulement les bâtiments en destination d'Ostende, mais aussi ceux qui doivent être dirigés vers l'intérieur. C'est également dans ces bassins que, sans avoir à acquitter aucun péage, hivernent les navires appartenant à l'État. Pour ces motifs et en considération des dépenses considérables que la ville d'Ostende a déjà faites et doit encore s'imposer pour l'entretien et la restauration des ouvrages de ces bassins, le Gouvernement croit devoir proposer d'allouer à cette ville, pour l'établissement des quais en maçonnerie dont elle projette actuellement la construction, un subside qui serait payé par parties, à mesure de l'avancement des travaux.

Le principe de ce subside a déjà été inscrit au budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1852, dans lequel a figuré une allocation ayant cette destination.

Les finances de la ville ne permettant pas, à cette époque, de remplacer par des quais maçonnés les quais en bois des bassins de commerce, et l'état de ceux-ci n'exigeant pas alors absolument une reconstruction totale, la ville ayant remplacé provisoirement par un talus les parties mauvaises du quai, il fut résolu de retarder l'exécution du projet, et la ville ne perçut aucun subside.

Les travaux de reconstruction que la ville d'Ostende projette aujourd'hui absorberont une somme approximative de 554,000 francs.

Le Gouvernement propose de faire intervenir l'État pour un quart dans cette dépense et demande qu'à cet effet un crédit de 138,500 francs soit ouvert au Département des Travaux Publics. Cette proportion est approximativement la même que celle qui avait été admise, en 1852, par la Législature.

§ 21. *Port de refuge de Blankenberghe* . . . . . fr. 55,000

Les travaux d'établissement du port de refuge de Blankenberghe s'exécutent d'une manière régulière, et tout porte à croire qu'ils pourront être terminés dans un avenir prochain.

Dans cette situation des choses, il est indispensable que l'on puisse entamer sans délai la construction d'habitations pour le personnel à attacher au service de l'écluse de chasse et de l'écluse d'évacuation du canal de Blankenberghe.

A défaut d'habitations spéciales, le personnel à attacher à la manœuvre de ces écluses devrait se loger en ville, c'est-à-dire à une grande distance des écluses, ce qui constituerait un grave inconvénient sous le rapport de la régularité du service.

La construction des habitations dont il s'agit, estimée devoir donner lieu à une dépense de 25,000 francs, pourra s'effectuer en une seule campagne.

Il est un autre travail qu'il est également indispensable que l'on puisse entamer immédiatement : c'est la construction d'une rampe destinée à raccorder la rue de l'Ouest, à Blankenberghe, avec la digue conduisant au port de refuge.

Cette rampe de raccordement, dont la dépense d'exécution est estimée à 27,100 francs, est destinée à donner accès au port.

Pour être mis à même de pourvoir à l'exécution de ces deux catégories d'ouvrages, le Gouvernement demande qu'un crédit de 55,000 francs soit mis à sa disposition.

§ 22. *Travaux de défense à la côte* . . . . . fr. 300,000

Le long d'une partie du littoral belge, la mer exerce une action envahissante qui ne saurait être contestée.

Le fait des progrès de la mer n'est pas plus particulier à notre époque que limité à notre littoral; ils se produisent d'une manière non moins marquée sur toutes les côtes de la Hollande qui s'étendent le long de la mer du Nord, depuis l'embouchure du Zwyn, à notre frontière, jusqu'au Helder, à l'extrémité de la province de la Hollande septentrionale.

On réclame, avec instance, l'exécution à la côte de travaux de défense efficaces. Des interpellations, à ce sujet, se sont produites, à différentes reprises, jusque dans le sein des Chambres législatives.

L'examen sérieux qui a été fait par les hommes spéciaux de la question du remède à apporter au mal, a eu pour conséquence de faire reconnaître qu'il convient surtout de renforcer l'estran au moyen d'un prolongement des jetées.

Les travaux nécessaires pour porter à 215 mètres la longueur des jetées établies entre Blankenberghe et Heyst, qui est la longueur moyenne de celles qui existent devant la ville de Blankenberghe, sont estimés devoir donner lieu à une dépense de 181,000 francs.

Le prolongement des jetées établies entre Wenduïne et Blankenberghe, qui n'ont actuellement que 188 mètres de longueur, et qu'il conviendrait de prolonger de 27 mètres au moins, pour leur donner également la longueur de 215 mètres, est estimée à la somme de 103,000 francs.

En demandant actuellement un crédit de 300,000 francs, le Gouvernement désire être mis à même de pourvoir immédiatement à l'exécution de ceux des travaux de défense de la côte qui semblent pouvoir la garantir d'une manière efficace.

§ 23. *Établissement de nouveaux phares à Blankenberghe et à Heyst*, fr. 175,000

L'amélioration des feux de Blankenberghe et de Heyst a été arrêtée de commun accord entre le Gouvernement belge et le Gouvernement des Pays-Bas, lors de la convention relative à l'éclairage de l'Escaut, éclairage qui serait incomplet si ces feux étaient maintenus dans leur état actuel.

Le Gouvernement néerlandais qui, de son côté, avait consenti à améliorer les feux de Terneuzen et de Flessingue, et qui a tenu ses engagements, insiste pour que le Gouvernement belge réalise sa promesse de déplacer et de modifier les feux de Blankenberghe et de Heyst.

La somme de 175,000 francs, que le Gouvernement demande, le mettra à même de pourvoir, en reconstruisant les phares de Blankenberghe et de Heyst, à un besoin réel de la navigation maritime et de remplir l'engagement contracté.

## CHEMINS DE FER.

§ 24. *Continuation des travaux du chemin de fer de raccordement entre les stations du Nord et du Midi, à Bruxelles* . . . . fr. 500,000

Ainsi que cela est dit, page 23 du document n° 137 de la Chambre des Représentants (séance du 28 mars 1865), l'exécution de ce raccordement devant donner lieu à une dépense estimée à 6,000,000 de francs, un premier crédit de 5,000,000 de francs a été alloué par la loi du 8 juillet 1865, § 18<sup>o</sup>, et un second crédit de 500,000 francs a été accordé par celle du 12 juin 1869, § 2<sup>o</sup>.

Les 500,000 francs demandés aujourd'hui formeront le complément de la somme de 6 millions prémentionnée.

§ 25. *Continuation des travaux de la station de Charleroi* . . . fr. 500,000

Le crédit de 500,000 francs sollicité portera à 1,700,000 francs la somme spécialement destinée aux dépenses d'établissement de la nouvelle station de Charleroi, si l'on tient compte du crédit de pareille somme alloué par la loi du 31 mars 1868, ainsi que des subventions de 500,000 francs et de 200,000 francs, respectivement acceptées, à titre de quote-part dans ces dépenses, par la Compagnie du Nord français et par le concessionnaire du chemin de fer de ceinture de Charleroi.

Ces ressources permettront d'acquérir les terrains et d'exécuter tous les remblais nécessaires pendant la campagne prochaine, qui sera ainsi pleinement employée à la continuation des travaux entamés au moyen de l'allocation précitée accordée par la loi du 31 mars 1868.

§ 26. *Continuation des travaux de la station de Tournai* . . . fr. 500,000

Il est indispensable que de nouveaux crédits soient accordés pour la continuation des travaux qui ont été entrepris au moyen de l'allocation de 500,000 francs faisant l'objet des §§ 2 et 3 de la loi du 31 mars 1868.

Les Chambres ont reçu antérieurement (voir documents de la Chambre, — session de 1867-1868, n° 112, p. 11) des renseignements sur la dépense totale que nécessitera l'établissement de la station dont il s'agit.

§ 27. *Continuation des travaux de la station de Bruxelles (Midi)* fr. 500,000

Pendant la discussion de la loi du 31 mars 1868, les Chambres ont été informées (V. l'annexe C au rapport déposé par M. Vlémineux, au nom de la section centrale de la Chambre des Représentants, document n° 112) que le crédit d'un million réclamé à cette époque permettrait de livrer la nouvelle station du Midi à l'exploitation, et que, moyennant l'allocation ultérieure d'un second crédit équivalent, la station pourrait être mise en état de suffire pendant une période assez longue aux exigences du service.

Le moment est venu de solliciter une allocation de 500,000 francs à valoir sur ce second crédit d'un million.

§ 28. *Établissement d'une nouvelle station à l'extrémité est de la ville de Verviers, travaux dans la traversée de cette ville ainsi que dans la station actuelle, et travaux d'extension dans les stations de Chênée, du Trooz, de Welkenraedt et de Dolhain.* . . . . fr. 900,000

L'établissement d'une nouvelle station à Verviers a été réclamé avec instance et à diverses reprises par l'administration communale, la chambre de commerce et un grand nombre d'industriels de cette ville.

Le Département des Travaux Publics a reconnu que cet établissement répond à un besoin réel et qu'il offrira de sérieux avantages au double point de vue du chemin de fer de l'État et de l'industrie verviétoise. Il permettra notamment la suppression de la gare de la Chic-chac, suppression très-désirable au point de vue du service d'exploitation.

On n'est pas fixé jusqu'ici sur le coût total de la nouvelle station dont il s'agit. — L'allocation sollicitée, qui y sera affectée en partie, permettra d'entamer sérieusement les premiers travaux.

Nonobstant la création de cette nouvelle station, la station actuelle, où le service éprouve souvent beaucoup de difficultés, réclamera des modifications importantes qui seront entamées à l'aide du même crédit.

En ce qui concerne les stations de Welkenraedt, de Chênée et du Trooz, l'État aura sa part à payer dans les travaux à exécuter à l'occasion de la construction des chemins de fer de Welkenraedt à la frontière prussienne, de Chênée à Verviers et du chemin de fer industriel des Fonds de Forêt

Il est aussi nécessaire de transformer la station de Dolhain, dont l'insuffisance est constatée, surtout depuis la remise à feu des hauts fourneaux de cette localité, et depuis les travaux du barrage de la Gileppe qui donnent lieu à des transports considérables de matériaux.

§ 29. *Aménagement de la station d'Ostende.* . . . . fr. 350,000

L'insuffisance et le mauvais aménagement de la station d'Ostende sont depuis longtemps constatés. Le Département des Travaux Publics a étudié un projet de transformation dont l'exécution pourra être entamée au moyen du crédit indiqué.

§ 30. *Continuation des travaux de la station de Liège* . . . . fr. 330,000

Ce crédit sera affecté notamment :

1° A l'établissement d'un nouveau hangar aux marchandises et de ses dépendances. Les installations actuelles laissent beaucoup à désirer et, depuis longtemps, il a été reconnu indispensable de les transformer ;

2° A la construction de la gare latérale qui doit compléter le bâtiment des recettes du côté donnant vers Verviers.

§ 31. *Travaux d'agrandissement et d'amélioration dans la station de Bruxelles (Nord)* . . . . fr. 330,000

Le Département des Travaux Publics a étudié depuis plusieurs années un projet

d'agrandissement de la station du Nord, comprenant notamment la création de nouvelles installations pour le service des voyageurs du côté de la rue du Progrès. Il est indispensable, surtout en prévision de l'ouverture du chemin de fer de ceinture, que l'on puisse entreprendre au plus tôt la réalisation de ce projet.

§ 32. *Travaux dans la station de Gand* . . . . . fr. 200,000

Le crédit sollicité sera employé :

1° A construire de nouveaux bureaux et salles d'attente pour les voyageurs dans le fond de la gare ;

2° A installer des appareils de concentration et de sécurité pour la manœuvre des signaux et excentriques ;

3° A établir des passerelles aux passages à niveau, des clôtures, etc.

§ 33. *Continuation des travaux de la nouvelle station de Mons* . fr. 150,000

Le crédit sollicité permettra d'effectuer les ouvrages restant à faire pour inaugurer le service dans la nouvelle gare, et d'entamer les travaux incombant à l'État dans l'aménagement de ses abords.

§ 34. *Travaux d'amélioration et d'agrandissement de l'arsenal de Malines et de ses abords.* . . . . . fr. 500,000

Dans l'exposé des motifs, déposé en séance du 28 mars 1865 de la Chambre des Représentants, à l'appui du projet de loi allouant au Département des Travaux Publics un crédit de 8,000,000 de francs pour parachèvement du réseau des voies ferrées de l'État, mon honorable prédécesseur a signalé l'impérieuse nécessité d'agrandir l'arsenal de Malines.

Les acquisitions de terrains que comporte la réalisation de ce projet sont terminées, et il convient aujourd'hui de mettre la main aux constructions à édifier.

Une somme de 500,000 francs est sollicitée à cet effet à titre de premier crédit ; la dépense totale à faire est estimée à 1,600,000 francs.

§ 35. *Extension du matériel des transports du chemin de fer.* fr. 1,500,000

Dès le mois de septembre 1869, l'industrie charbonnière a réclamé contre l'insuffisance du matériel pour le transport du charbon.

Tout en reconnaissant cette insuffisance, le Département des Travaux Publics pensait que cette situation n'aurait qu'une durée très-limitée, et qu'elle n'était que la reproduction d'un fait constaté de tout temps, à certaines époques de l'année, et qu'en présence de l'extension qu'avait reçue le matériel des transports du chemin de fer de l'État, il était difficile d'admettre que ce matériel fût insuffisant pour répondre aux besoins d'un trafic normal.

Cependant la pénurie persista et, notamment sous le rapport de la durée, elle prit des proportions qui dépassèrent sensiblement celles des années antérieures.

Vers le milieu de novembre 1869, une députation des exploitants des différents

bassins houillers du pays se rendit à Bruxelles, à l'effet d'insister sur la nécessité de prendre des mesures qui missent désormais l'industrie houillère à l'abri des inconvénients graves qui résultaient pour elle de la pénurie du matériel de transport.

Dans l'audience qu'il accorda à cette députation, le chef du Département lui proposa d'instituer une commission composée de fonctionnaires du chemin de fer et de délégués des industriels, à l'effet de rechercher les moyens de concilier, en ce qui touche ce matériel, les besoins des différents centres producteurs du pays avec ceux du service de l'exploitation.

Cette commission ne tarda pas à être constituée et, après de nombreux travaux, elle fut unanime à déclarer qu'en présence de la durée et de l'importance de la pénurie du matériel, en 1869, et en prévision surtout d'un développement du trafic amené par la reprise d'affaires qui s'est manifestée vers la fin de 1869 et qui, selon toutes les probabilités, ne fera que s'accroître, il était indispensable, tant dans l'intérêt de l'industrie que dans celui du chemin de fer lui-même, de pouvoir disposer pour l'automne prochain d'un matériel charbonnier plus considérable. Elle estima que l'effectif de ce matériel devait être porté à 6,500 véhicules. Le Gouvernement adopte ces conclusions.

Pour atteindre le chiffre de 6,500 wagons charbonniers, en tenant compte du matériel de l'espèce à fournir sur les fonds du budget de 1870, un crédit de 4,500,000 francs est nécessaire.

§ 36. *Continuation des travaux du palais du Roi* . . . fr. 500,000 »

Un rapport détaillé imprimé dans les actes de la Chambre (Ann. 1868, n° 112. Annexes, litt. D, p. 15) a fait connaître les sommes nécessaires à l'achèvement de toutes les nouvelles constructions et à l'appropriation intérieure du palais du Roi.

La Législature, depuis qu'elle a eu communication de ce rapport, a voté deux crédits destinés à continuer les travaux, savoir : un premier crédit de 500,000 francs, en 1868, et un deuxième crédit de 500,000 francs, en 1869. — Un crédit de 500,000 francs est indispensable pour la continuation des travaux pendant l'année actuelle.

§ 37. *Construction et ameublement d'écoles.* . . . fr. 4,000,000 »

Un septième crédit d'un million, destiné au matériel des écoles primaires, a été alloué au Département de l'Intérieur, par la loi du 29 juin 1869.

Le Gouvernement a accordé sur ce crédit quatre suppléments de subsides s'élevant ensemble à 14,535 francs. — Le surplus, soit 985,665 francs, a été réparti entre cent quatre-vingt-trois communes, pour être appliqué aux objets ci-après indiqués :

1° Construction de quatre-vingt-seize maisons d'école, comprenant cent soixante-douze classes ;

- 2° Agrandissement ou amélioration de trente-quatre locaux ;
- 3° Achat de soixante-quatorze mobiliers classiques ;
- 4° Construction de quatre-vingt-dix-sept habitations d'instituteur.

La dépense totale afférente à ces divers articles atteindra le chiffre de 2,763,143 francs. — Les provinces se sont engagées à y contribuer pour 611,152 francs, soit environ 22 p. ‰, et le contingent des communes a été fixé à fr. 1,168,716 francs, ou un peu plus de 42 p. ‰.

L'organisation matérielle de l'enseignement primaire tend de plus en plus à se compléter ; mais il reste encore beaucoup à faire. De nouveaux sacrifices sont indispensables, et les Chambres, dont la sollicitude s'est si souvent manifestée pour ce grand intérêt social, n'hésiteront pas, sans doute, à accorder au Gouvernement le huitième crédit d'un million qu'il sollicite aujourd'hui.

Il nous reste à parler des voies et moyens que nous nous proposons d'affecter aux dépenses que ces divers travaux exigeront.

L'exposé de la situation financière au 1<sup>er</sup> janvier 1870 constate que, en escomptant les résultats probables de l'exercice 1869, dont la clôture ne sera prononcée que le 31 octobre prochain, le Trésor ne devait être à découvert que d'environ deux millions de francs (fr. 2,207,534-14), pour être en mesure de répondre à tous les engagements résultant des lois spéciales votées jusqu'au 31 décembre 1869, et qui s'élèvent à plus de 48,000,000 de francs.

Mais, ainsi qu'on l'a fait ressortir dans ce même exposé, le Gouvernement prévoit que les budgets de 1870 lui offriront, sous la forme d'un nouvel excédant de recettes, les ressources nécessaires, non-seulement pour parer à ce découvert, mais pour assurer l'exécution de nouveaux travaux. A moins d'événements imprévus, on peut, dès aujourd'hui, compter sur un excédant assez notable ; les revenus ordinaires des mois de janvier et de février accusent déjà, sur ceux des mêmes mois de 1869, une augmentation de 1,000,000 de francs, somme qui, pour l'année entière, correspond à 6,000,000 de francs. Une nouvelle réduction d'environ 3,000,000 de francs doit être obtenue, en 1870, sur le budget de la dette publique, de sorte que le boni de cette année dépassera de 9,000,000 de francs le boni de 1869 (évalué à 10,587,000 francs), et atteindra par conséquent 19,600,000 francs ; c'est, à peu de chose près, à ce chiffre que s'élèvent nos engagements nouveaux :

Si, en effet, au crédit compris dans le projet de loi ci-annexé.	fr. 15,593,500
on ajoute le découvert au 31 décembre 1869. . . . .	2,207,534
ainsi que les crédits extraordinaires de 1,230,000 francs et de 800,000 francs votés depuis lors, l'un pour la construction de deux nouveaux paquebots, destinés au service entre Ostendè et Douvres, l'autre pour l'appropriation des anciennes colonies du Merxplas.	2,050,000
l'on arrive à une somme de . . . . .	fr. 19,850,834

Les ressources destinées à couvrir ces dépenses sont en partie éventuelles ;

mais il est probable qu'elles se réaliseront et, bien qu'elles absorbent tous les excédants présumés, les propositions du Gouvernement paraissent d'autant moins de nature à altérer l'excellente situation du Trésor, que certains crédits, parmi les plus importants, ne sauraient être entièrement employés dans le cours de cette année.

On croit donc pouvoir recommander ces propositions à la bienveillante sollicitude de la Chambre, et la prier de vouloir bien en faire l'objet de ses prochaines délibérations.

*Le Ministre des Finances,*

FRÈRE-ORBAN.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

A. JAMAR.

*Le Ministre de l'Intérieur,*

EUDORE PIRMEZ.

PROJET DE LOI.

**Léopold II,**

ROI DES BELGES,

*A tous présents et à venir, salut.*

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances, des Travaux publics et de l'Intérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE PREMIER.

Des crédits spéciaux, jusqu'à concurrence de quinze millions cinq cent quatre-vingt-treize mille cinq cents francs, sont ouverts au Gouvernement pour l'exécution des travaux ci-après, savoir :

1. AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

ROUTES.

§ 1<sup>er</sup>. Construction et reconstruction de ponts appartenant à des routes . . . . . fr. 300,000

§ 2. Travaux de raccordement de routes, tant au chemin de fer de l'État qu'aux chemins de fer concédés; redressement et amélioration de routes à la traversé des chemins de fer; subsides pour aider à l'établissement de chemins vicinaux aboutissant à des stations . . . . . 500,000

800,000

BÂTIMENTS CIVILS.

§ 3. Achat d'immeubles, rues de Louvain et de l'Orangerie, à Bruxelles, pour l'agrandissement du Sénat et des Ministères des Affaires Étrangères, de l'Intérieur, de la Guerre et des Travaux Publics. — Travaux de construction et travaux de restauration tant aux bâtiments précités qu'à ceux de la Chambre des Représentants, fr. 550,000

A reporter . . . . . fr. 550,000 800,000

Report . . . . . fr.	550,000	800,000
§ 4. Musée de Bruxelles : A. Construction de deux locaux destinés à l'agrandissement des galeries de tableaux et d'histoire naturelle (2° crédit). . . . . fr.	125,000	
B. Travaux d'appropriation d'un des bâtiments pour l'installation des collections entomologiques et achèvement, à la bibliothèque royale, de la salle de lecture, de la salle destinée au dépôt des ouvrages; installation de la bibliothèque de l'Académie. . . . .	69,000	
	<u>194,000</u>	
§ 5. Travaux d'appropriation d'une partie des locaux du Jardin botanique, à Bruxelles, pour l'exposition triennale des beaux-arts de 1869. . . . .	49,000	
§ 6. Continuation des travaux de restauration du palais des anciens princes évêques de Liège. . . . .	200,000	
§ 7. Construction, à Nieuport et à Beveren-lez-Rousbrugge, de bâtiments pour le service de la douane . . . . .	52,000	
	<u>1,025,000</u>	

## TRAVAUX HYDRAULIQUES.

§ 8. Amélioration du canal de Bruges à Ostende, en vue de donner plus de facilité à la navigation maritime. . . . . fr.	250,000	
§ 9. Agrandissement des écluses établies sur la Meuse en aval de Namur jusqu'à Liège . . . . .	350,000	
§ 10. Reconstruction du pont de Tamines, sur la Sambre . . . . .	140,000	
§ 11. Travaux à l'Escaut, dans le but d'améliorer l'écoulement des eaux, la navigation et le halage . . . . .	450,000	
§ 12. Réunion des embarcadères établis le long des quais du Kattendyck et du Rhin, bordant l'Escaut à Anvers . . . . .	500,000	
§ 13. Amélioration de la Lys . . . . .	140,000	
§ 14. Canalisation de la Mandel . . . . .	75,000	
§ 15. Travaux d'amélioration du régime du canal de Gand à Terneuzen, au point de vue de la navigation maritime. . . . .	5,000,000	
A reporter . . . . . fr.	<u>4,885,000</u>	1,825,000

Report . . . . .	fr. 4,883,000	1,823,000
§ 16. Travaux d'amélioration de l'écoulement des eaux de la Senne, de l'amont vers l'aval de la ville de Bruxelles . . . . .		40,000
§ 17. Amélioration du régime de l'Yser . . . . .		400,000
§ 18. Agrandissement du bassin d'échouage des bateaux pêcheurs à Ostende . . . . .		300,000
§ 19. Amélioration du port d'Ostende . . . . .		73,000
§ 20. Part d'intervention de l'État dans la reconstruction en maçonnerie des murs de quai des bassins de commerce, à Ostende . . . . .		138,500
§ 21. Port de refuge de Blankenberghe . . . . .		33,000
§ 22. Travaux de défense à la côte.		300,000
§ 23. Établissement de nouveaux phares, à Blankenberghe et à Heyst.		173,000
		<u>6,368,500</u>

## CHEMINS DE FER.

§ 24. Continuation des travaux du chemin de fer de raccordement entre les stations du Nord et du Midi, à Bruxelles. . . . .	fr. 300,000	
§ 25. Continuation des travaux de la station de Charleroi. . . . .	300,000	
§ 26. Continuation des travaux de la station de Tournay . . . . .	300,000	
§ 27. Continuation des travaux de la station de Bruxelles (Midi). . . . .	300,000	
§ 28. Établissement d'une nouvelle station à l'extrémité est de la ville de Verviers, travaux dans la traversée de cette ville ainsi que dans la station actuelle; et travaux d'extension dans les stations de Chênée, du Trooz, de Welkenraedt et de Dolhain . . . . .	900,000	
§ 29. Aménagement de la station d'Ostende . . . . .	350,000	
§ 30. Continuation des travaux de la station de Liège. . . . .	350,000	
§ 31. Travaux d'agrandissement et d'amélioration dans la station de Bruxelles (Nord) . . . . .	350,000	
A reporter . . . . .	fr. 3,950,000	<u>8,193,500</u>

Report . . . . .	fr. 3,950,000	8,193,500
§ 32. Travaux dans la station de Gand . . . . .	200,000	
§ 33. Continuation des travaux de la nouvelle station de Mons . . . . .	150,000	
§ 34. Travaux d'amélioration et d'agrandissement de l'arsenal de Malines et de ses abords . . . . .	500,000	
§ 35. Extension du matériel des transports des chemins de fer de l'État. . . . .	1,800,000	
		<u>6,100,000</u>
Total . . . . .	fr. 14,293,500	<u><u>14,293,500</u></u>

## B. AU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

§ 36. Continuation des travaux du palais du Roi . . . . .	fr. 500,000
§ 37. Construction et ameublement d'écoles. . . . .	1,000,000
Total . . . . .	fr. 1,500,000

## ART. 2.

Les crédits ouverts à l'art. 1<sup>er</sup> seront couverts par les ressources ordinaires de l'État.

## ART. 3.

La présente loi sera exécutoire le lendemain de sa publication.

Donné à Bruxelles, le 21 mars 1870.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Finances,*

FRÈRE-ORBAN.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

A. JAMAR.

*Le Ministre de l'Intérieur,*

EUDORE PIRMEZ.