

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 AOÛT 1851.

EXÉCUTION DE DIVERS TRAVAUX D'UTILITÉ PUBLIQUE.

Rapport fait, au nom de la section centrale ⁽¹⁾, par H. VEYDT.

MESSIEURS,

La section centrale vient vous rendre compte de l'examen des sections et du résultat de ses délibérations sur le projet de loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique.

Le moment est enfin arrivé de donner à cette exécution, si longtemps ajournée, une impulsion féconde. Ce moment était impatientement attendu ; car, malgré la divergence d'opinion qui s'est manifestée au sujet d'un petit nombre de ces travaux, et quoiqu'il y ait eu, dans une ou deux sections de la Chambre, des combats à livrer, des sièges à soutenir, on a cependant été unanime sur l'opportunité de mettre la main à l'œuvre afin d'achever ou d'entreprendre plusieurs travaux importants, auxquels les graves événements de 1848 sont venus si inopinément mettre obstacle.

Un grand nombre d'entre nous, Messieurs, retrouvent dans le projet actuel d'anciennes connaissances, s'il est permis de s'exprimer ainsi. Elles le sont surtout

(1) Projet de loi, n° 250.

(2) La section centrale, présidée par M. DELFOSSE, était composée de MM. LE HON, CH. ROUSSELLE, LESOINNE, LOOS, VEYDT et OSY.

pour le rapporteur de la section centrale, qui conservera un long souvenir du jour, où il eut l'honneur d'apporter à la Chambre le projet du 23 février 1848 ⁽¹⁾.

N'est-ce point une présomption favorable, un bon argument même pour ces travaux de les voir représentés? Si, durant cet intervalle de plus de trois années, l'opinion du pays s'était prononcée contre eux, s'ils n'avaient en vue que de donner satisfaction à des besoins publics sur lesquels on ne saurait être d'accord, le Gouvernement aurait écouté cette opinion et se serait bien gardé de reproduire ces travaux devant la Législature.

Le projet de loi du 2 juillet 1851 est plus complet sous divers rapports; il devait l'être. Déjà, au commencement de 1848, la crise des subsistances, suivie d'une crise financière, avait exercé une influence fâcheuse sur les conditions générales du crédit, et les entreprises des chemins de fer concédés en avaient rudement senti le contre-coup. On s'était livré pour elles à une véritable course au clocher; la fièvre avait été générale; le Gouvernement, les Chambres, les Compagnies, les particuliers en avaient été atteints au même degré. On demeura bientôt convaincu qu'on avait voulu trop faire à la fois et, comme il arrive toujours en pareil cas, il y eut réaction. Cependant les Compagnies conservaient l'espoir de surmonter les difficultés en temporisant, en obtenant du Gouvernement et des Chambres que certaines conditions fussent moins rigoureusement exécutées.

La crise politique, qui éclata en France, détruisit complètement cet espoir. Des Compagnies ont dû renoncer à leur entreprise et se mettre en liquidation. D'autres se sont soutenues et ont fait de louables efforts, d'énormes sacrifices pour l'exécution partielle de leur œuvre. Le Gouvernement a pensé qu'il était convenable et juste de prêter assistance à ces Compagnies; il lui a paru qu'il ne s'agissait pas ici d'un intérêt isolé de spéculation, mais d'un grand intérêt public; qu'il s'agissait de relever l'esprit d'association et de lui rendre la force et le courage, à l'aide desquels il est appelé à multiplier sur notre sol une partie des grands travaux, d'où dépend l'avenir de notre pays. Puisque l'État ne peut les entreprendre tous avec les fonds du trésor, puisqu'il est devenu évident que les Compagnies, abandonnées à leurs seules ressources, ne peuvent pas les exécuter, il y a lieu de provoquer une alliance entre l'État et l'industrie particulière.

En d'autres circonstances, sans ces puissantes raisons qui tracent la conduite à suivre, cette intervention eût donné lieu à de longs débats. Il n'en pas été ainsi. La garantie par l'État d'un *minimum* d'intérêt a reçu le meilleur accueil. Les

(1) Session de 1847-1848. Projet de loi, n° 152, relatif à l'exécution de travaux d'utilité publique, et d'autres mesures d'intérêt général.

sections ont en général partagé l'avis de l'honorable M. Dechamps qui, dans un remarquable rapport sur cette question ⁽¹⁾, en parlait en ces termes : « Exécuter » de nombreux et d'utiles travaux publics, en doter le pays dans le plus court » délai, les établir avec le moins de dépenses possibles pour le trésor, voilà ce » qu'il faut atteindre; voilà ce qu'on atteindra par l'association de l'industrie » privée et de l'État, association que la garantie d'intérêt établit. »

Et quant à l'application du principe, le projet a eu soin d'introduire dans la loi la fixation d'un *maximum* pour les dépenses de construction et de faire en sorte que la garantie ne promette ni trop ni trop peu et ne soit, en quelque sorte, suivant cette expression qui rend bien l'idée, rien de plus qu'un parachute. Les limites sont nettement posées.

Cette mesure de reconstituer le crédit des Compagnies en l'étayant du crédit de l'État, sera, on peut l'espérer avec confiance, une mesure efficace.

Une autre, non moins utile, c'est d'avoir à cœur de témoigner des sentiments de bienveillance à l'égard des entreprises commencées ou achevées, de se complaire à en accroître les chances de succès, en se relâchant un peu des exigences d'art, des obligations et des dépenses d'une utilité douteuse; en abandonnant chaque entreprise à ses conditions naturelles, la laissant se mouvoir en toute liberté.

L'achèvement des chemins de fer concédés importe à un haut degré aux intérêts du pays. Il tient en réserve, pour les classes ouvrières, des sommes considérables. Les terrassements, les travaux d'art, le matériel pour la voie et le matériel roulant, les bâtiments des stations et des ateliers assurent des salaires, des revenus, pendant plusieurs années, à de nombreux ouvriers qui prendront part à ces constructions et à leurs familles.

Les bénéfices à recueillir ensuite de l'exploitation des nouvelles voies ne seront pas moins importants. Il n'est pas possible d'en indiquer le chiffre, mais, par le raisonnement, on peut se faire une idée du grand nombre de personnes que ces chemins de fer occuperont, dans les mines, pour l'extraction de la houille, son transport, la fabrication du coke; dans les ateliers, pour l'entretien des machines et de la voie; dans le service, pour l'administration et la locomotion.

Que d'avantages résulteront encore pour le public tout entier des économies de temps et d'argent; que de bénéfices assurés à l'industrie pour le transport rapide et régulier de ses produits; de sécurité donnée au commerce pour la conservation de ses débouchés extérieurs vers une partie de l'Allemagne et de la Suisse, grâce à cette grande ligne qui ira d'un trait de Namur à Arlon et qui aura,

(1) Session de 1841-1842, séance du 13 juin 1842, Rapport, n° 398.

en outre, le mérite de rapprocher toutes les parties du territoire belge et de resserrer les liens de notre unité nationale. Ce sont ces avantages réunis qui ont valu à cette ligne le vote favorable de la presque unanimité des sections, quoiqu'elles sachent que l'État sera appelé à faire plus que prêter l'appui moral de son concours.

Tant de raisons existent pour tenter en faveur des chemins de fer un effort sérieux et décisif ; l'opportunité du moment pour s'en occuper et faire un appel à la raison calme du pays en faveur des travaux dont l'exécution doit être confiée à l'État, a rencontré si peu de contradicteurs, qu'il est bien permis d'espérer que le projet de loi obtiendra l'approbation des Chambres. Les sacrifices qu'il imposera au trésor auront leurs compensations. Le Gouvernement y a déjà pourvu par des lois spéciales d'impôt, et, indépendamment des ressources qu'elles doivent procurer, les impôts ordinaires feront rentrer dans les caisses publiques, par des voies diverses, multipliées à l'infini, une partie des sommes qui seront dépensées et dont la répartition sur plusieurs années procurera au pays les éléments les plus certains de stabilité, de paix et de progrès.

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES (1).

Avant de s'occuper d'aucune disposition spéciale, il s'est élevé, au sein de la section centrale, des questions que l'on peut envisager comme préjudicielles et dont il est nécessaire de rendre compte en premier lieu.

Le dépouillement des procès-verbaux des sections étant achevé, on a été d'accord que toutes les demandes de renseignements, sauf une seule, seraient communiquées au Gouvernement avec invitation d'y répondre.

La 6^e section avait chargé son rapporteur de s'informer si le Gouvernement a besoin d'une somme considérable pour le matériel de l'armée, et quelle est cette somme? Cette demande d'information a été soutenue en section centrale. Des membres ont dit qu'il était prudent de faire la part des besoins existants et, suivant eux, inévitables tant pour le matériel de guerre que pour le parachèvement du chemin de fer, avant de s'engager dans une nouvelle voie de dépenses. Le montant du découvert du trésor est connu. Si, comme on l'a annoncé, il va disparaître momentanément, en y appliquant les ressources que fournira l'emprunt, le pays pourrait être pris au dépourvu, comme en 1848, lorsqu'il s'agissait de faire face à des moyens extraordinaires de défense, et cette éventualité peut se représenter en 1852. Il importe de connaître la situation sous toutes ses faces. Il serait insolite d'écarter une demande de renseignements qui n'a pas d'autre but. Quand la section centrale l'aura reçue, elle avisera à l'usage qu'il convient d'en faire.

D'autres membres sont d'avis que la prudence conseille, au contraire, d'attendre. Le Gouvernement ne pourrait encore se prononcer avec certitude. Le travail des sous-commissions nommées pour l'examen approfondi des principales questions du budget de la guerre est terminé, il est vrai; mais il doit être soumis à l'examen

(1) Les observations et les demandes spéciales des sections se trouvent mentionnées aux articles ou aux *littera*, auxquels ils se rapportent.

La 2^e section a demandé des renseignements, qui embrassent de grands détails.

Ils consistent à savoir quels sont les travaux publics exécutés depuis 1815 :

1^o Aux frais de l'État;

2^o Au moyen de subsides de l'État;

3^o Par voie de concession de péages; à quelles conditions?

4^o Le coût de ces travaux;

5^o Les dépenses d'entretien;

6^o Le produit.

La même section a encore demandé :

1^o Le degré d'avancement de tous les chemins de fer qui ont été concédés et ne sont pas entièrement terminés;

2^o Le montant des cautionnements versés, leur emploi, s'il y a lieu;

3^o Le montant des capitaux dépensés en acquisitions de terrains et en travaux.

Les renseignements, que le Gouvernement a transmis à la section centrale, se trouvent aux annexes n°s I à VI.

de la commission centrale, qui ne sera en mesure de se prononcer sur le degré d'insuffisance du matériel de l'armée, qu'après s'être fixée sur la solution à donner à d'autres questions d'une grande importance. On ne recevrait, en ce moment, que des renseignements incomplets, provisoires, sur lesquels on ne pourrait se baser. Si un chiffre est produit, la question des besoins du matériel de guerre n'est plus entière ; le Gouvernement pourrait se regarder comme plus ou moins lié par un chiffre qu'il aurait lui-même fourni. Tout ce qui regarde l'armée doit rester en dehors des crédits extraordinaires demandés pour des travaux publics.

La demande de ces renseignements est mise aux voix et rejetée par quatre voix contre trois.

La section s'occupe ensuite de la demande de division en autant de projets de loi qu'il y a de travaux distincts. La majorité de la 3^e section s'est prononcée dans ce sens.

Un membre appuie cette proposition, adoptée par la 3^e section. Suivant lui, c'est un moyen de laisser plus de liberté aux opinions, plus d'indépendance pour les votes et d'avoir plus sûrement l'expression générale du pays.

Un autre membre partage cette manière de voir. Lui aussi est partisan de grands travaux d'utilité publique ; mais évitons, dit-il, de trop faire à la fois. Sachons nous borner et choisir. On a agi ainsi en 1845. On a prononcé le mot de *coalition*. C'en serait une véritable si le Gouvernement persistait à vouloir comprendre tous ces travaux dans une même loi, à enchaîner le vote de la Législature à leur adoption complète.

Un autre membre est d'avis qu'on ne gagnerait rien à diviser. Cette entente, cette coalition, si on veut, ne peut manquer de se produire, toutes les fois que les intérêts divers d'un grand nombre de localités sont en cause. Jugons si les travaux sont réellement utiles ; dans l'affirmative, votons-les ; dans la négative, rien n'empêche que nous n'en préférions d'autres ; le Gouvernement avisera ensuite sur le parti qu'il croira devoir prendre.

Un quatrième membre ne donne pas non plus à la disjonction cette prétendue vertu de garantir mieux l'indépendance des votes. Cependant, sous le rapport de la forme et de la régularité, il eût préféré quatre ou cinq projets de loi distincts, parce que les matières sont aussi essentiellement distinctes de leur nature, chemins de fer, voies navigables et leur exécution par l'État ou par des Compagnies avec ou sans concours, constructions de prisons, d'écoles, etc. Mais, puisque le Gouvernement a suivi une autre marche, il n'a pas l'intention de proposer de revenir sur ce qui est fait.

Le membre, qui a, le premier, soutenu la division, la regarde comme indispensable pour avoir toute latitude de substituer d'autres travaux à ceux qui sont proposés ; il espère démontrer qu'il y en a de plus utiles, de plus urgents.

Il lui est répondu que la réunion n'y met pas obstacle. Le membre qui lui fait cette réponse, ajoute qu'il y a une coalition qui peut s'avouer ouvertement, parce qu'elle naît de la nature des choses, qu'elle est même une précieuse garantie pour tous les intérêts. Si, au contraire, on divise l'ensemble, il faudra se concerter, se faire des concessions réciproques pour le reconstituer d'une manière ou d'autre, et créer en sa faveur une majorité telle quelle.

Une proposition de division est ensuite formulée dans les termes suivants :

1. Projet de loi pour les anciennes concessions ;
2. Nouvelles concessions ;
3. *Litt. A à E et G.* Canaux et rivières ;
4. *F.* Ports et côtes ;
5. *H.* Élargissement des écluses du canal de Bruxelles à Charleroy ;
6. *I.* Chemin de fer de Contich à Lierre ;
7. *K.* Chemin de fer de l'État. Extension du matériel ;
8. *L.* Prisons ;
9. *M.* Hygiène publique ;
10. *N.* Bâtiments d'écoles.

Après avoir été combattue et défendue par des raisons analogues à celles qui ont été analysées plus haut, la proposition est mise aux voix et rejetée par cinq voix contre deux.

Y a-t-il certitude que les Compagnies exécuteront les travaux ?

Un membre demande quelles sont les assurances du Gouvernement que les travaux des Compagnies s'exécuteront ? Cet honorable membre a des motifs sérieux de croire qu'elles ne trouveront pas les capitaux nécessaires. Quoique favorable à l'achèvement des lignes commencées, il attendra des explications avant de se prononcer.

Un autre membre croit que la section centrale doit prendre connaissance des bilans et des comptes de profits et pertes des Sociétés concessionnaires. Quoiqu'elles soient restées en défaut, on propose de leur faire des faveurs. Seront-elles efficaces, cette fois ? Il serait déplorable que ce ne fût qu'un nouveau moyen d'agiotage, le premier n'ayant pas réussi. Il voudrait la publicité et la concurrence ; l'intervention de l'État au moyen de la garantie d'un *minimum* de revenu assure des chances de succès.

On lui répond que les Sociétés ont eu à subir la crise de 1848, et qu'en égard aux dépenses déjà faites, elles méritent une préférence. C'est même de la reconnaissance que l'on doit envers celles qui ont su achever tout ou partie de leurs travaux et n'ont pas craint d'y consacrer toutes leurs ressources.

Le Gouvernement a eu recours à divers moyens pour provoquer l'exécution d'un ensemble de travaux publics. Nous avons décrété une série de grands travaux en 1834. Il y a eu une longue halte ensuite : il est temps de sortir de l'inactivité dans laquelle les circonstances nous ont retenus depuis tant d'années. En 1834, c'était le tour des chefs-lieux des provinces : ce doit être le tour aujourd'hui des chefs-lieux d'arrondissement. Les travaux publics bien entendus n'appauvrissent pas un pays, ils tendent plutôt à l'enrichir. En présence de l'activité qui règne autour de nous dans les pays étrangers, nous ne pouvons nous croiser les bras. Notre industrie, obligée de lutter et de se produire sur tous les marchés, a besoin d'y arriver aux meilleures conditions possibles et l'économie, la célérité des transports sont les premières de ces conditions.

Le premier membre, qui a parlé des probabilités d'exécution, propose de demander au Gouvernement sur quelles garanties il se fonde pour croire que les Sociétés trouveront les fonds nécessaires à l'achèvement des anciens travaux et de

ceux qui font l'objet des art. 2 et 4. Il demande, en second lieu, communication des derniers comptes-rendus des Sociétés de l'Entre-Sambre-et-Meuse, du Luxembourg et de la Flandre occidentale.

Plusieurs sections se sont vivement préoccupées des chances d'exécution. L'une d'elles (la 5^e) s'est prononcée en ce sens que le Gouvernement ne devrait mettre la main à l'œuvre, là où il s'est réservé d'exécuter les travaux, que lorsqu'il aura acquis la conviction que les Compagnies travailleront dans les parties du pays, où des concessions leur sont faites. Elle voudrait la simultanéité ou du moins la ponctualité d'exécution partout.

Toute la section centrale est d'accord sur ces renseignements à demander. La réponse reçue se trouve insérée plus loin, à propos d'une observation faite sur la convention A.

Quant aux bilans et comptes-rendus des Sociétés et d'autres encore, ils ont été communiqués, sauf pour la Société du chemin de fer du Luxembourg, qui n'a jamais fourni de bilan. Ces pièces seront déposées sur le bureau pendant la discussion.

§ 1^{er}.

Travaux à exécuter par des compagnies, moyennant garantie par l'État d'un *minimum* d'intérêt.

A. — CHEMIN DE FER DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE.

EXAMEN DES SECTIONS ET DE LA SECTION CENTRALE.

La question de principe du *minimum* d'intérêt est résolue affirmativement par dix voix contre deux, une abstention, par la 1^{re} section, et par dix voix, une abstention, par la deuxième.

La 5^e déclare qu'elle n'entend pas résoudre une question de principe, mais seulement des questions de fait.

La 6^e rejette le système du *minimum*, par cinq voix contre trois; trois abstentions.

Ce mode d'intervention du Gouvernement n'est pas combattu en section centrale. Il n'y a pas eu de discussion spéciale à ce sujet.

Les 5^e et 6^e sections posent les questions suivantes, qui se rapportent aux conventions en général :

La 5^e section : 1^o A partir de quelle date les 50 ans commencent-ils à courir pour les travaux exploitables par sections? Est-ce à partir de l'achèvement total des travaux?

2^o Si, à l'expiration du terme de 50 ans (50 pour la convention relative à la jonction de la Lys à l'Escaut), l'État est resté en avances, par suite des intérêts qu'il aura servis durant les années peu productives, conserve-t-il le droit de les récupérer successivement, pendant le restant du terme des concessions?

La 6^e section déclare qu'en accordant la garantie d'intérêt, elle entend que les recettes totales des chemins de fer entrent en ligne de compte, avant que la

garantie du Gouvernement puisse être invoquée. Elle s'est prononcée en ce sens par sept voix contre deux ; deux abstentions.

Cette section émet le vœu que le Gouvernement s'assure que les sociétés présentent les garanties nécessaires pour l'achèvement des travaux.

CONVENTION, ANNEXE A DU PROJET DE LOI.

La 2^e section remplace les mots : *d'accord avec les ingénieurs de l'État*, par ART. 2. ceux-ci : *d'accord avec le Gouvernement*. M. le Ministre des Travaux Publics est entendu à ce sujet. Il croit utile de faire une observation préliminaire, applicable à toutes les modifications qui seront indiquées. Les conventions, soumises comme annexes, ont fourni matière à de longues négociations. Si l'on croit qu'il y ait lieu de revenir sur quelques clauses, d'y apporter des changements, de nouvelles négociations devront être ouvertes et le Gouvernement ne se refuse pas à les ouvrir. Mais elles n'ont de chances de succès que pour autant qu'elles n'altèrent aucune disposition fondamentale et il faudra, dans la plupart des cas, laisser une certaine latitude d'agir. En ce qui le concerne, M. le Ministre déclare qu'il ne négligera rien pour faire accueillir les modifications.

Il est convenu que la section centrale indiquera celles qui lui paraîtront utiles. Si, pendant la discussion publique, il est démontré qu'il y en a d'essentiellles, elles pourront devenir l'objet d'amendements aux articles du projet de loi.

Il a été tenu note du changement de rédaction indiqué à l'art. 2 par M. le Ministre des Travaux Publics, qui s'en expliquera, comme sur les autres, après s'être concerté avec les parties contractantes.

La 3^e section propose de remplacer l'indication du printemps par une date ART. 4. précise.

Cette observation est appuyée par un membre de la section centrale ; suivant lui, elle n'est pas sans importance. On devrait commencer dès l'ouverture de la saison des travaux.

La section centrale propose la date du 15 avril pour toutes les conventions.

La 2^e section appelle l'attention de la section centrale sur la question de savoir ART. 5, § 2. si, par les mots *capital dépensé*, on entend également les intérêts des capitaux dépensés, pendant l'exécution des travaux. Ces intérêts entrent-ils dans le coût réel de l'entreprise ?

M. le Ministre informe la section centrale que l'on ne s'est pas expliqué sur ce point. On a sans doute entendu le régler d'après les principes adoptés en matière de travaux publics.

La section centrale se borne à demander au Gouvernement de s'entendre à ce sujet avec les Sociétés concessionnaires.

Un membre de la section centrale voudrait une solidarité entre le tronc principal et les embranchements ; selon lui, la garantie de l'État ne devrait être réclamée que lorsque toutes les parties de la concession réunies ne donneraient pas 4 p. % d'intérêt.

Il résulte des explications données par M. le Ministre que la Compagnie d'Entresambre-et-Meuse a, comme les autres, insisté sur cette séparation des résultats

financiers. C'est réellement un avantage qu'elles ont eu l'intention de s'assurer, et s'il leur était retiré, elles ne contracteraient plus.

La question de solidarité entre l'exploitation de la totalité du parcours est mise aux voix et rejetée par six voix contre une.

ART. 6, § 1. La 5^e section demande que les sections successives, qui pourront être livrées à la circulation, soient nominativement désignées, comme cela s'est fait dans la convention B, art. 8.

M. le Ministre déclare que, dans son opinion, rien ne s'oppose à ce qu'il soit fait droit à cette demande.

ART. 8. La même section appelle l'attention sur l'utilité de régler de commun accord le poids des rails.

Ce sera l'affaire du cahier des charges. Le Gouvernement veillera qu'il ne soit fait usage que de rails ayant le poids requis pour la construction d'une bonne voie ferrée.

ART. 10. La 2^e section demande si les frais d'administration entreront en compte pour établir le bilan des recettes des embranchements ?

En section centrale, un membre demande si les frais d'entretien font partie des frais d'exploitation.

M. le Ministre répond affirmativement aux deux questions.

ART. 11. La 2^e section entend que, dans aucun cas, le Gouvernement ne puisse être tenu de garantir qu'une somme égale à 4 p. % du *maximum* de cinq millions ; elle demande, en conséquence, que l'on ajoute à l'article le paragraphe de l'art. 12 de convention B.

Adopté par la section centrale, de commun accord avec le Gouvernement.

L'article sera complété par le paragraphe suivant :

« Il est expressément entendu que, quels que soient les résultats du décompte, l'État ne pourra être tenu de payer à la Compagnie une somme plus forte que celle représentant 4 p. % du capital dépensé dans la construction, au *maximum* de 5,000,000 de francs.

ART. 12. Un membre de la section centrale est convaincu que la prévision d'un bénéfice de plus de 7 p. % ne se réalisera jamais. Cette stipulation équivaut pour lui à l'exclusion du trésor de toute chance de récupérer ses avances. Il lui semble qu'on aurait dû s'arrêter à un bénéfice moins problématique.

La majorité de la section centrale croit qu'il y a lieu de maintenir la stipulation. On ne saurait prévoir les résultats de ces entreprises qui embrassent une si longue série d'années. La prime d'encouragement, qui leur est donnée, se comprend et se justifie.

ART. 16. La 2^e section demande s'il ne serait pas nécessaire d'ajouter, comme à l'article précédent, les mots *de plein droit* après le mot *déchus*.

L'article doit être entendu comme si ces mots se trouvaient dans son texte. Dans les deux cas, la déchéance sera formellement encourue.

Après ces observations sur les articles, un membre propose, en section centrale, que le Gouvernement négocie avec les Compagnies pour se réserver la faculté d'exploiter lui-même et aux frais des Compagnies, les trois chemins de fer concédés, lorsqu'il sera appelé à compléter le *minimum* d'un revenu de 4 p. %/. Il cite l'exemple de ce qui se pratique sur des lignes de l'Allemagne.

M. le Ministre dit qu'il n'y a pas parité dans la situation. Le Gouvernement prussien est en même temps co-propriétaire des chemins, à cause de son large concours comme actionnaire, indépendamment de sa garantie d'intérêt. Toutefois, il ne s'oppose pas à négocier une faculté, dont il pourrait être fait éventuellement usage ; il croit même que les Compagnies ne la repousseront pas. Mais serait-elle bien à l'avantage de l'État ?

La section centrale, par quatre voix contre trois, est d'avis qu'il n'est pas désirable qu'une semblable clause soit insérée dans les conventions.

S'il arrive que des sections coûtent plus et absorbent la totalité des prévisions de dépenses, que fera-t-on à l'égard des travaux non achevés ?

M. le Ministre répond que le calcul du coût de l'entreprise a dû être soumis au conseil des hommes de l'art et considéré par eux comme suffisant. Les Compagnies se mettront sans doute en mesure d'achever le tout, même avant d'entreprendre, puisqu'elles s'exposeraient à encourir la déchéance. Dans l'hypothèse, les sections achevées et tous les sacrifices qu'elles auraient exigés pourraient l'être en pure perte, si la totalité des travaux ne s'exécutait pas, suivant les clauses des conventions. Évidemment ce sont là des garanties sérieuses, indépendamment de l'intérêt d'en finir pour entrer, le plus tôt possible, en jouissance du revenu annuel assuré par l'État.

Un autre membre demande ici la réponse du Gouvernement à une question générale, qui lui a été communiquée : Les Compagnies seront-elles en mesure de remplir leurs engagements ?

Cette réponse a été donnée en ces termes :

« Les Compagnies de chemins de fer ont, on le sait, le plus grand intérêt à achever leurs travaux ; elles ont déjà engagé dans ces entreprises des capitaux considérables, et elles doivent faire tout ce qui dépend d'elles pour se mettre à l'abri des déchéances et des pertes qui en seraient la suite. La Société du chemin de fer de la Flandre occidentale a dépensé 8,000,000 de francs ; la Société de l'Entre-Sambre-et-Meuse a dépensé 13,000,000 de francs ; la Compagnie du Luxembourg a fait des travaux importants, et elle a un cautionnement qu'elle serait exposée à perdre.

» Dans les circonstances difficiles où les Compagnies se trouvent, le Gouvernement croit qu'il convient de leur venir en aide, en leur donnant le moyen d'appeler à elles les capitaux. Ce moyen est la garantie d'un *minimum* d'intérêt.

» Les conventions provisoires, qui ont été conclues à cet effet, ont été mûrement débattues ; elles ont reçu l'adhésion du conseil d'administration des Compagnies ou même déjà de l'assemblée générale des actionnaires. Il s'agit donc d'actes sérieux, réfléchis, et dont l'objet doit se réaliser.

» En ce qui regarde la Compagnie nouvelle du chemin de fer de Dendre et Waes, le Gouvernement a pu demander, et cette Compagnie a dû faire des justi-

fications particulières de nature à donner l'assurance que l'entreprise serait menée à bonne fin. »

Un membre reproduit une question, posée par la 6^e section : le Gouvernement serait-il en droit de concéder à d'autres Compagnies les embranchements que les Compagnies ne sont plus tenues d'exécuter ?

Il l'applique à la convention *A*, en disant : ce que l'art. 19 de la convention nomme *les lignes accessoires de Florennes à la Meuse et d'Oret à la Sambre*, est dans la réalité un chemin de fer distinct et indépendant, dont le projet a été fait par M. l'ingénieur Splingard. Il parcourt les localités les plus riches en minerais de fer et les met, de la manière la plus directe, en communication avec la Sambre et avec la Meuse.

Il importe donc qu'il soit bien expliqué que, si la Compagnie se trouve déchargée de l'obligation de construire ce chemin de fer, que la convention nomme *lignes accessoires*, le Gouvernement et la Législature récupèrent aussi le droit de le concéder de nouveau et que la Compagnie ne pourra se prévaloir des conventions qu'elle aurait faites avec l'auteur du projet ou de tout autre moyen pour s'opposer à cette concession, si elle est jugée utile à l'avenir.

M. le Ministre répond que le Gouvernement a conservé son libre arbitre comme la Législature le conservera, après l'approbation des conventions. Mais si l'hypothèse se réalisait, il y aurait à examiner ce que la justice et l'équité commandent de faire, lorsque les Compagnies auront, de leur côté, loyalement exécuté leurs engagements.

Une dernière question enfin ; d'autres Sociétés n'ont-elles pas demandé les mêmes avantages pour les aider dans l'achèvement de leurs travaux ?

M. le Ministre, supposant que c'est du chemin de fer d'Erquelines que la 6^e section a entendu parler, répond : que ce rail-way ne pourrait devenir un affluent pour celui de l'État et être par conséquent digne de sa sollicitude qu'après la construction du tronc principal de Saint-Quentin à Maubeuge.

Or, on est encore bien loin de compte. En attendant c'est la voie concurrente qui s'achève. Une intervention en sa faveur ne se justifierait pas.

VOTE DES SECTIONS ET DE LA SECTION CENTRALE SUR LA CONVENTION A.

La 1^{re} section adopte par six voix contre une ; six membres s'abstiennent.

La 2^e adopte par sept voix contre une ; cinq abstentions.

La 3^e adopte par six voix contre une ; cinq abstentions.

La 4^e adopte.

La 5^e adopte par huit voix ; une abstention.

La 6^e rejette par cinq voix contre quatre ; deux abstentions.

La section centrale adopte par cinq voix contre une ; une abstention.

B. — CHEMIN DE FER DU LUXEMBOURG.

CONVENTION, ANNEXE B DU PROJET DE LOI.

EXAMEN DES SECTIONS ET DE LA SECTION CENTRALE.

La 5^e section fait une observation relative au délai d'un an pour indiquer les points où le chemin de fer aboutira aux frontières de la France et du Grand-Duché; elle pense qu'il aurait pu être plus court. ART. 4.

Il a été répondu que c'est un *maximum*. Les négociations sont déjà commencées et il est de l'intérêt des parties de se mettre d'accord, le plus tôt possible.

Le section centrale engage avec instance le Gouvernement à hâter la conclusion des conventions internationales, qui peuvent assurer, d'une manière définitive et dans un temps rapproché, le prolongement du chemin de fer belge avec les lignes étrangères. Ceci a paru si important qu'une section, la 6^e, a chargé son rapporteur de demander que le Gouvernement ne soit tenu de payer un *minimum* d'intérêt qu'autant que le chemin de fer ait atteint l'un des aboutissants principaux.

La 2^e section propose de terminer l'article par ces mots : *sera proposé par la Compagnie et approuvé par le Gouvernement*, au lieu de : *sera réglé par la Compagnie, de concert avec l'administration des ponts et chaussées*. ART. 5.

La Compagnie, déclare M. le Ministre, a demandé que les dispositions du cahier des charges, relatives aux pentes et rampes, ne lui soient pas appliquées dans toute leur rigidité, afin de ménager les dépenses. Les questions de pentes et de courbes sont des questions d'argent. On devra débattre ces points avec les ingénieurs de l'État et on réglera de commun accord.

Il sera toutefois tenu note du changement de rédaction indiqué par la 2^e section.

Un membre de la section centrale critique la faculté accordée à la Compagnie de n'exécuter la route que sur une seule voie. C'est une dérogation aux cahiers des charges de février 1846. La double voie, l'achat des terrains et l'exécution des travaux d'art dans ce système étaient choses convenues et qu'il fallait maintenir. Dans la session de 1844-1845, le Gouvernement est venu soutenir la nécessité d'une double voie de rail-way. Pourquoi admettre une stipulation contraire à cette nécessité qu'il reconnaissait alors?

M. le Ministre, après avoir fait remarquer que le cahier des charges de 1846 n'obligeait qu'à l'achat des terrains et à la construction des travaux d'art dans la prévision du doublement de la voie, répond que le Gouvernement a été amené par plusieurs motifs à faire une concession sur ce point.

On ne peut comparer la ligne du chemin de fer de Namur à Arlon aux lignes du rail-way de l'État, qui ont des embranchements nombreux.

La première est une ligne à grande distance, avec peu de stations, ayant un caractère commercial et international et devant plus servir au transport des marchandises qu'aux voyageurs. En supposant un trafic beaucoup plus considérable que celui qui existera, les premières années du moins, un seul convoi de marchandises par jour suffira amplement. Il pourrait être de 50 ou 60 waggons, en faisant usage de locomotives plus fortes.

Si un si bel avenir est réservé au chemin de fer d'Arlon, la Compagnie ne recu-lera plus devant les dépenses de la double voie. Pour le moment, ces dépenses ont été envisagées par elle comme un obstacle absolu et elle a demandé la stipu-lation facultative, que lui accorde l'art. 3 de la convention.

Il est encore à considérer qu'il s'agit aujourd'hui d'une intervention pécuniaire de l'État et qu'avec la double voie, l'achat des terrains et les travaux d'art qu'elle entraîne, on ne pouvait plus s'arrêter à la somme de 22,500,000 francs comme *maximum*.

Un autre membre désire connaître le devis d'où est résulté ce chiffre. En voyant ce qu'il en coûtera pour les deux embranchements, peut-être leur préférerait-il la double voie sur la ligne principale.

Le Gouvernement ne peut donner que des évaluations approximatives. Dans le devis, l'embranchement sur Bastogne, à simple voie, est évalué, en moyenne, à 1,500,000 francs et à un chiffre moins élevé pour la direction vers Marche.

Un vote de la section centrale ayant été provoqué sur les dispenses accordées à la Compagnie par l'art. 3, quatre voix se prononcent pour et une contre. Un membre s'abstient^(*).

La majorité, convaincue que les conditions faites à l'industrie privée ont quelquefois contribué à décourager ses efforts, approuve en général les tempé-raments que l'on peut y apporter.

ART. 6. Insérer la date du 15 avril 1852 pour le commencement des travaux.

ART. 7. La 2^e section demande la communication de l'état du produit brut et net du chemin de fer de Bruxelles à Namur par Charleroy.

Cet état sera fourni. Toutefois M. le Ministre fait observer que les communi-cations directes entre Namur et Bruxelles ont été assez longtemps interrompues en 1850. Pour 1849 on connaît ce que Bruxelles a donné du chef des voyages à Namur et réciproquement; mais on devrait aussi faire la part des produits de toutes les stations de cette ligne. (*Voir l'annexe n° VII.*)

Un membre ne peut admettre que l'État soit exclu des résultats financiers de la ligne de Bruxelles à Namur. Suivant lui, il aurait fallu réunir les recettes des deux lignes.

Il lui est répondu que, pour la ligne de Bruxelles à Namur, l'État ne garantit rien et qu'il ne serait pas juste de prendre une part des bénéfices qu'elle procu-rerait. Déjà 4 à 5,000,000 de francs ont été dépensés; il faudra y ajouter 18 à 20,000,000 pour finir. Comment les trouver, si on n'a pas la perspective d'un revenu d'une certaine importance? En réduire les chances par un partage avec l'État, c'est compromettre toute la combinaison. La Compagnie, qui compte dans son sein des hommes très-honorables, dont le concours puissant et les persévé-rants efforts légitiment la confiance pleine et entière que cette grande ligne de Bruxelles à Arlon s'exécutera, s'est nettement expliquée. Elle n'abandonnera

(¹) La séance dans laquelle la section centrale a examiné les conventions B, C et D, est la seule à laquelle un de ses membres ait été empêché d'assister. La section a toujours été au complet.

pas les résultats financiers que l'art. 7 lui attribue exclusivement, quels qu'ils soient.

Un autre membre est d'avis qu'il y a cependant une distinction à faire.

Il importe au pays, c'est une question désormais bien et généralement appréciée, d'avoir un chemin de fer jusqu'à Arlon, dût l'État s'en charger lui-même. Mais il n'en est pas de même de la partie de Bruxelles à Namur. Ces villes sont liées par le railway de l'État; cela devrait suffire. Créer la concurrence, c'est lui enlever une partie des revenus qu'il a aujourd'hui. Cette conséquence immédiate et la réaction favorable que la ligne directe de Bruxelles à Namur exercera sur les produits de son prolongement jusqu'à Arlon, auraient pu motiver une participation dans les recettes en général.

Un autre membre désire avant tout que les deux lignes s'exécutent, au prix même de grands sacrifices. Il admet pour la ligne d'Arlon que ces sacrifices pèseront peut-être de tout leur poids sur l'État, pendant les premières années; mais quand une grande et belle ligne internationale existera, ils iront s'amoindrisant de plus en plus et la garantie ne sera pas indéfinie.

Le membre de la minorité répète ses craintes de non-exécution. En admettant que l'on fasse des travaux sur les deux lignes, on ne parviendra pas à les achever et alors l'État sera peut-être entraîné à y mettre la main ou à fournir de gros subsides.

L'art. 7 de la convention est ensuite mis aux voix et adopté par quatre membres contre un. Un s'est abstenu.

L'intérêt garanti court-il pour la dépense de chaque embranchement au *pro rata* de l'estimation de tous les embranchements? **ART. 8.**

Il a été répondu affirmativement à cette question, posée par la 2^e section.

Les frais d'administration entreront-ils en compte pour établir le bilan des recettes de chaque embranchement? **ART. 11.**

Même réponse.

La 2^e section demande que les 1,500,000 francs, destinés à la garantie des travaux de Namur à Arlon, ne soient remboursés qu'après l'achèvement entier de la ligne. **ART. 15.**

M. le Ministre répond que les négociations lui ont donné la conviction que la Compagnie n'accepterait pas cette condition. Ces fonds sont destinés à être appliqués au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

La majorité de la section centrale adopte l'art. 15; deux de ses membres n'y donnent leur assentiment que sous la réserve que la restitution du cautionnement sera différée jusqu'à la fin.

Un membre fait ensuite une question qui se rattache plus directement à l'art. 21, mais qui peut aussi être éclaircie ici: Y a-t-il un cautionnement pour la construction du canal de Liège à Laroche?

La réponse de M. le Ministre est négative. Ce canal s'exécutera; il est considéré comme un dédommagement de certaines clauses onéreuses de la convention. L'intérêt de la Compagnie est qu'il se fasse, et dans cet intérêt se trouve une garantie réelle, la meilleure de toutes. On n'aurait probablement pas rencontré

d'opposition, en demandant qu'une partie du cautionnement restant fût affectée à l'exécution du canal.

La section centrale exprime l'avis qu'une pareille affectation contribuerait à rassurer et elle invite le Gouvernement à s'entendre sur ce point avec la Compagnie. Une somme de 500,000 francs par exemple recevrait cette destination.

ART. 16. La 5^e section demande, d'une voix unanime, que le Gouvernement fasse des instances pour que la Compagnie du Luxembourg se prononce dès à présent sur la concession des embranchements vers Louvain et vers Charleroy, et qu'elle se charge de leur exécution, en lui laissant, quant au temps, la latitude dont elle croira avoir besoin pour la réunion des capitaux.

En section centrale un membre demande si, comme on l'entend dire, le Gouvernement a l'intention de faire un changement à cet article, pendant la discussion?

M. le Ministre répond que de nombreuses réclamations se sont élevées contre l'abandon de la ligne de Louvain à la Sambre, ligne éminemment industrielle.

La Compagnie l'apprécie ainsi ; mais elle a des ménagements à prendre dans la position que lui a faite un arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles.

Dans l'état actuel des choses et en attendant le vote de la Législature sur la convention *B*, la Compagnie s'est bornée à demander une préférence à l'obtention de la concession.

Elle ne profitera pas du délai de deux ans, car une demande tendant à faire par voie de concession un chemin de Louvain à Wavre est parvenue au Département des Travaux Publics et obligera la Compagnie du Luxembourg à se prononcer.

Après ces éclaircissements, la section décide qu'elle s'occupera du vœu émis par la 5^e section, lorsqu'elle sera parvenue à la série des travaux nouveaux recommandés par les sections.

ART. 21. A l'occasion de cet article, la 3^e section décide, par sept voix contre trois (deux abstentions), que l'inexécution de l'une ou de l'autre des obligations de la Compagnie, soit pour le chemin de fer soit pour le canal, entraînera la déchéance de toute la concession, qui fait l'objet de la convention *B*.

Cette condition ne serait pas admise par l'une des parties contractantes qui a insisté sur la séparation des deux entreprises. Ce qui a été dit à l'art. 15 et l'affectation d'une partie du cautionnement, recommandée par la section centrale, doit d'ailleurs rassurer sur l'inexécution de l'art. 21.

Dans le même but d'assurer l'achèvement des travaux du canal, à l'époque convenue, la 4^e section propose un paragraphe additionnel imposant, comme pénalité du retard, la clause que le capital, sur lequel porte la garantie de l'État, sera réduit de 5 millions. Admis par cinq voix contre trois, deux abstentions.

Mêmes objections de la Compagnie et même réponse.

Enfin, comme observation générale, la 3^e section demande que l'on stipule la faculté de rachat, tous les dix ans. Cette demande n'a pas été appuyée en section centrale.

M. le Ministre des Travaux Publics a parlé de l'avenir du chemin de fer du Luxembourg au point de vue international. Il résulte de ces explications que

ce railway ne s'arrêtera pas à Arlon. Dès maintenant on a l'assurance qu'il sera prolongé jusqu'au Rhin.

Le Gouvernement prussien et l'administration générale du Grand-Duché de Luxembourg ont déjà officiellement fait connaître leurs intentions de continuer le chemin de fer sur leurs territoires respectifs jusqu'à sa jonction avec la ligne de Saarbruck à Manheim. Des conventions pourront être conclues pour déterminer les points de raccordements, l'époque de l'achèvement simultané des travaux et les conditions de l'exploitation internationale.

On sait que de Bexbach à Manheim, le chemin de fer est déjà en exploitation et que les 23 kilomètres qui séparent Saarbruck de Bexbach sont en construction et seront terminés dans le courant de l'année prochaine.

Au delà du Rhin, des conventions conclues entre Bade et le Wurtemberg, en décembre 1850, et le Wurtemberg et la Bavière, également en 1850, garantissent l'exécution des sections de Bruchsal à Ludwigsbourg près Stuttgardt, et d'Ulm à Augsburg.

Enfin, une convention vient d'être conclue, à Vienne, le 24 juin dernier, entre l'Autriche et la Bavière, par laquelle les deux Gouvernements s'engagent réciproquement à construire les lignes suivantes : par la Bavière, de Munich à Saltzbourg par Rosenheim, avec embranchement sur Kufstein ;

Et par l'Autriche, de Saltzbourg à Bruck et de Vérone par Botzen et Inspruck par la vallée de l'Adige.

A Bruck, le chemin de fer se reliera à la grande ligne de Vienne à Trieste qui est sur le point d'être entièrement terminée.

Ces différents travaux doivent être achevés pour 1856.

Ainsi, dès maintenant, on a l'assurance, fondée sur des engagements internationaux, qu'avant 1857 une grande voie de fer, partant de nos ports de mer d'Ostende et d'Anvers, se dirigera sans interruption jusqu'à Trieste et Venise.

Ce chemin de fer procurera évidemment une communication très-directe et économique entre la mer du Nord, l'Allemagne centrale, et même la Suisse.

Il servira aussi pour les relations les plus promptes entre l'Angleterre et ses immenses possessions aux Indes orientales (*).

Ces explications du Gouvernement sont accueillies avec un vif intérêt et démontrent la nécessité de suivre activement les négociations commencées.

VOTE DES SECTIONS ET DE LA SECTION CENTRALE.

La 1^{re} section adopte par sept voix contre une; quatre abstentions.

La 2^e section divise. Elle se prononce pour la ligne de Bruxelles à Namur, par six voix contre trois; trois abstentions.

(*) Une note intéressante sur la route de la malle anglaise de l'Inde par le railway du Luxembourg a été remise au rapporteur. Elle fait le calcul comparatif des distances et indique la ligne directe jusqu'à Venise.

Cette note, accompagnée d'un croquis des différentes lignes, sera déposée sur le bureau pendant la discussion.

Pour la ligne de Namur à Arlon, par sept voix contre cinq abstentions.

La 5^e section adopte par sept contre deux; trois abstentions.

La 4^e section adopte par six voix contre deux; deux abstentions.

La 5^e section adopte par huit voix; une abstention.

La 6^e section rejette par cinq voix contre quatre; deux abstentions.

Dans la section centrale trois votes ont été émis:

Ligne de Bruxelles à Namur, adoptée par quatre voix contre deux.

Ligne de Namur à Arlon, adoptée par cinq voix contre une.

Lignes des embranchements, adoptées par quatre voix contre deux.

C. — CHEMIN DE FER DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

CONVENTION, ANNEXE C DU PROJET DE LOI.

OBSERVATIONS ET VOTE DES SECTIONS.

La 1^{re} section émet le vœu que l'art. 1^{er} soit modifié comme suit :

« Le Gouvernement est également autorisé à concéder à la Compagnie de la Flandre occidentale, ou à toute autre, aux conditions accordées à la dite Compagnie par la convention du 1^{er} juillet 1851, un embranchement partant d'un point quelconque à déterminer sur le chemin de fer exécuté de Courtrai à Bruges et devant aboutir à Dixmude et s'étendre, si faire se peut, jusqu'à Furnes. » Adopté par huit voix ; trois abstentions.

Elle adopte la convention, par huit voix contre une ; deux abstentions.

La 2^e adopte par sept voix ; cinq abstentions.

La 5^e adopte par sept voix contre deux ; quatre abstentions.

La 4^e adopte.

La 5^e adopte à l'unanimité des neuf membres présents.

La 6^e rejette par cinq voix contre quatre ; deux abstentions.

SECTION CENTRALE.

Elle entend M. le Ministre des Travaux Publics sur le vœu émis par la 1^{re} section. Le Gouvernement a fait tout ce qui était en son pouvoir pour en poursuivre la réalisation auprès de la Compagnie.

Celle-ci n'ayant pas l'espoir d'être dédommée de la dépense considérable qu'elle devrait faire pour arriver jusqu'à Furnes, a insisté sans cesse sur cette modification du contrat primitif. L'offre d'un *minimum* de revenu n'a pas suffi pour la faire changer de résolution. Il a donc fallu y souscrire.

On verra plus loin, lorsqu'il sera question d'autres travaux, quel est le parti que la section a cru convenable de prendre, de concert avec le Gouvernement.

La section centrale adopte la convention C, par quatre voix contre une ; une abstention.

Art. 1 du projet de loi.

L'art. 1^{er} du projet de loi, qui a pour but d'autoriser le Gouvernement à conclure des conventions définitives avec les Compagnies dites *de l'Entre-Sambre-*

et-Meuse, du Luxembourg et de la Flandre occidentale, est adopté par toutes les sections, à l'exception de la 6^e, dont la majorité la rejette.

La section centrale l'adopte par quatre voix contre une; une abstention. Le membre opposant a motivé son vote négatif en ces termes :

« La section centrale ayant demandé à M. le Ministre des Travaux Publics suivant quelles données il pense que les Sociétés concessionnaires trouveront les fonds nécessaires pour achever les trois chemins de fer, ce haut fonctionnaire a répondu en se fondant sur l'intérêt des Sociétés elles-mêmes et sur l'abondance des capitaux disponibles en Angleterre.

» La Société d'Entre-Sambre-et-Meuse ayant épuisé tous ses fonds et ses actions de 20 livres, entièrement versées, ne valant plus à la Bourse de Londres que 3 livres, ce membre est persuadé que la Société ne trouvera pas les 10 millions nécessaires à l'achèvement de cette route, d'autant plus que les 3 millions pour le tronc principal n'ont pas la garantie d'intérêt de l'État. Il est donc persuadé que, par la nouvelle convention, ce chemin de fer ne s'achèvera pas, et quoiqu'il désirerait voir cette ligne entièrement exécutée, il se croit obligé d'émettre un vote négatif. Ne voulant pas donner aux localités intéressées un faux espoir, il préfère laisser la Société dans les conditions primitives.

» Il aurait accordé son vote au principe du *minimum* d'intérêt, s'il avait la certitude que ce serait le dernier sacrifice à faire par l'État, mais il est persuadé que si la Société ne réussit pas avec le nouvel arrangement, le pays sera obligé, dans quelques années, pour achever les travaux commencés, de faire d'autres et de bien plus grands sacrifices, en votant des capitaux; ce qui serait, pour les trois chemins de fer de l'art. 1^{er}, une dépense d'au moins 63 millions, et amènerait le Gouvernement à demander de nouveaux impôts pour la somme de 4 millions. »

Le même membre ajoute « qu'il porte encore plus d'intérêt au chemin de fer du Luxembourg, tant en faveur de cette province, que pour le commerce en général, cette route devant relier l'Escaut au Haut-Rhin; et, s'il avait la certitude que, par ces nouveaux sacrifices de l'État, la route de Bruxelles à Arlon se ferait, il se serait empressé de donner son vote approbatif aux nouvelles conventions.

» La Société primitivement constituée à 150,000 actions de 20 livres ou 500 francs, ne se compose plus que de 55,000 actions, les autres 95,000 actions ayant été abandonnées après les premiers versements. Sur les 55,000 actions, il y a encore 10 livres à verser, soit une somme d'environ 14 millions; mais les actions ne valant plus que 2 ³/₅ livres, il est à craindre que, lors de l'appel de ces 250 francs, d'autres actions feront encore défaut. Pour achever la route du Luxembourg et le canal, il faudra une somme d'au moins 47 millions de francs. Vu le discrédit des chemins de fer à la Bourse de Londres, il est persuadé qu'on ne trouvera pas les 33 millions restants. Ainsi, pour n'être pas appelé plus tard à voter des capitaux et donner un vain espoir aux localités intéressées, ce membre est obligé de repousser tout l'art. 1^{er} de la loi. »

D. — CANAL DE JONCTION DE L'ESCAUT A LA LYS ENTRE BOSSUYT
ET COURTRAI.

CONVENTION, ANNEXE D DU PROJET DE LOI.

OBSERVATIONS ET VOTE DES SECTIONS.

- ART. 2. La 1^{re} section adopte par huit voix contre une; deux membres s'abstiennent
La 2^e adopte par sept voix; cinq abstentions.
La 3^e adopte par neuf voix; trois abstentions.
La 4^e adopte.

La 5^e appelle l'attention de la section centrale sur la disposition de l'art. 8, portant que la convention ne deviendra définitive qu'après que les concessionnaires auront versé le cautionnement de cent mille francs et qu'ils auront, en outre, administré la preuve que le capital de 5,000,000 de francs est souscrit et que le cinquième de ce capital a été déposé dans une caisse à désigner par le Gouvernement, avec affectation définitive aux opérations de la Société. Elle pense qu'une pareille stipulation devrait servir de modèle.

Cette section adopte à l'unanimité des 9 membres présents.

La 6^e section demande qu'à l'instar des anciennes conventions de 1845 et 1846, le cautionnement soit versé avant le vote du projet; elle rappelle ce qui eut lieu pour Louvain à la Sambre. Le cautionnement avait été versé avant la présentation du projet de loi. Par sept voix contre une, elle propose qu'il en soit ainsi pour la convention D.

Elle demande que le Gouvernement communique à la section centrale ses vues quant aux péages sur le canal. Dans toutes les concessions de 1845 et 1846, le *maximum* des péages se trouvait dans les cahiers des charges annexés à la loi. L'art. 2 et son annexe sont rejetés par quatre voix contre quatre; trois abstentions.

SECTION CENTRALE.

L'observation de la 5^e section ayant été reproduite, M. le Ministre y répond que le Gouvernement ne s'est pas montré exigeant sur ce point, parce que le cautionnement des autres Compagnies consiste dans les travaux qu'elles ont déjà exécutés et pour l'une d'elles aussi dans les fonds encore déposés au trésor. (*Voir les renseignements fournis à l'annexe n° VIII.*)

Un membre demande que la Compagnie concessionnaire verse son cautionnement de 100,000 francs dans la caisse de l'État, avant le vote de la loi. Il ne considérera la demande comme sérieuse que lorsque ce versement préalable aura été effectué. C'est d'ailleurs la marche qui a été suivie pour les demandes en concession accordées en 1845. Comment avoir confiance dans une affaire, quand ceux qui la sollicitent ne font aucune démonstration sérieuse pour l'inspirer ?

A cette époque, dit M. le Ministre, les actionnaires se réunissaient pour verser chacun un léger à-compte sur les actions qu'ils prenaient. Il n'en est pas résulté une bien grande garantie pour le Gouvernement. Il y en a une meilleure dans la convention dont il s'agit; c'est à l'art. 8, cité par la 5^e section.

La section centrale, appelée à voter sur le cautionnement préalable, décide, par trois voix contre trois, qu'il n'y a pas lieu d'en faire une condition expresse.

Un membre demande quel sera le péage sur le canal projeté et s'il sera réglé avant le vote de la loi.

M. le Ministre répond que l'un de ses prédécesseurs a réglé ce point par le cahier des charges, arrêté en date du 30 juillet 1848. Un exemplaire en sera communiqué à la section centrale ou déposé sur le bureau de la Chambre.

Une dernière observation porte sur le droit que l'intervention de l'État, moyennant la garantie d'un *minimum*, doit lui donner de pouvoir empêcher, au besoin, qu'il ne soit apporté que d'un commun accord de changement au tarif des péages. Il y est répondu qu'il sera tenu note de cette observation.

La section centrale adopte l'art. 2 et son annexe D. par quatre voix contre une; un membre s'abstient.

Le vote négatif d'un membre est motivé sur l'absence d'un cautionnement préalable.

§ 2 ⁽¹⁾.

Travaux à exécuter par voie de concession, sans garantie de la part de l'État d'un *minimum* d'intérêt.

CHEMIN DE FER D'ATH A LOKEREN PAR LA VALLÉE DE LA DENDRE ET DE BRUXELLES A GAND PAR ALOST.

Le § 2 du projet de loi a pour objet l'établissement, par voie de concession, des Art 3 et 4 du projet chemins de fer d'*Ath* à *Lokeren*, par la vallée de la Dendre et de Bruxelles à Gand par Alost, ayant une section commune, celle de Denderleeuw à Alost.

Dans le système que le Gouvernement soumet à la sanction de la Chambre, la construction seule se ferait par la Compagnie, absolument comme dans le cas d'une entreprise à forfait pour compte de l'État.

Le Gouvernement administrerait et exploiterait les lignes nouvelles, considérées comme faisant partie du réseau national, et payerait la Compagnie par annuités, au moyen de l'abandon d'une partie des produits fournis par les stations de la ligne d'*Ath* à *Lokeren*, dans leurs relations avec toutes les stations de nos chemins de fer indistinctement.

Le caractère nouveau de cette combinaison appelait, de la part de la section centrale, un examen particulier et approfondi.

Avant de vous en rendre compte, je dois résumer les résultats des observations des sections.

Au point de vue de la discussion générale du projet de loi, la 2^e section a demandé :

(1) M. le C^{te} Le Hon s'est chargé de la partie du rapport relatif au § 2.

1° Un état des recettes opérées sur les chemins de fer de Jurbise à Tournay et de Landen à Hasselt, ou de la part de ces recettes versée dans le trésor public.

Cet état, fourni pour l'exercice de 1880, est annexé au rapport sous le numéro IX.

Il en résulte que, sur ces deux lignes, il a été perçu fr. 775,160-18 dont la moitié fr. 387,580-09 constitue la part du Gouvernement dans le produit brut de leur exploitation ;

2° Si la convention doit être entendue en ce sens que la voie ferrée d'Ath à Lokeren se reliera au chemin de fer concédé du pays de Waes.

La réponse du Ministre a été affirmative ;

3° S'il ne convient pas d'affecter spécialement une partie du cautionnement à l'exécution de la section de Termonde à Lokeren.

Le Ministre a déclaré que la Compagnie commencerait par construire la ligne d'Alost sur Termonde ; que la suite des travaux serait réglée de concert avec le Gouvernement : qu'ainsi l'affectation spéciale demandée était sans objet ;

4° Si les engagements qu'emporte la convention n'excluent pas la concession d'une voie navigable de Jemappes à Alost.

La réponse à cette question se trouve dans le passage suivant de l'exposé des motifs, page 55 :

« Dans les circonstances présentes, la garantie d'un *minimum* d'intérêt aux concessionnaires du canal de Jemappes à Alost aurait eu d'autres conséquences fâcheuses. D'abord, il fallait renoncer à l'exécution du chemin de fer de Dendre et Waes ; car la Compagnie qui sollicite la concession de ce chemin, aux conditions rappelées dans le chapitre précédent, a fait connaître au Gouvernement que, ainsi qu'on peut d'ailleurs aisément le comprendre, dans le cas où le canal obtiendrait, de la part de l'État, une garantie d'un *minimum* de revenu net de 4 p. $\frac{1}{2}$ %, elle se trouverait dans l'impossibilité de réunir, pour le chemin de fer latéral, sans garantie, les capitaux nécessaires ; et qu'ainsi sa demande devrait être considérée comme non avenue. »

L'examen des dispositions du contrat et des art. 3 et 4 du projet de loi ont donné lieu aux observations et aux votes suivants :

La 1^{re} section a proposé d'amender l'art. 7 de la convention en ces termes :

« La Compagnie s'interdit de faire ou consentir, directement ou indirectement, à des tiers, aucune remise sur la part qui lui est assignée dans le produit des transports, en vue d'accroître leur activité vers les stations concédées et, par suite, d'augmenter la perception, à leur profit, de trois quarts de la recette brute sur les lignes du réseau de l'État. »

M. le Ministre des Travaux Publics, tout en se référant au § 2 de l'art. 13, a reconnu que cette question devait être examinée murement dans la section centrale.

Prenant en considération sérieuse que l'État supportera toutes les dépenses quelconques relatives à l'exploitation et à l'entretien de la route, de ses stations et de ses dépendances, la 1^{re} section a émis le vœu qu'il fût inséré dans le cahier des

charges des conditions spéciales et rigoureuses pour assurer la construction régulière et solide de tous les bâtiments à l'usage du chemin de fer projeté et l'épaisseur convenable des rails dans toute la voie, de telle sorte qu'ils ne puissent avoir un poids de moins de trente kilogrammes par mètre.

M. le Ministre a dit que des conditions précises seraient stipulées, quant à cet objet, dans le cahier des charges : il a ajouté que l'intention connue de la Compagnie était de placer des rails non-seulement de 30 kilogrammes, mais même de 34 kilogrammes.

Les art. 3 et 4 du projet de loi sont adoptés par sept voix contre deux ; trois membres s'abstiennent.

La 2^e section a demandé, au sujet de l'art. 11 de la convention, ce qui arriverait, dans le cas où le produit de la station de Termonde sur les lignes actuelles de l'État excéderait les recettes de 1881 : la Compagnie ne perdrait-elle pas les trois quarts de cet excédant ?

M. le Ministre a répondu qu'assurément l'excédant serait partagé sur les bases de la convention.

La 2^e section pense qu'il y a lieu de supprimer le § 1^{er} de l'art. 13, dont la ART. 13. rédaction est trop vague et la portée trop difficile à déterminer.

Elle appelle l'attention du Gouvernement sur la responsabilité qui doit, en ART. 22. règle générale, peser sur les concessionnaires.

Les deux articles du projet de loi sont adoptés ; l'art. 3, par cinq voix contre une ; cinq abstentions ;

L'art. 4, par quatre voix contre une ; cinq abstentions.

La 3^e section a rejeté les art. 3 et 4, par six voix contre cinq ; deux membres se sont abstenus.

Elle a résolu, par onze voix (deux membres s'abstiennent), d'autoriser le Gouvernement à concéder seulement le chemin de fer d'Ath à Termonde.

La 4^e section a adopté l'art. 3, par huit voix contre une, un membre s'abstenant, et l'art. 4, par sept voix contre une ; deux abstentions.

Dans la 5^e section, huit voix se prononcent pour l'art. 3 ; une s'abstient.

Quant à la convention, la section attaque l'art. 21 et demande que la Compagnie, constituée en Société anonyme, soit assujettie au droit de patente, comme les autres sociétés industrielles.

Le même nombre de voix adopte l'art. 4. Cependant la section désire que l'on examine avec soin si les recettes sur les lignes de l'État n'en souffriront pas.

Dans la 6^e section, la majorité accepte l'art. 3, sous la réserve de l'adoption de l'art. 4.

Elle demande que le Gouvernement ait la faculté de racheter la concession après le terme de cinq ans, et que le cautionnement soit versé avant le vote de la loi.

Sous ces restrictions, la section adopte l'art. 4, par cinq voix contre deux, trois membres s'abstenant.

La section centrale a pensé qu'à raison de la connexité des art. 3 et 4 dont se

compose le § 2, il y avait lieu d'ouvrir la discussion générale sur les deux dispositions simultanément.

Et d'abord, elle a prié M. le Ministre des Travaux Publics de fournir un compte estimatif des résultats probables de la concession, ainsi qu'un devis résumé des dépenses spéciales de l'exploitation des deux nouvelles lignes par le Gouvernement.

Ces documents sont annexés au rapport sous les numéros X et XI.

Elle a examiné préalablement aussi les pétitions du conseil provincial d'Anvers et du conseil communal de Malines tendant à ce que l'on se borne à faire construire le chemin de fer de la Dendre, pour lequel il existe des engagements, et demandant que, dans l'intérêt de cette province et de cette ville comme dans celui de l'État, on rejette la proposition d'un chemin de fer direct entre Gand et Bruxelles.

Après les explications données par M. le Ministre des Travaux Publics, desquelles il résulte que la ville d'Anvers continuera de jouir du même nombre de convois et que la station de Malines, qui est chaque jour le centre d'une circulation si active, n'en aura qu'un seul de moins, la majorité a été d'avis qu'il y avait lieu de passer à l'examen de la loi.

L'exposé des motifs du projet contient le résumé historique des concessions qui ont été accordées en 1842 et en 1843 pour l'établissement de deux voies de communication parallèles, l'une ferrée, l'autre fluviale dans la vallée de la Dendre, des contestations qui en sont résultées et de l'état d'impuissance et d'abandon dans lequel s'est trouvée chaque entreprise, en 1850.

Une autre société a proposé alors d'exécuter à ses frais, risques et périls le chemin de fer d'Ath à Termonde, objet de la concession antérieure du 21 juin 1843; plus, deux sections complémentaires, l'une, prolongeant la ligne d'Ath à Termonde jusqu'à Lokeren; l'autre, se dirigeant de Bruxelles à Wetteren par Alost.

Le résultat annoncé de ce nouvel ensemble de travaux serait de réaliser, avec les trois quarts de la dépense présumée des premières entreprises (21 millions au lieu de 28), une plus grande somme d'avantages d'intérêt, général en rattachant le pays de Waes au réseau des lignes de l'État et en ouvrant, sans dommage pour le trésor, une communication directe de Bruxelles avec les Flandres par Alost.

Voici, dans les conditions du traité provisoire, quelle sera la situation respective du Gouvernement et de la Compagnie :

La ligne de Bruxelles à Wetteren vers Gand et ses stations intermédiaires, autres que celles de Denderleeuw et d'Alost (ligne dont la dépense estimative est de 7,500,000 francs) appartiendront à l'État ainsi que leurs produits.

Tous les convois de l'État transiteront *gratuitement* par les stations concédées du chemin de fer de la Dendre et la recette de ces convois, pour le parcours du transit, reviendra aussi intégralement et sans partage au trésor public.

De son côté le Gouvernement, en retour de ce double accroissement de communications et de revenus qui ne lui aura rien coûté; et considérant que la Compagnie, par l'abandon gratuit fait à l'État de la route directe de Bruxelles sur Gand, est réduite à la seule ligne d'Ath à Lokeren; qu'elle ne pourrait, par conséquent, obtenir d'un simple parcours de 14 lieues, même avec rayonnement sur Bruxelles et Gand par Alost, les intérêts, l'amortissement et les bénéfices d'une entreprise aléatoire de 21 millions de francs, employés à créer 22 lieues de voie

ferrée; le Gouvernement, dis-je, accorde aussi le transit sur ses propres chemins de fer aux marchandises et aux voyageurs partant des stations concédées (d'Ath à Lokeren) ou allant vers ces stations.

Mais comme l'État exploite et administre les nouvelles lignes avec la même autorité de direction que les siennes;

Qu'il en organise et contrôle tous les mouvements et en fait toutes les recettes par ses agents;

Qu'il supporte, en outre, toutes les dépenses d'exploitation et d'entretien de la route ferrée, de ses stations et de ses dépendances;

L'État prélèvera en indemnité de ce service et de ces charges, *le quart* du produit brut provenant soit au départ, soit à la destination, des stations concédées, et remettra les trois autres quarts à la Compagnie.

Il résulte de là que l'administration publique recevra le bénéfice entier du transit de ses convois de quelque partie du pays qu'ils soient venus;

Que la Compagnie, au contraire, ne profitera du transit, sur le rail-way national, que du chef de *cinq stations* principales (*Lessines, Grammont, Ninove, Alost et Lokeren*), pour les transports dont elles seront les points de provenance ou de destination; non compris les trois quarts de l'accroissement éventuel des produits d'une sixième station, celle de *Termonde*.

Ainsi, notre transit s'exercera dans un plus petit espace avec une masse de transports considérable, indéfinie.

Celui de la Compagnie fera circuler sur une plus grande étendue le nombre de voyageurs et de marchandises nécessairement limité par la population, les besoins et le commerce de quelques localités secondaires.

Voilà le système de la concession dans sa plus exacte analyse.

Il a été, dans le sein de la section centrale, l'objet d'une discussion sérieuse, et d'amples explications.

La majorité a pensé que deux considérations importantes justifiaient, commandaient peut-être un mode de concession analogue à celui qui nous est soumis :

D'une part, en effet, il convenait, à un très-haut degré, de ne pas scinder, par une entreprise particulière, l'exploitation de la grande ligne de la capitale vers *Gand, Bruges, Ostende, Courtrai, Lille et Calais*;

D'autre part, il fallait que l'État fût assuré de ne perdre aucune partie quelconque des recettes qu'il percevait, par les lignes actuelles, du chef des relations existantes entre *Bruxelles* et l'*Ouest* comme aussi entre l'*Ouest* et le *Midi*.

Mais, il ne suffisait pas que l'État conservât seulement l'intégralité des produits qu'il obtient aujourd'hui; il était encore indispensable que, obligé d'exploiter et d'entretenir les deux lignes dont il s'agit, il trouvât le moyen de couvrir les dépenses supplémentaires à résulter de ce chef, dans les ressources nouvelles que doit lui procurer la combinaison proposée.

Enfin, le système présenté étant tout à fait nouveau, il y avait à examiner sérieusement quelles pouvaient être les conséquences de son application par rapport aux recettes générales de nos rail-ways et à rechercher, au besoin, les dispositions qu'il y aurait lieu de stipuler pour garantir les intérêts du trésor dans toutes les éventualités possibles.

C'est à ces divers points de vue que la section centrale s'est placée dans l'examen de la convention provisoire, litt. *F*.

Nos délibérations ont, en conséquence, principalement porté sur trois points qui dominent toute la question :

A. Dépenses nouvelles d'exploitation et d'entretien ;

B. Augmentation des recettes ;

C. Moyens d'assurer la loyale et sincère exécution de la convention, en écartant toute possibilité de fraude.

§ 4. En ce qui concerne le § *A*, la majorité a compris que l'adjonction à notre réseau de deux lignes, dont l'une n'est en quelque sorte que la rectification d'une de nos sections (celle de *Bruxelles* à *Wetteren*), ne pouvait entraîner l'État dans des dépenses d'exploitation proportionnellement aussi élevées que celles qu'on effectue pour le service de l'ensemble de nos railways actuels.

Le document produit par M. le Ministre des Travaux Publics, sur notre demande, établit que les frais d'exploitation et d'entretien supplémentaires, y compris les annuités à porter en compte pour le renouvellement du matériel à faire dans l'avenir, reviendrait, par exercice, à une somme d'environ 770,000 fr., chiffre qui correspond à une dépense annuelle et moyenne de 36 à 37,000 francs par lieue de longueur des lignes à construire.

La majorité a admis cette évaluation, persuadée, et elle a lieu de l'être, que le calcul en a été fait sur des éléments de dépense spéciale desquels le Gouvernement est en position de vérifier l'exactitude.

Mais elle est contestée par un membre de la minorité qui lui oppose les chiffres suivants :

L'exploitation du chemin de fer de l'État a coûté, en 1849. . . fr.	9,193,514
Soit, par lieue exploitée fr.	77,271
en défalquant les frais généraux, ci	10,000
les frais d'exploitation par lieue sont de fr.	67,271
La ligne d'Ath à Lokeren comprenant un développement de 14 ² / ₁₀ lieues, la dépense d'exploitation sera de fr.	940,120
Si la recette brute sur le chemin de fer d'Ath à Lokeren est égal à la recette moyenne du chemin de fer de l'État qui a été de 124,769, on percevra sur la ligne nouvelle.	1,771,719
dont trois quarts pour la Compagnie	1,328,787
et un quart pour l'État.	442,932
Ainsi dépense pour le Gouvernement	940,120
Id. recette	442,932
Perte pour le trésor fr.	497,188

	Report	497,188
L'honorable membre estime les produits de la route		
de Wetteren à Bruxelles à fr.	736,106	
et la dépense à	489,573	
Revenu net du chemin de Wetteren fr.	246,531	
Perte probable du trésor fr.	230,637	

M. le Ministre des Travaux Publics a fait observer que les dépenses d'exploitation sur le réseau de l'État n'étaient que de 67,000 francs, y compris les frais généraux ;

Que l'erreur de l'honorable membre provenait de ce qu'il avait réparti la dépense d'exploitation pour 1849 sur 119 lieues au lieu de 123 ;

Que si l'exploitation par les Compagnies de Gand à Anvers et de la Flandre occidentale ne coûte que 22 à 23,000 francs par lieue, frais généraux compris, il n'y a aucune raison plausible pour prétendre que le Gouvernement ne puisse exploiter, au prix supérieur de 36,000 francs par lieue, les lignes de Dendre et Waes.

Le Ministre a ajouté que l'exploitation des chemins de fer de l'État était nécessairement très-compiquée ; qu'on devait y multiplier les stations, satisfaire les intérêts de localité, agir plus en vue de l'utilité publique que de l'accroissement de la recette ;

Que le Gouvernement avait des frais de contrôle, de surveillance et de comptabilité qui tenaient aux règles sévères de la gestion de l'État.

Que si, néanmoins, l'on ne dépense, par exemple, que 8,000 francs pour l'entretien de la voie sur le réseau national, il n'y a pas de motif pour dépenser davantage sur la route de Dendre et Waes ;

Qu'il a exploité quatorze lieues de plus en 1848, que dans les années précédentes ; que, suivant le système de l'honorable membre, le Gouvernement aurait dû réclamer de la Chambre quatorze fois 67,000 francs de plus qu'au budget de 1846, et pourtant il a demandé moins.

Qu'en évaluant à 770,000 francs les frais d'exploitation des deux routes nouvelles, il a pris pour base le compte détaillé et officiel des dépenses effectuées sur d'autres voies.

Enfin, et ces dernières données paraissent décisives, M. le Ministre affirme :

1° Que, d'après des relevés faits avec soin, les frais de locomotion et d'entretien étaient, en 1849, de 5 1/2 centimes par tonne-lieue, et que, en 1850, ils sont restés à peu près les mêmes quoique, dans le cours de cette dernière année, nos transports aient dépassé de 3,000,000 de tonnes-lieues, ceux de 1849 ;

2° Que le transport des marchandises rapporte au trésor 44 centimes par tonne-lieue ; que, par conséquent, le quart de la recette sur les lignes nouvelles (soit 11 centimes) laisserait encore 3 1/2 centimes de bénéfice sur la dépense ;

3° Que les convois de voyageurs se composant, en général, de 8 ou 9 voitures, à moitié remplies, tous les voyageurs que les stations concédées déverseront sur

le chemin de fer de l'État n'ajouteront pas *un centime* à la dépense et constitueront un bénéfice net.

3 B. La section centrale a fixé ensuite son attention sur les revenus probables que l'établissement des deux lignes nouvelles, selon le mode de concession proposé, devait ajouter aux recettes actuelles.

Elle a examiné avec soin les données fournies par M. le Ministre des Travaux Publics, et la majorité de ses membres est disposée à reconnaître que les augmentations de produits que l'État peut raisonnablement espérer, porteront sur les cinq chefs suivants :

1^o Accroissement de circulation entre Bruxelles et les lignes de l'Ouest, à partir de Welteren, par l'effet d'une réduction de *quatre lieues* dans les distances actuelles de parcours.

Les annales de notre chemin de fer présentent des exemples frappants de ce résultat.

L'exécution du chemin de fer de Jurbise à Tournay a porté le mouvement des voyageurs dans cette direction de 6,600 qu'il était auparavant à 11,600. Augmentation de 75 p. % quoique le prix n'ait été abaissé que de 13 p. %.

Avant l'établissement de la ligne directe de Courtrai à Bruges, le nombre des voyageurs entre ces deux villes se bornait à 3,973 dans les deux sens; aujourd'hui il est arrivé à 13,766.

Depuis l'ouverture du chemin de fer de Saint-Nicolas, les relations entre Gand et Anvers ont vu s'accroître leur importance de plus de moitié.

L'ingénieur que le Gouvernement avait chargé de l'étude du projet, appréciant l'action de cette cause, eu égard à la position centrale de la ligne, a estimé l'excédant probable de ses produits à 520,000 francs. M. le Ministre des Travaux Publics a réduit cette prévision à une augmentation de recette de 150,000 francs au départ et à la même somme au retour, soit, en totalité, 300,000 francs;

2^o Accroissement de circulation entre l'Ouest et le Midi, transitant par la ligne de la Dendre. Cet accroissement, en vertu du principe émis ci-dessus, paraît devoir être fort considérable, attendu que la distance de Gand à Jurbise sera de 7 lieues plus courte par la voie d'Alost et d'Ath. M. le Ministre des Travaux Publics porte en compte, de ce chef, une augmentation de recettes de 60,000 fr., dans chaque sens, soit, en totalité, 120,000 francs;

3^o Recettes supplémentaires résultant de ce que, pour un très-grand nombre de transports tels que ceux qui s'effectuent de Bruxelles vers Mouscron, Tourcoing, Roubaix, Lille, Calais et Dunkerque et réciproquement; ou bien ceux qui s'opèrent entre le Midi et l'Ouest; ou bien encore ceux qui ont lieu d'Ath, de Leuze, de Tournay vers les lignes du Nord et de l'Est et réciproquement; que tous ces transports, disons-nous, cesseront désormais d'emprunter, pour une partie du trajet, certaines sections concédées, se servant, au lieu de celles-ci, des lignes du réseau national; ce qui affranchirait l'État du tribut que, dans beaucoup de cas, il paye à des sociétés privées.

En portant cet objet en compte pour 50,000 francs au départ et autant au retour, il en résulte une ressource nouvelle de 60,000 francs.

4° Recettes dues aux stations et haltes nouvelles qui seront situées sur les sections de Bruxelles vers Denderleeuw et d'Alost vers Wetteren. M. le Ministre présume que ces stations qui, notamment celles de Ternath et de Lede, paraissent devoir être assez importantes, donneront lieu, déduction faite de la diminution de revenus à subir au bureau d'Audeghem, à une recette totale, départ et retour réunis, de 90,000 francs ;

5° Enfin l'État participera, dans les produits des stations concédées à la nouvelle Compagnie, à concurrence *du quart* de ces produits, soit *du tiers* du revenu annuel de la Société.

Or si, comme on paraît fondé à le prévoir, la Compagnie touche un revenu non de 1,328,787 francs comme l'admet un des membres les plus opposants de la minorité, mais de 1,200,000 francs qui serait à peine assez élevé pour payer les intérêts et l'amortissement du capital social, ainsi que les frais d'administration et un certain bénéfice, alors la part de l'État sera de fr. 400,000

De sorte que les recettes nouvelles que le Gouvernement a tout lieu d'espérer des deux lignes qu'il s'agit de construire, monteraient, en *minimum*, à fr. 970,000

Tandis que les dépenses d'exploitation ne s'élèveraient qu'à 770,000

Résultat qui donnerait encore un bénéfice net de fr. 200,000

A part les revenus indirects que l'établissement de ces deux lignes déterminerait, sans doute, à raison du développement de la richesse publique et de la plus value des propriétés dans les contrées desservies par ces lignes.

Il est d'ailleurs une remarque importante à faire; c'est que, si le revenu de la Compagnie n'atteignait annuellement que 900,000 francs, soit environ 4 p. % du capital engagé, la part de l'État, dans les produits des stations concédées à cette Compagnie, serait encore de 870,000 francs, soit 100,000 francs de plus que les dépenses d'exploitation, et de sorte aussi que, alors même que l'entreprise dont nous nous occupons ne serait pas lucrative ou resterait simplement rémunératrice pour la Compagnie, alors encore elle pourrait être avantageuse pour l'État.

La section centrale est d'avis que, nonobstant les chances favorables des probabilités invoquées par M. le Ministre des Travaux Publics, ces chances seraient infailliblement compromises si la Société pouvait, par des traités, des arrangements particuliers ou des manœuvres quelconques, détourner vers l'une ou l'autre des stations concédées, des transports qui, partant d'une station de l'État, seraient, réellement, en destination d'une autre station de l'État. Ce danger est grave et il ne lui a pas paru que l'action constante des agents du Gouvernement dans les stations; que le pouvoir de nommer et de révoquer le directeur et l'agent comptable de la Compagnie, ainsi que de déléguer, auprès d'elle, un commissaire spécial; enfin que la disposition comminatoire de l'art. 13, § 2, de la convention fussent de nature à prévenir ou suffisans pour réprimer une fraude occulte, habile aux expédients, procédant par intermédiaires, empruntant des formes spécieuses;

fraude aussi contraire à l'esprit de ce système de concession que préjudiciable au revenu public.

Le Gouvernement exploite et administre, il est vrai ; c'est lui qui fait les recettes. Il pèse sur les agents de la perception et du contrôle de toute l'autorité qu'il a sur eux : mais il leur sera souvent difficile, sinon de soupçonner et de découvrir, au moins de constater officiellement la fraude. Le système de concession proposé n'est possible pourtant qu'à la condition de pénalités très-sévères et d'un grand pouvoir attribué contractuellement à l'administration et à la Législature. L'honorable membre que la section centrale avait chargé de recevoir les délégués des souscripteurs, doit leur rendre la justice qu'ils se sont empressés de reconnaître la nécessité des dispositions les plus rigoureuses contre la fraude, avouant avec franchise qu'ils n'entendaient travailler au succès de leur entreprise qu'au grand jour et au moyen de services complémentaires *d'omnibus* qui, agissant comme affluent sur les stations concédées, produiraient des résultats avantageux aux localités desservies, à la société concessionnaire et à l'Etat lui-même. Aussi ont-ils adhéré à la nouvelle disposition que l'honorable membre propose de substituer à l'art. 13, et qui sera produite dans l'examen des articles.

M. le Ministre des Travaux Publics s'est pleinement associé aux vues de la section centrale à cet égard ; il approuve les changements de l'art. 13.

La minorité de la section, malgré cette discussion étendue des points culminants de la convention provisoire soumise à notre sanction, a persisté à soutenir que la Société n'était pas sérieuse ; que l'Etat serait en perte sur les routes autres que celles de Bruxelles à Wetteren et que les conditions accordées à la Compagnie lui étaient trop favorables.

M. le Ministre a répondu que les demandeurs en concession avaient justifié de souscriptions pour une somme excédant la moitié du capital nécessaire.

De son côté, l'honorable membre qui a entendu les explications des intéressés, a été autorisé à dire que, si l'on consentait à leur garantir un *minimum* d'intérêts de 4 p. %, ils voulaient bien s'obliger à rembourser, sur les produits excédant 4 p. %, les sommes qui leur auraient été payées en exécution de la garantie et à partager par moitié avec l'Etat, les recettes au delà de 7 p. %. Cette offre nous a paru répondre aux craintes de ceux qui ne voient dans le mode de concession et de partage que des pertes énormes pour le trésor et des bénéfices immenses pour les concessionnaires.

Un membre demande que la Compagnie soit tenue de verser le cautionnement d'un million avant que la loi soit votée.

Rejeté par trois voix contre trois.

Un membre prétend que pour exploiter 14 lieues, c'est-à-dire, à peu près un huitième des lignes ferrées de l'Etat, il faut 3 millions d'augmentation dans le matériel.

Le Ministre combat cette opinion comme une grave erreur. Depuis que l'administration a dit que 25 millions étaient indispensables pour l'achèvement de notre rail-way, 7 millions y ont été dépensés. Sur les 18 millions restants, 12 millions sont affectés aux stations, ouvrage utile, désirable, sans doute, mais sans caractère d'urgente nécessité ; 1 million est demandé pour le matériel du chemin de

fer par la présente loi. Ce crédit suffirait à la construction de deux cents waggons et voitures, et de six locomotives.

La Société du chemin de fer du Nord a un plus grand nombre de locomotives et de plus puissantes que nous ; mais nous possédons plus de waggons et de voitures qu'elle.

Au surplus, il est important de remarquer que le service de la ligne de Bruxelles à Gand n'emploiera que le matériel existant. Un nouveau matériel ne sera nécessaire que pour le chemin de fer d'Ath à Lokeren.

La discussion générale est close et la section aborde l'examen spécial des articles de la convention.

La section interprète la disposition en ce sens que la somme des produits qui excédera, en 1852 et les années suivantes, le montant de la recette effectuée à la station de Termonde, tant au départ qu'à l'arrivée, pendant l'exercice de 1851, constituera un accroissement de revenus dont les trois quarts appartiendront à la Compagnie concessionnaire et le quart restant, à l'État. ART. 11.

Si donc la recette de 1851 s'élève, dans les deux sens, à 300,000 francs, cette somme sera tout entière au Gouvernement qui la prélèvera ultérieurement, chaque année, à forfait, sur les produits de la station de Termonde, avant qu'il puisse y avoir lieu à partage.

Un membre propose de substituer aux deux paragraphes de l'art. 13, la disposition suivante, dont les motifs viennent d'être énoncés, page 28 de ce rapport. ART. 13.

« Le Gouvernement s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires pour que » les principes posés aux art. 8 et 10 reçoivent une application équitable et » entière.

» Il veillera notamment à ce que les transports des stations concédées, vers les » points du réseau de l'État et réciproquement, ne soient pas entravés ni fraction- » nés au détriment de la Compagnie.

» D'autre part, la Compagnie s'interdit formellement tous traités, arrangements » ou moyens quelconques ayant pour objet de détourner ou fractionner au pré- » judice du trésor public, des transports appartenant par leur destination réelle » aux stations du chemin de fer de l'État.

» Dans le cas où elle contreviendrait à cette stipulation, le montant intégral » de la recette attribuée à la Compagnie, pour chacun des mois pendant lesquels » des actes de fraude auront été commis, appartiendra au trésor et sera prélevé » sur toutes sommes revenant à la Société, et ce sans préjudice à toutes les mesures » administratives et même à des dispositions législatives que le Gouvernement se » réserve de prendre ou de provoquer, suivant les circonstances. »

Cette rédaction est mise aux voix : la section l'adopte à l'unanimité.

Un membre fait remarquer au sujet de cet article, qu'il y a un point sur lequel se tait la convention provisoire et qui forme réellement lacune. Nulle part, en effet, il n'est dit dans cet acte quel est le délai fixe endéans lequel les demandeurs en concession seront tenus de fournir leur cautionnement, condition sans laquelle ils ne pourront être déclarés concessionnaires définitifs de l'entreprise. ART. 16.

Il pense que l'on ne doit accorder, de ce chef, aux demandeurs qu'un terme de trois mois, à dater du jour de la publication de la loi.

L'honorable membre propose de modifier l'art. 16 comme il suit :

Après le mot *fournira*, de la deuxième ligne, écrire ceux-ci « dans les trois » mois de la publication de la loi et avant que n'ait pu intervenir l'arrêté de » concession »

Cet amendement, auquel M. le Ministre se rallie, est adopté à l'unanimité.

Aucune autre observation, en ce qui concerne les articles de la convention provisoire, ne donnant lieu à une résolution, il est passé au vote des art. 5 et 4 de la loi.

Ils sont successivement adoptés par cinq voix contre une ; un membre s'abstient.

Le membre, formant la minorité, déclare voter contre la concession du chemin de fer de Dendre et Waes, comme trop onéreuse au Gouvernement ; mais il accorderait la faculté de concéder la route d'Ath à Lokeren, même avec un *minimum* d'intérêt, pourvu qu'il se présentât une Société sérieuse et avec cautionnement préalable.

§ 3.

Travaux à exécuter par l'État, soit directement soit avec le concours des provinces, des communes ou des particuliers.

Quelques observations générales.

La 5^e section recommande que l'on évite les dépenses de luxe dans les travaux à exécuter par l'État.

La section centrale comprend cette observation en ce sens que chaque travail important doit être exécuté suivant son caractère, avec le luxe approprié à sa destination ; mais qu'il faut éviter d'aller au delà.

En commençant l'examen du § 3 un membre déclare, en section centrale, qu'il sait gré au Gouvernement de porter ses vues sur l'amélioration de nos voies de communication ; c'est un des moyens les plus féconds de développer la prospérité industrielle et commerciale du pays. Mais on a eu le tort, suivant lui, de présenter un projet incomplet, d'oublier un arrondissement industriel important. Il semble que de mauvaises chances s'attachent à cet arrondissement et que tout doit lui échapper. On ne l'avait pas perdu de vue en 1845, car il avait sa part dans les travaux projetés, et cependant on n'a exécuté que ce qui pouvait lui être préjudiciable.

Cet honorable membre annonce qu'il a des observations à présenter sur le litt. B du § 3, mais qu'elles ne touchent pas au fond même de la question. Il désire que la navigation de la Meuse soit améliorée, comme il le veut pour les voies navigables sur d'autres points du pays.

Un autre membre dit que l'opposition qu'il fait à l'exécution de certains travaux est motivée par la tendance du Gouvernement à faire trop à la fois. Ce qu'il faut avant tout, c'est achever les travaux commencés afin qu'ils soient utiles et productifs. On devrait ensuite s'occuper davantage des besoins réels du chemin de

fer. L'insuffisance de l'allocation d'un million est palpable; il attendra les renseignements qui ont été demandés à ce sujet.

Un troisième membre se voit obligé de faire aussi quelques réserves. Son vote approuvait sur certains *littera* du § 3 ne peut leur être définitivement acquis que lorsqu'il connaîtra les résolutions qui seront prises sur l'ensemble. Il y a dans ces travaux divers degrés d'intérêt et d'utilité. S'il s'agissait de poser un principe, les travaux destinés à assurer la sûreté et la salubrité de certaines parties du pays devraient, suivant lui, avoir la priorité sur ceux qui ont en vue l'accroissement de sa prospérité. Il ne croit pas qu'il soit suffisamment pourvu par le projet de loi à la nécessité d'améliorer l'écoulement des eaux de l'Escaut.

Un quatrième membre ne peut admettre comme fondée cette critique que le projet embrasse trop à la fois. Il s'agit en tout d'une dépense de 26 millions, qui sera répartie sur plusieurs années; ce n'est certes pas énorme. On pourrait même aller plus loin.

A. *Prolongement jusqu'à Anvers du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut* fr. 4,500,000

OBSERVATIONS ET VOTE DES SECTIONS.

Cette dépense a été votée par toutes les sections :

1^{re} section par dix voix, deux abstentions; 2^e section par cinq voix, six abstentions; 3^e section par sept voix contre cinq, une abstention; 4^e section à l'unanimité des sept membres présents; 5^e section par sept voix, une abstention; 6^e section par sept voix contre deux.

Une seule demande s'est produite dans les sections. Elle émane de la 4^e section et tend à savoir si, dans l'intérêt de la navigation, il n'y aurait pas lieu de relier le canal au bassin d'Anvers.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

Un membre demande quelques explications à M. le Ministre des Travaux Publics sur la remarque de la 4^e section.

On peut les résumer ainsi. Le premier devis pour l'achèvement du canal de la Campine s'élevait à 3,048,000 francs.

Il a été revu et modifié au chiffre de 3,793,000, soit en somme ronde 4 millions de francs.

L'utilité bien reconnue d'une écluse de mer à plus grande dimension que celle qui se trouvait indiquée au premier devis, nécessite l'augmentation de la somme. Ce serait commettre une faute de commencer par construire un ouvrage qu'il faudrait changer presque immédiatement. Sans que l'on ait pu dresser un détail estimatif exact, parce que les études ne sont pas achevées, le Gouvernement pense qu'il y aura de ce chef une augmentation de 500,000 francs, et il l'a comprise dans l'allocation du litt. A.

Mais, en ce qui concerne la jonction du canal à l'un des bassins, on ne peut prendre aucun parti quelconque. C'est une affaire à étudier, à mûrir. Elle vient à peine d'apparaître et, dût l'utilité en être démontrée à toute évidence, le Gouvernement ne saurait prendre d'engagement à ce sujet. Il n'en est pas de la

jonction comme de l'écluse à plus grande section. Le canal peut se construire en toute sécurité sans qu'on s'expose à devoir changer pour la jonction, si elle était décrétée, ce qui aura été fait. On peut, on doit donc attendre et l'expérience éclairera.

Un membre n'entend pas combattre cette position expectante que prend le Gouvernement. Il croit cependant opportun de donner quelques explications. L'écluse principale est une écluse de garde indispensable. Elle mettra le canal en communication avec l'Escaut et doit être de plus grande dimension, afin de permettre aux navires d'un certain tonnage d'entrer dans le canal, à l'endroit destiné au chargement et déchargement. Cette partie plus large, qui formera en quelque sorte le bassin, sera aussi creusée à plus de profondeur. Ces travaux réunis ont motivé l'accroissement de la dépense. Le litt. *A* les comprend et le Gouvernement estime que l'allocation sera suffisante pour l'ensemble.

Quant à la jonction ou au chenal, il sera probablement réclamé plus tard et par d'autres intérêts que ceux d'Anvers. S'il ne se faisait pas, les bateaux devraient être construits dans des conditions à pouvoir naviguer aussi sur l'Escaut, ce qui en augmenterait le coût. Le canal aboutit au fleuve dans une de ses parties dangereuses, où il y a des travaux avancés et un courant très-fort. Il faudra, pour ne point courir de risques, assurer les marchandises; c'est un autre surcroît de frais. Il y a ensuite la perte de temps, car on ne peut profiter que d'une marée dans les vingt-quatre heures.

Quoi qu'il en soit, il reste entendu, dans la pensée de la section centrale, que l'État ne prend aucune espèce d'engagement de faire ce travail supplémentaire. Le canal a son utilité sans cela.

Le litt. *A* est mis aux voix : six membres l'adoptent, un membre s'abstient.

B Travaux à la Meuse ayant pour objet : 1° de mettre le bassin houiller de Chokier en communication directe avec le canal de Bois-le-Duc et l'Escaut, et 2° d'améliorer l'écoulement des eaux de cette rivière dans la traverse de la ville de Liège, fr. 8,000,000

OBSERVATIONS ET VOTE DES SECTIONS.

La 1^{re} section demande que l'on mentionne dans la loi le marché à forfait pour l'acquisition des terrains; que l'on abandonne à la Compagnie, qui entreprendra, les terrains évalués à deux millions ainsi que les subsides de la province et de la ville; que l'on stipule des garanties efficaces pour que la Compagnie achève les travaux à prix convenus, par exemple, une retenue de la moitié de la valeur des travaux exécutés.

Elle adopte par neuf voix contre une; deux membres s'abstiennent.

La 2^e ajourne le projet par six voix contre quatre (une abstention), pour que des études nouvelles soient faites.

Elle pose cette question : N'y aurait-il pas lieu de traiter à forfait pour la part et le concours de l'État?

Les 3^e et 4^e sections adoptent, la première, par six voix contre deux (quatre abstentions); la seconde, par quatre voix contre trois abstentions.

La 3^e invite la section centrale à s'assurer s'il n'est pas possible d'atteindre le double but que le projet a en vue, en y consacrant des dépenses moins considérables.

Dans la négative, elle demande : 1^o que les travaux deviennent l'objet d'un forfait absolu ; 2^o quelle est l'importance du million, voté par le conseil communal de Liège, déduction faite de la valeur des terrains à céder à cette ville.

Elle adopte par sept voix ; deux abstentions.

La 6^e section demande communication en section centrale : 1^o de la délibération de la ville de Liège prise en 1849 ; 2^o du devis d'un travail fait, dans le temps par M. de Sermoise ; 3^o des observations de feu M. Guillery ; d'un avis antérieur du conseil des ponts et chaussées, du 3 avril 1847.

Cette section rejette le projet, par cinq voix contre trois ; une abstention.

EXAMEN ET RÉOLUTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

Un membre demande s'il sera donné connaissance de la délibération du conseil communal de Liège, prise au mois de novembre 1849.

Il lui est répondu qu'elle sera communiquée (1), mais qu'elle n'a pas l'importance qu'on lui attribue. Cette résolution était conditionnelle ; elle est aujourd'hui comme non-avenue. On n'avait en vue que l'amélioration de la rivière, sous le rapport de la navigation, pour laquelle les industriels demandaient le concours de la ville. Celle-ci se montra disposée à intervenir pour une part proportionnelle à son vote antérieur d'un million, avec cette réserve cependant que, si ces travaux partiels augmentaient les chances d'inondation, la ville exercerait son recours contre l'État.

Il ne faut plus tenir compte que de la délibération du 19 novembre 1847 (Annexe n° XIII).

Le premier membre rappelle que la ville de Liège subordonna alors l'offre de ce concours financier de 1,000,000 de francs, 1^o à l'établissement d'une station intérieure du chemin de fer, et 2^o à la cession gratuite du terrain nécessaire à la construction d'un entrepôt. La somme liquide, qui en reviendra à l'État, est par conséquent bien réduite.

Une autre communication, dont cet honorable membre a besoin pour apprécier le projet, c'est un rapport plus ancien du conseil des ponts et chaussées, mentionné dans celui du 23 février 1848 : on assure que les conclusions n'en étaient pas les mêmes (2). Il vota, en 1847, une première allocation en faveur de la Meuse ; à présent qu'il a pris lecture des pièces, il n'a plus la certitude que le but qu'il voulait contribuer à atteindre, le sera efficacement par les grands travaux proposés. A Liège même, les opinions sont très-partagées. Il cite à l'appui de cette allégation les passages suivants d'un travail de feu M. Guillery, inséré dans les Annales des Travaux Publics (1^{er} cahier, tome IX, année 1850) :

« Nous allons voir que les résultats promis ne reposaient que sur des hypothèses et malheureusement sur des hypothèses inadmissibles.

(1) Voir l'annexe n° XII.

(2) Ce premier rapport se trouve à l'annexe n° XIV.

» Ce serait donc s'engager bien à la légère dans d'immenses travaux entraînant une énorme dépense, que de s'y laisser aller sur la foi de semblables calculs.

» Une des hypothèses est celle-ci : Afin de procurer aux eaux de la dérivation un écoulement aussi régulier que possible, il nous a paru convenable de lui donner, outre une largeur et une profondeur proportionnées à la quantité d'eau qu'elle doit recevoir et évacuer, une pente régulière et une profondeur, autant que possible, uniforme.

» Cette hypothèse est réfutée d'avance.

» En effet, une pente régulière, rien n'est plus facile à obtenir en étiage, sur un point déterminé de la Meuse ; à une autre époque, c'est tout à fait impossible, *et la pente ne peut être prévue.* »

Plus loin :

« J'applaudis de grand cœur aux beaux travaux exécutés par mes camarades ; je joins volontiers ma voix à la voix publique, quand ils tracent des routes dans les montagnes du Luxembourg, qu'ils construisent des chemins de fer dans nos plaines et dans nos vallées, qu'ils jettent des ponts suspendus sur nos rivières et sur nos fleuves, qu'ils ouvrent des canaux au commerce et à l'agriculture dans le Hainaut, dans les Flandres et dans la Campine ; de même aussi avec le même sentiment de l'art, avec la même conscience des besoins réels, je combats un projet conçu dans un but très-louable, à la vérité, mais sous la funeste influence de passions locales très-vives, très-peu raisonnées, très-aveugles et par lesquelles les auteurs se sont laissé entraîner. Je crois qu'ils ont versé dans de graves erreurs, et je le dis. Dans d'autres circonstances je me serais tu ; mais en présence des conséquences que doit avoir le travail projeté, je n'ai pas cru devoir garder le silence.

» La bienveillance réciproque n'exclut pas la critique.

» Si l'on est excusable de se tromper dans une matière des plus délicates, on ne le serait peut-être pas de se taire si, en signalant l'erreur, on peut empêcher que d'énormes dépenses soient faites en pure perte. »

Une autre raison encore de douter, ajoute le même membre, c'est que la situation des lieux est changée. On a achevé le chemin de fer de Namur à Liège ; il aboutit à la station intérieure de Longdoz, et pourrait être lié à l'embouchure du canal de Maestricht à Bois-le-Duc. Nous avons reçu le plan projeté par M. Borguet. A-t-il été soumis à un examen de la part du Gouvernement ⁽¹⁾ ? Le moyen qu'il offre de lier toutes les exploitations charbonnières, à partir de Chokier, semble très-praticable ; il serait infiniment moins coûteux, quand même l'État interviendrait pour obtenir le transport des charbons aux meilleures conditions possibles. Eu égard à ces diverses considérations, ce membre déclare qu'il votera contre le projet en discussion.

Un autre membre dit qu'il a examiné avec attention tous les documents. Il a été frappé de l'hésitation du conseil des ponts et chaussées pour se prononcer d'une manière formelle et précise sur le grand travail de M. Kümmer. Ce conseil

(1) Cet examen s'est fait. M. le Ministre des Travaux Publics a remis le rapport qui lui a été adressé par le conseil des ponts et chaussées. (Voir l'annexe n° XV.)

ne lui paraît pas édifié sur le résultat qu'on doit en attendre. Il n'avait pas les cotes relatives au mouvement des eaux de certaines années.

Cette lacune a été comblée postérieurement par le mémoire rédigé, en 1849, par feu M. l'ingénieur en chef Guillery, publié dans les Annales des travaux publics. Ce sont des données précieuses. En les mettant à profit, le conseil devrait revoir le travail de 1847, et dire, d'après ce qui est aujourd'hui mieux connu, quels changements il y faut apporter.

Une nouvelle étude a été réclamée par la 2^e section; elle lui a paru si nécessaire qu'elle y a subordonné l'adoption du projet.

Le même membre demande à titre de renseignements que le Gouvernement fournisse : 1^o un état de tous les charbonnages du bassin de Chokier avec le nombre d'ouvriers et la production annuelle; 2^o un état du mouvement de la navigation sur le canal latéral et sur la Meuse, depuis Chokier jusqu'à l'entrée du canal.

Un troisième membre pense que, malgré le mérite de l'ingénieur, dont l'opinion vient d'être invoquée, on aurait tort d'attacher une grande autorité à la critique qu'il a faite du projet Kümmer. M. Guillery avait ses idées à lui et repoussait systématiquement ce qui s'en écartait. Les travaux qu'il a faits dans la Meuse n'ont pas été également couronnés de succès. Ses passes ont eu de bons effets partiels; mais elles n'ont pas procuré partout le tirant d'eau qu'on en espérait.

Quoi qu'on en dise, si le projet actuel s'exécute, le danger des inondations ne sera plus le même. C'est déjà un résultat important de savoir que ces inondations si redoutables seront diminuées. Le conseil des ponts et chaussées reconnaît qu'il en sera ainsi. Un autre danger, celui de la navigation, sera également moindre. Tous les ans, nous voyons des bateaux chavirer dans la traverse de la ville. Dans l'état actuel des choses il y a tout à la fois danger, perte de temps et d'argent. C'est pour cela que les produits de nos houillères ont perdu le marché hollandais et y sont supplantés par les charbons de la Ruhr. Au point de vue industriel, il faut remédier à ce désavantage, en améliorant la navigation depuis les confins du bassin de Chokier jusqu'au canal, et donner à la Meuse le même tirant d'eau. Si on ne veut pas faire cela, mieux vaut ne rien faire.

Non, est-il répondu; il faut faire quelque chose, mais quelque chose d'efficace et de juste, en pleine connaissance de cause et avec la certitude d'obtenir un résultat satisfaisant. Ce qui motive le concours du Gouvernement dans ce cas-ci, c'est la distance des houillères de l'embouchure du canal. On dit que la moyenne peut être évaluée à 40 kilomètres. S'il n'y avait que la moitié, on pourrait, comme on l'a fait ailleurs, laisser aux établissements le soin de se réunir, à leurs frais, à la voie navigable.

On a parlé des passes faites par M. Guillery dans la Meuse. Si on n'en obtient pas des résultats satisfaisants, pourquoi continuer à y dépenser de l'argent tous les ans?

Le membre, qui s'est prononcé contre le litt. B dès le début de cette discussion, annonce qu'il déposera une proposition tendant à en amoindrir les conséquences financières, si, comme il le prévoit, la majorité de la section centrale adopte. Il désire que le Gouvernement ne puisse commencer les travaux que lorsque l'entreprise pourra en avoir lieu à forfait. Il voudrait aussi que le million de la ville de Liège ne fût point grevé de charges.

Il appuie ensuite la demande d'une nouvelle étude, qu'il trouve nécessaire, quand il songe au chiffre énorme dont d'autres devis du même ingénieur ont été dépassés.

Un quatrième membre est entendu dans les explications qu'il croit utile de donner en faveur du projet de loi.

Ce projet a deux buts :

1^o Mettre la ville de Liège à l'abri des inondations ;

2^o Améliorer la navigation depuis le bassin de Chokier jusqu'à l'embouchure du canal de Liège à Maestricht, donner à cette partie du fleuve le même tirant d'eau qu'au canal.

Au point de vue des inondations, le projet s'appuie sur des raisons de justice et d'humanité, il est destiné à prévenir de grands désastres.

Au point de vue de la navigation, il est d'une haute utilité pour les provinces de Liège, de Namur, d'Anvers et de Limbourg ; la province de Luxembourg en retirera aussi de grands avantages, après l'achèvement du canal de l'Ourthe.

Le Gouvernement manquerait à sa mission s'il ne faisait pas tout ce qui est possible pour mettre la ville de Liège à l'abri des inondations. Pour en préserver Gand, on a creusé le canal de Deynze à Schipdonek, et il est question de le prolonger jusqu'à la mer. Cependant, à Gand, les inondations n'ont pas le même caractère de gravité qu'à Liège, où elles compromettent la vie des habitants, tout en causant d'incalculables dommages ; en 1850, des milliers de personnes se sont trouvées au milieu des eaux, manquant de vivres et vouées à une mort certaine, si de généreux citoyens ne s'étaient exposés aux plus grands dangers pour leur porter secours.

On ne peut penser, sans effroi, aux malheurs qui seraient arrivés si les inondations avaient duré quelques jours de plus et surtout si la crue de la Sambre avait, comme en 1740, coïncidé avec celle de la Meuse et de l'Ourthe.

En 1740, il y a eu de grands désastres ; aujourd'hui que l'on a créé à l'écoulement des eaux, dans la traversée de Liège, des obstacles qui seront indiqués tantôt, ces désastres, les mêmes causes agissant, seraient épouvantables.

Aussi le Gouvernement n'a-t-il jamais contesté l'obligation qui lui incombe d'exécuter de grands travaux à la Meuse. Tous les Ministres des Travaux Publics qui se sont succédé depuis 1840, M. Rogier, M. Desmazières, M. Dechamps, M. D'Hoffschmidt, M. De Bavay ont reconnu (leurs déclarations au sein des Chambres et leur correspondance avec l'administration communale de Liège en font foi), l'urgence et la nécessité de ces travaux.

Divers ingénieurs, entre autres MM. Guillery, De Sermoise et Kümmer, furent successivement chargés de procéder à des études et de préparer le projet des travaux à exécuter. Le 15 janvier 1844, une commission spéciale composée des sommités du corps des ponts et chaussées, reçut de M. Dechamps la mission « d'étudier les moyens de préserver autant que possible la ville de Liège de l'invasion des eaux et de prévenir les ravages auxquels elle est exposée par les crues. »

Aucun des projets présentés n'ayant paru susceptible d'exécution, le même M. Dechamps chargea, le 4 septembre 1845, M. Kümmer de faire procéder à de nouvelles études « pour préserver la ville de Liège des désastres de l'inondation et prolonger la navigation du canal latéral avec son tirant d'eau de 2^m,10, jusqu'aux limites du bassin houiller à Chokier. »

Le canal latéral de Liège à Maestricht avait été voté par les Chambres quelques mois auparavant.

M. Kümmer voulut cette fois s'entourer de toutes les lumières désirables; il visita les travaux exécutés en France aux rivières qui ont le plus d'analogie avec la Meuse et se mit en rapport avec des membres distingués du corps des ponts et chaussées français.

Le projet pour l'exécution duquel le Gouvernement nous demande aujourd'hui des fonds, est le résultat de ces études longues et consciencieuses : il a reçu l'assentiment unanime du conseil provincial, du conseil communal et de la chambre de commerce de Liège.

Il y a, comme je le disais tantôt, dans la traverse de Liège, divers obstacles à l'écoulement des eaux.

A l'endroit dit *Tournant de St-Jacques*, le fleuve forme un coude très-prononcé. Les eaux venant se heurter contre cette espèce de barrage, sont repoussées vers l'amont et débordent, à l'époque des crues, sur le quai d'Avroy.

Un peu plus bas le pont de la Boverie, construit il y a quelques années, se présente obliquement au courant et fait aussi refluer les eaux vers l'amont.

Un peu plus bas encore le lit du fleuve a été considérablement rétréci par suite de remblais exécutés sur la rive gauche.

Vient ensuite le pont des Arches dont les piles énormes sont obliques au courant comme celles du pont de la Boverie.

La route récemment construite entre le pont de la Boverie et la Bonne-Femme se trouve à .80 centimètres au-dessus du sol, qui servait précédemment de déversoir naturel au trop plein de la Meuse et de l'Ourthe.

Par suite de ces obstacles, et il y en a encore d'autres, le fleuve n'a, dans la traverse de la ville de Liège, qu'un débouché insuffisant. Là est la cause des inondations auxquelles il s'agit de porter remède.

Que faut-il faire pour cela? Le bon sens l'indique, il faut augmenter le débouché. Dans ce but, M. Kümmer propose le redressement du fleuve à l'endroit dit *Tournant de Saint-Jacques*, et il substitue au vieux et lourd pont des Arches un pont ayant une ouverture d'au moins 120 mètres. Il fait par là disparaître les deux principaux obstacles à l'écoulement des eaux, et il agrandit en outre le débouché, en creusant à la Meuse un lit supplémentaire qui, passant à travers la Boverie, conduit une partie des eaux en aval de Liège.

« Ces changements auront pour effet (c'est le conseil des ponts et chaussées qui parle, voir p. 116), de mettre l'écoulement des eaux à Liège dans des conditions ordinaires et par conséquent d'empêcher l'eau de s'y élever au-dessus de son niveau normal, c'est-à-dire au-dessus du niveau auquel elle doit nécessairement s'élever en égard à la quantité d'eau débitée par la rivière.

» On trouve (c'est encore le même conseil qui parle) que l'effet des travaux projetées par rapport à la crue d'eau du 29 janvier 1846 aurait équivalu à faire passer en dehors de la ville de Liège une quantité de 600 mètres cubes par seconde, ce qui fait au-delà du quart et pas loin du tiers du débit total de la Meuse pendant cette crue. »

Non-seulement l'écoulement des eaux sera plus facile, non-seulement leur niveau sera abaissé, le quartier d'Avroy sera en outre garanti contre les crues les plus fortes par une digue insubmersible.

Au point de vue de la navigation, le projet de M. Kümmer n'est pas moins propre à conduire aux résultats désirés.

M. Kümmer veut obtenir le tirant d'eau de 2^m,10 en canalisant la Meuse « par l'établissement de barrages fixes pour maintenir le mouillage déterminé, et mobiles lorsqu'il est reconnu nécessaire d'évacuer en tout ou en partie le produit de la rivière dans toutes les circonstances possibles. »

Le système de barrages auxquels M. Kümmer s'est arrêté s'appuie sur l'expérience qui en a été faite en France à des rivières qui ont de l'analogie avec la Meuse; on peut citer le Cher, l'Yonne et la Seine.

Ce système combiné avec quelques-uns des travaux qui seront exécutés en vue des inondations et qui présentent une double utilité, fera disparaître les dangers graves et les frais énormes de la navigation dans la traverse de Liège; les exploitants du bassin houiller de Liège pourront recouvrer, au moins en partie, les marchés qui leur ont été enlevés depuis 1830.

Voici comment le conseil des ponts et chaussées s'exprime sur cette partie du projet de M. Kümmer (pag. 116) :

« En résumé, le conseil ne pense pas que l'on puisse mettre en question l'utilité des travaux projetés en vue de rendre la Meuse navigable sur toute l'étendue du bassin houiller de Liège avec le même tirant d'eau que celui du canal latéral de Liège à Maestricht . . . »

« Il est donc constant, et cela est sans aucun doute d'une importance majeure non-seulement pour tout le bassin houiller de Liège, mais aussi pour la navigation de la Meuse en général, que l'exécution des travaux projetés en vue de l'amélioration de l'écoulement des eaux, aura pour résultat que les communications de la Meuse avec le canal latéral de Liège à Maestricht et réciproquement seront interrompues moins souvent et pendant un temps moins long. »

Et c'est d'un tel projet élaboré avec tant de soin, présenté en 1846, soumis deux fois à l'examen du conseil des ponts et chaussées, unanimement approuvé par le conseil provincial, par le conseil communal et par la chambre de commerce de Liège, que l'on vient dire qu'il n'a pas été suffisamment étudié. Jamais, au contraire, projet ne fut mieux étudié et ne reçut des approbations plus éclatantes.

Il a eu ses détracteurs, mais quel projet n'en a pas ? Il est clair que les ingénieurs qui avaient aussi reçu la mission de soumettre au Gouvernement des projets pour l'amélioration de la Meuse doivent préférer leurs plans à ceux de M. Kümmer.

La question est de savoir s'ils peuvent être juges dans leur propre cause; on ne conteste ni le talent ni la loyauté de feu M. Guillery, mais offrait-il des garanties suffisantes d'impartialité pour l'appréciation du travail de M. Kümmer ? Ne peut-on pas admettre qu'il ait été quelque peu aveuglé par l'amour propre d'auteur, lui dont les passes artificielles, utiles sur quelques points de la Meuse, en amont de Liège, avaient été reconnues insuffisantes, dangereuses même dans la traverse de cette ville ?

Il paraît qu'en 1846 (l'honorable M. De Theux était alors Ministre), le Gouvernement eût l'intention de proposer aux Chambres l'exécution du projet de M. Kümmer. Du moins cela résulte d'une lettre que le gouverneur de la province

de Liège écrivit alors à l'un de ses administrés, et c'est parce que l'espèce de promesse contenue dans cette lettre ne fut pas accomplie, que les représentants de Liège demandèrent à la Chambre, dans les premiers mois de 1847, une allocation de 400,000 francs pour le commencement des travaux.

Cette demande reçut d'abord un accueil favorable de la majorité, dans laquelle figurait, comme il vient de le dire, le membre de la section centrale qui attaque aujourd'hui si vivement le projet; il est vrai qu'elle fut rejetée au second vote par suite des efforts du Ministère, qui du reste la combattait moins au fond que comme inopportune, mais sans cette opposition elle eût passé, à une très-forte majorité.

On redoute la dépense, on craint qu'elle ne dépasse considérablement le devis; on cite ce qui s'est passé pour le canal latéral à la Meuse, qui d'après le devis ne devait coûter que 3 millions et demi et qui en coûte huit. Il ne faut pas perdre de vue qu'une partie de ce canal se trouve en pays étranger, et que c'est surtout pour cette partie qu'il y a eu un accroissement de dépenses imprévu; quoi qu'il en soit, toute crainte doit disparaître en présence de la déclaration du Ministre, que des personnes connues et solvables s'engagent à exécuter les travaux à forfait, moyennant le prix indiqué de 9,500,000 francs, y compris l'achat des terrains. Les soumissions reçues par le Ministre, pour cet objet, sont au nombre de quatre.

Le Gouvernement retirera des terrains qui seront enlevés au fleuve, sur la rive gauche, environ 2,000,000 de francs; il touchera, en outre, de la ville 1,000,000 de francs et de la province 570,000 francs; la dépense de l'État ne sera en définitive que de 6,000,000 de francs.

On se plaint de ce que la ville met deux conditions à l'offre d'un million; on voudrait qu'il fût donné purement et simplement; mais pourquoi la ville donnerait-elle un million si elle n'obtenait en retour quelques avantages? La ville de Gand n'a rien donné du tout pour obtenir le canal de Deynze à Schipdonck, elle ne donnera rien pour le prolongement de ce canal jusqu'à la mer.

Les deux conditions auxquelles la ville subordonne son offre sont-elles d'ailleurs si exorbitantes? La ville demande que la station intérieure, qui lui est promise depuis longtemps, qui devait se faire sur les fonds de l'emprunt voté en 1842, qui n'a été ajournée que parce qu'on voulait la combiner avec les travaux projetés pour la Meuse, elle demande que cette station soit établie au quai d'Avroy, à côté du bassin; mais alors même que la ville ne mettrait pas cette condition, la station intérieure n'en devrait pas moins être placée près du bassin; elle ne coûtera pas plus là qu'ailleurs, et là, plus qu'ailleurs, elle sera utile aux commerçants et aux industriels.

La ville demande encore que le Gouvernement lui cède gratis le terrain nécessaire à la construction d'un entrepôt, qui se trouvera naturellement à côté de la station et du bassin. Serait-il convenable que le Gouvernement, recevant de la ville un million, lui fit payer le peu de terrain dont elle aura besoin pour ce travail d'utilité publique?

Six millions, ou même huit millions, pour préserver Liège des inondations et en même temps améliorer la navigation de la Meuse; six millions, est-ce trop dans un moment où l'on va doter un grand nombre de localités de travaux importants?

Liège n'a presque plus de débouché pour ses charbons. Avant 1830, elle en

expédiait en Hollande 240,000 tonnes; cette quantité, qui devrait au moins être doublée, par suite des progrès de l'industrie, est réduite à 94,000 tonnes.

Le Hainaut a vu, au contraire, accroître sa production; c'est ainsi que le bassin de Charleroy, qui ne produisait, avant 1830, que 400,000 tonnes de charbon, en produit aujourd'hui 1,830,000; les exploitants du couchant de Mons reconnaissent qu'ils ont un magnifique débouché en France.

La prospérité des charbonnages du Hainaut est due aux canaux dont cette province a été dotée par le Roi Guillaume. Ces canaux, dit-on, n'ont rien coûté à l'État; ils ont été exécutés par voie de concession de péages. On oublie que le Roi Guillaume a fait avancer aux concessionnaires les fonds dont ils avaient besoin pour l'exécution des travaux; on oublie que les canaux de Charleroy et de Pommerœul à Antoing ont été repris par l'État, qui a successivement accordé de fortes réductions de péages; il en a été de même de la Sambre canalisée. Ces trois canaux ont coûté à l'État au moins trente millions.

L'intention du roi Guillaume n'était pas de sacrifier la province de Liège, il voulait aussi faire quelque chose pour elle. Son projet était de canaliser la Meuse, non-seulement jusqu'à Chokier, mais jusqu'à la frontière de France, et d'ouvrir à travers la Campine une voie navigable entre la Meuse et l'Escaut.

On allait se mettre à l'œuvre, lorsque la révolution de 1830 éclata. Il fallut six années pour la clore, pendant ce temps le Hainaut retirait de grands avantages de ses nouvelles voies navigables, tandis que la province de Liège se trouvait sans débouché pour ses charbons.

Lorsque nous cessâmes d'être en hostilité avec la Hollande, Liège crut qu'elle allait rentrer en possession de ce marché, mais elle y trouva des concurrents. contre lesquels elle n'était plus protégée comme avant 1830, par de forts droits d'entrée.

Ces concurrents étaient, outre les exploitants du Hainaut et de l'Angleterre, ceux de la Ruhr, qui pouvaient, grâce à la canalisation de cette rivière, arriver sur le marché hollandais à de meilleures conditions que nous.

Ce marché est à peu près perdu pour les charbons de Liège, et le sera entièrement si l'on ne se hâte d'améliorer la navigation de la Meuse jusqu'aux limites du bassin de Chokier.

Ce travail, complément nécessaire du canal de Liège à Maestricht, qui n'est aujourd'hui qu'une impasse, et qui, pour cette cause, n'est guère productif, peut seul nous mettre en état de lutter contre nos concurrents, de donner du travail à des milliers d'ouvriers.

Le Gouvernement belge ne peut pas nous refuser ce que le Roi Guillaume nous eût donné en 1830, si la révolution ne nous avait séparés de la Hollande.

Il s'agit d'une œuvre de réparation qui ne s'est fait que trop attendre, et qui sera d'ailleurs, comme on l'a déjà dit, éminemment utile à d'autres provinces; l'intérêt des consommateurs est ici étroitement lié à celui des producteurs liégeois.

Ce double intérêt trouverait satisfaction dans le projet de M. Kümmer. Il ne peut pas être sérieusement question d'y substituer celui de M. Borguet. M. Borguet voudrait que l'on se servit du chemin de fer de Liège à Namur, à partir de Chokier jusqu'au canal latéral. Le transport des charbons par le chemin de fer coûterait 40 centimes par tonne et par lieue; par la Meuse canalisée, il ne coûte-

rait que 8 centimes et une fraction, c'est le prix du frêt sur le canal de Bois-le-Duc à Maestricht ; il faudrait, en outre, si l'on employait le chemin de fer, un transbordement à Coronmeuse, ce qui augmenterait les frais et détériorerait la marchandise.

Le projet de M. Borguet, condamné par le conseil des ponts et chaussées, loin de préserver Liège des inondations, tendrait au contraire à les aggraver. L'embranchement qui reliait le chemin de fer au canal, traversant la vallée à peu près perpendiculairement à la Meuse, serait en effet un nouvel et puissant obstacle à l'écoulement des eaux.

Un des honorables membres, qui a déjà pris la parole, dit que son intention n'est pas de suivre le préopinant dans les considérations si développées qu'il vient de présenter ; il se réserve de le faire, au besoin, en temps et lieu pour une partie. Pour lui il reste établi que le conseil des ponts et chaussées n'avait pas en 1847 ni en 1848 les données, qui lui sont fournies par le travail de M. Guillery, et qu'il y a par conséquent lieu à révision. Ce travail d'un plus ample examen peut être fait en peu de temps. Il insiste en conséquence sur la nécessité d'un ajournement et pour le cas où la section centrale ne l'adopterait point, il lui soumettra un amendement conçu en ces termes :

« La province et la ville de Liège sont autorisées à faire exécuter à leurs frais et risques les travaux à la Meuse ayant pour objet :

» 1^o De mettre le bassin houiller de Chokier en communication directe avec le canal de Bois-le-Duc et l'Escaut, et 2^o d'améliorer l'écoulement des eaux de cette rivière dans la traverse de la ville de Liège.

» L'État contribuera à la dépense par un subside de quatre-vingt-cinq pour cent (85 p. %) sans qu'en aucun cas ce subside puisse s'élever à plus de six millions de francs, défaction faite de la valeur des terrains qui deviendront la propriété de l'État, par suite du redressement de la rivière.

» Les plans et devis des ouvrages à exécuter devront être approuvés par le Gouvernement. »

L'ajournement motivé sur l'utilité de faire de nouvelles études est mis aux voix : il est rejeté par cinq voix contre deux.

Quant à l'amendement, tendant à empêcher que l'État ne soit entraîné à de plus fortes dépenses, le but qu'il a en vue est aussi celui des autres membres de la section centrale ; mais plusieurs d'entre eux ne peuvent approuver la substitution de la province et de la ville à l'État, lorsqu'il s'agit de grands travaux à exécuter dans une rivière. C'est la forme qui les arrête d'abord. Au fond même il y aurait des difficultés dans cette association de deux corps distincts. Si, durant l'exécution des travaux, des changements sont reconnus nécessaires, il faut qu'une seule autorité puisse en connaître et décider. Dans ce cas-ci, cette autorité est le Gouvernement. Ces motifs déterminent la section, un membre excepté, à se prononcer contre l'amendement.

Un autre amendement est déposé ; il porte : « Le Gouvernement ne pourra faire commencer les travaux d'après les plans et devis qu'après une entreprise à forfait pour les travaux et les achats de terrains, ne dépassant pas la somme de 9,300,000 francs, et après engagement sans conditions de la province et de la ville de Liège de payer dans ces travaux les sommes de 370,000 et 1,000,000 de

francs, de manière que le sacrifice de l'État, ne pourra dépasser la somme de 7,950,000 francs, dont une partie sera comblée par la vente des terrains évalués à deux millions. »

La division est demandée. L'auteur de l'amendement y consent et déclare qu'il en reproduira la seconde partie, relative au concours de la province et de la ville de Liège, lorsque la section centrale s'occupera du § 5, art. 7, qui statue sur l'acceptation des offres faites.

En ce qui concerne l'entreprise à forfait, M. le Ministre communique les soumissions souscrites par des entrepreneurs. Elles sont au nombre de quatre et contiennent toutes l'engagement d'exécuter à forfait, dans le sens le plus absolu du mot, pour la somme de 9,500,000 francs, tous les travaux repris au projet de M. Kümmer; d'acquiescer aux frais, risques et périls des entrepreneurs, les propriétés bâties et non bâties, indiquées au chapitre des propriétés à exproprier; d'achever complètement les ouvrages dans le délai de quatre ans; de présenter, lors de la mise en adjudication publique, une soumission, dont le chiffre ne sera pas supérieur à la somme précitée; de réserver à l'État la propriété des terrains compris dans le tracé des travaux et de ceux qui s'y trouveront annexés à la suite de l'exécution des travaux et la faculté de disposer, comme il l'entendra, du montant de la somme à valoir, s'élevant à 415,660 francs. Plusieurs de ces entrepreneurs ont déjà exécutés d'autres travaux importants et ils sont considérés comme offrant toutes les garanties nécessaires.

M. le Ministre ajoute qu'il considère ces soumissions comme très-sérieuses. Une saine appréciation des dépenses a pu être faite; on ne se trompe pas sur celles qu'exigeront les travaux. Ce sont les prix des terrains qui peuvent induire en erreur. On doit savoir cependant aujourd'hui à quoi s'en tenir pour Liège, et les dépenses de cette nature sont formellement comprises dans les soumissions.

Après ces explications, la section est unanime pour stipuler que l'exécution des travaux ne peut, dans aucun cas, dépasser le chiffre *maximum* de 9.500,000 francs et qu'il n'y sera procédé que pour autant qu'il y aura un engagement à forfait.

Cette condition sera-t-elle insérée dans la loi?

M. le Ministre est d'accord sur l'accomplissement ponctuel d'une pareille clause, il la veut comme la section centrale; il est prêt à en faire, au nom du Gouvernement, la déclaration au sein des Chambres. Mais sa mention dans la loi serait un mode inusité; elle peut être un embarras, une cause que l'État ne puisse profiter de conditions plus favorables, auxquelles il est permis de s'attendre. Il faut donc y prendre garde.

Des membres ne comprennent pas non plus la nécessité d'en agir ainsi exceptionnellement pour les travaux de la Meuse. Personne n'a songé à le faire, quand on a voté le crédit du canal de la Campine. On court le risque de manquer l'occasion d'avoir une économie notable sur l'exécution des travaux.

D'autres membres répondent qu'il leur est démontré, par l'examen des sections, que des craintes sérieuses existent sur l'insuffisance du devis. C'est un préjugé qu'on ne dissipera que par la mention la plus formelle d'un marché à forfait. La loi seule peut offrir une pareille garantie. Ils l'envisagent comme devant avoir pour effet de rallier des voix en faveur du projet. La section fera bien de l'ad-

mettre, le Gouvernement lui-même ne s'y montrant pas contraire d'une manière absolue.

L'insertion de la clause du forfait dans la loi est adoptée par quatre voix contre trois.

Le litt. *B* du § 3 est ensuite adopté par cinq voix contre une ; un membre s'abstient.

C. *Construction d'un canal destiné à mettre la ville de Hasselt et le Demer en communication avec la ligne de jonction de la Meuse à l'Escaut* fr. 2,650,000

OBSERVATIONS ET VOTE DES SECTIONS.

La 1^{re} section adopte le litt. *C*, par sept voix.

La 2^e propose d'ajouter à la ville de Hasselt *et celle de Diest*.

Elle demande que l'on fasse connaître les péages qui seront établis sur les lignes navigables A, B et C.

Elle adopte par trois voix ; sept abstentions.

La 3^e section adopte par sept voix contre cinq ; une abstention.

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

La 5^e adopte à l'unanimité des huit membres présents.

La 6^e adopte par deux voix ; sept abstentions.

SECTION CENTRALE.

L'allocation ne rencontre aucune opposition. Le membre, qui s'est prononcé contre plusieurs autres travaux, approuve la construction de ce canal. Il l'envisage comme arrêtée en principe ou du moins comme l'accomplissement d'une promesse. Pour lui c'est un corollaire de la canalisation de la Campine.

Un autre membre invite la section à émettre son avis sur l'embranchement sur Diest demandé par la 2^e section.

M. le Ministre déclare qu'il ne peut se rallier pour le moment à cette demande. Il reconnaît que ce serait un travail utile, qui ouvrirait un débouché à la ville de Diest peu pourvue de communications. Mais l'utilité de ce travail a un caractère plus secondaire et rien n'empêche de l'ajourner, d'autant mieux que toutes les études ne sont pas faites.

Un membre croit aussi que c'est le seul parti à prendre. Il s'agit d'un travail nouveau. S'il était admis d'emblée, uniquement parce qu'il est reconnu utile, ça pourrait conduire fort loin.

La proposition conçue dans les termes suivants :

« La section centrale engage le Gouvernement à faire étudier le projet d'un embranchement de Hasselt à Diest, c'est un travail utile, » est adoptée par six voix : une abstention.

Même vote sur le litt. *C*.

- D. *Travaux destinés à compléter les moyens d'écoulement des eaux d'inondation de la Lys, soit en prolongeant le canal de Deynze à Schipdonek jusqu'à la mer du Nord, soit en modifiant le régime du canal de Gand à Bruges fr. 3,500,000*

OBSERVATIONS ET VOTE DES SECTIONS.

La 1^{re} section demande que la décision du Gouvernement sur le choix du travail à exécuter pour l'écoulement des eaux de la Lys intervienne avant le 1^{er} janvier 1852, de manière que l'on puisse mettre la main à l'œuvre à l'expiration de l'hiver prochain. Son rapporteur est chargé, tout en insistant sur le but essentiel qui doit être l'écoulement des eaux, de faire remarquer à la section centrale qu'au point de vue d'une grande navigation directe d'Ostende à Gand, la Belgique serait affranchie, par l'approfondissement du canal, d'un tribut de cent mille francs, que la navigation par le canal de Terneuzen paye au Gouvernement des Pays-Bas.

L'exécution des deux ouvrages atteindrait complètement le but ; mais si l'on se borne à l'un des deux, quant à présent, la section estime que la résolution à prendre doit être déterminée par l'intérêt principal, actuel, l'écoulement des eaux d'inondation de la Lys.

La section adopte le litt. *D* par dix voix ; deux abstentions.

La 2^e section fait observer que la loi ne peut admettre l'alternative ; il faut préciser l'ouvrage à exécuter.

Elle adopte par trois voix ; cinq abstentions.

La 3^e adopte.

La 4^e adopte par six voix ; une abstention.

La 5^e section demande s'il peut encore être question d'une alternative, attendu que lors des votes antérieurs aux Chambres, on considéra le canal comme devant aboutir à la mer vers Heyst et non à Ostende.

Elle demande quelles sont les dépenses principales et les plus urgentes à faire pour améliorer l'écoulement des rivières et remédier aux inondations, et croit qu'il serait très-utile que la section centrale examinât s'il n'y a pas lieu de remplacer le litt. *D* par un crédit plus général, destiné à pourvoir aux travaux d'écoulement des eaux, partout où le besoin s'en fait le plus vivement sentir. Les litt. *D*, *E* et *G* y seraient nécessairement compris.

Cette section adopte le chiffre, par huit voix ; une abstention.

La 6^e, au contraire, ajourne l'allocation, par cinq voix contre quatre, pour plus ample informé et jusqu'à ce que l'on sache lequel des deux travaux on veut entreprendre.

Elle demande le devis de ces travaux.

SECTION CENTRALE.

M. le Ministre des Travaux Publics donne d'abord les explications suivantes sur la position du Gouvernement par rapport au litt. *D*.

En 1846, le conseil des ponts et chaussées fut consulté sur le prolongement du

canal à la mer. Il émit l'avis qu'il était convenable et prudent d'attendre que le canal de Deynze à Schipdonek fût ouvert, afin de se prononcer en plus parfaite connaissance de cause sur la question.

En 1830, M. l'ingénieur en chef De Sermoise conçut un autre système. Il consiste à faire du canal de Gand à Bruges un canal maritime et à établir près de cette dernière ville une dérivation pour l'écoulement des eaux.

Ce projet devait naturellement être soumis au conseil des ponts et chaussées. Jusqu'à présent cet examen n'a pas eu lieu à cause d'autres travaux, dont il était plus urgent de s'occuper.

Son apparition a fait dire au conseil qu'il y a une raison de plus pour ajourner la résolution à prendre sur le prolongement à la mer.

Il est évident pour tout le monde qu'il y a un travail important à faire pour débarrasser la vallée de la Lys des eaux d'inondation.

Cet intérêt est le plus pressant ; mais s'il doit y être satisfait par l'adoption du plan de M. Wolters, il y aura lieu d'exécuter un autre travail dont la haute utilité ne peut être contestée : celui de l'approfondissement du canal de Bruges à Gand.

Les péages sur les eaux de la Hollande pour la navigation maritime de Gand, absorbent annuellement une somme de 80,000 francs environ. Il n'y aurait plus lieu à ce paiement. Les bateaux chargés de charbons et de marchandises pondéreuses arriveraient jusqu'à Bruges. Des usines, qui sont obligées de chômer faute d'eau, trouveraient une alimentation plus abondante. Bruges et indirectement Ostende gagneraient à l'exécution du plan de M. De Sermoise. Ces considérations sont assez fortes pour que le Gouvernement avise, s'il lui était démontré que c'est au projet de M. Wolters qu'il faut donner suite dans l'intérêt de l'écoulement des eaux, à l'exécution du travail qui se rapporte au recreusement du canal.

Il y a dans tout cela plusieurs questions importantes à examiner, et pour se livrer avec fruit à ces études le canal de Deynze à Schipdonek doit fonctionner. Ce n'est donc qu'au printemps prochain qu'une résolution pourra être prise en parfaite connaissance de cause. La prudence trace elle-même une pareille ligne de conduite.

Un membre regrette que le Gouvernement n'ait pas pris une position plus nette. Il le pouvait, suivant lui, car le projet de M. De Sermoise a vu le jour, il y a un an. Le temps de l'apprécier n'a pas manqué. Il ne peut se défendre de l'idée qu'on a voulu éviter de mécontenter l'une ou l'autre des parties intéressées dans cette question. On préfère rester dans le vague, parce qu'on désire également leur concours pour le vote de la loi. S'il fallait encore une preuve de ce système de coalition, qu'il ne cessera de blamer, on la trouve avec la dernière évidence dans la rédaction du litt. *D*. Il ne peut admettre cette alternative et propose l'ajournement jusqu'à ce que les études nécessaires aient été faites.

Un autre membre est d'avis que la section centrale ne peut proposer de comprendre le litt. *D* dans le projet de loi, le Gouvernement n'étant pas fixé sur le parti qu'il suivra. Ce serait donner un blanc-seing pour des travaux qui coûteront de 4 à 5,000,000 de francs.

M. le Ministre n'admet pas que l'on puisse attacher un sens désobligeant à

l'entente, à la coalition si l'on veut, des mandataires du pays dans une vaste question de travaux publics. C'est une chose qui a été pratiquée, qui a toujours été nécessaire dans des circonstances analogues. Les Flandres ne pouvaient certes pas être oubliées dans le projet que le Gouvernement a présenté le 2 juillet.

Elles ont intérêt à l'exécution des travaux du litt. *D*. Rien ne devrait empêcher de voter le crédit.

Un membre déclare qu'il ne craint pas d'avouer hautement la coalition. En pareil cas il faut chercher à contenter tout le monde. C'est de la justice distributive, sans laquelle le vote d'une grande loi de travaux publics ne serait plus possible.

Dans le cas spécial qui nous occupe, il y a certitude qu'un travail doit être fait pour évacuer les eaux d'inondation. Les Chambres doivent, suivant lui, accorder le crédit afin de le soustraire aux éventualités de l'avenir.

L'ajourner ce serait en réalité le compromettre.

Un autre membre dit qu'il est prêt à émettre un vote favorable, mais en vue seulement des travaux destinés à compléter les moyens d'écoulement des eaux. Il ne veut pas que ces travaux soient en quelque sorte relégués sur le second plan et c'est un peu ce qu'il y a à craindre avec cette alternative, qui est un point de mire pour d'incessantes sollicitations.

Une disposition additionnelle au litt. *D* est ensuite soumise. Elle porte : « Le Gouvernement proposera à l'approbation des Chambres, dans la session de 1851-1852, les plans et devis des travaux à exécuter. »

Le membre, qui voulait demander l'ajournement, déclare qu'il se rallie à cette disposition.

Elle est combattue par M. le Ministre. Il répète que l'objet principal est et restera l'écoulement des eaux. Mais, quant aux meilleurs moyens de le procurer, il convient de s'en rapporter au Gouvernement. Il s'agit de questions d'art, dont la solution par les Chambres est entourée de grandes difficultés et peut devenir l'objet d'une discussion irritante.

Un autre membre ajoute que l'expérience confirme la réalité de ces craintes. C'est parce qu'on a vu ces tiraillements qu'on a abandonné l'exécution des routes aux soins du Gouvernement.

Il est répondu qu'il s'agit ici de travaux bien plus importants; ils intéressent deux provinces. Les études ne sont pas achevées; on ne saurait dire ce qu'il en coûtera ni par conséquent à quoi l'on engage la Législature.

Ce serait vraiment vouloir annihiler son action sur l'examen des travaux publics et cela pour éviter une discussion.

Après la demande d'un membre que l'on s'enquière bien à quel endroit il conviendra de placer l'écluse de mer, qui, suivant lui, se trouverait plus convenablement à Blankenberghe qu'à Heyst, la proposition de soumettre aux Chambres les plans et devis dans la session prochaine est mise aux voix et adoptée par trois voix contre deux; deux membres se sont abstenus.

Le litt. *D* avec cet amendement est adopté à l'unanimité.

Un membre déclare que c'est à cause de l'adoption de l'amendement qu'il a émis un vote favorable.

E. Continuation des travaux destinés à améliorer l'écoulement des eaux de l'Escaut fr. 4,000,000

OBSERVATIONS ET VOTE DES SECTIONS.

La 1^{re} section demande que l'on améliore le régime des eaux dans la vallée de l'Yser et qu'un crédit convenable soit porté pour cet objet au prochain budget des travaux publics.

Elle demande aussi que l'on examine s'il y a moyen, avec un subside du Gouvernement, de faire exécuter les travaux nécessaires au rétablissement des voies d'écoulement supprimées entre Ostende et Nieuport, les diverses wateringues contribuant pour une bonne partie de la dépense.

La section adopte à l'unanimité des dix membres présents.

La 2^e demande s'il ne serait pas préférable d'exécuter, au moyen de la somme indiquée, une coupure près de Gand dans le sens de l'avis de la commission de 1848.

Elle adopte par trois voix ; cinq abstentions.

La 3^e adopte.

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

La 5^e demande des éléments d'appréciation du chiffre. Elle adopte par sept voix ; deux abstentions.

La 6^e adopte par deux voix ; sept abstentions.

SECTION CENTRALE.

Un membre déclare qu'il a vu, avec quelque surprise, l'allocation d'une somme si faible pour une des nécessités les plus urgentes. Il s'agit en effet de mettre un terme à une position intolérable depuis dix ans et que le Gouvernement qualifie lui-même de calamiteuse ; il s'agit de la santé, de la sûreté, de la valeur d'immenses propriétés et les travaux réclamés par de pareils motifs doivent incontestablement avoir la priorité sur ceux qui tendent à développer la prospérité du pays.

M. le Ministre répond qu'avec le crédit extraordinaire d'un million, il peut être apporté des améliorations très-notables à l'écoulement des eaux de l'Escaut. Les causes des inondations sont bien connues ; il y en a deux : les ouvrages exécutés en France, la rapidité plus grande avec laquelle les eaux de la Lys arrivent à Gand. Il a fallu en premier lieu débarrasser le bassin de Gand du trop plein des eaux de la Lys pour être en mesure d'y recevoir les eaux de l'Escaut. En suivant une marche différente dans l'ordre des travaux, on n'eût fait autre chose que déplacer les inondations.

Les dépenses consacrées à des améliorations sur le haut Escaut, s'élèvent à 856,450 francs, y compris le barrage en construction. Les travaux ultérieurs, combinés dans un esprit de suite, seront commencés et activement suivis, dès que le canal de Schipdonck pourra être utilisé : ils consistent dans un système d'écluses et de rigoles, destinées à faciliter la marche des eaux vers le bas Escaut. En y

dépensant un million, le Gouvernement est certain de parvenir à soulager considérablement la vallée de l'Escaut.

Le premier membre croit devoir insister sur la nécessité d'augmenter le crédit du litt. E. Il résulte des informations qu'il a prises que, pour faire tous les travaux d'art, opérer les dévasements, redresser les principales courbes, il faudrait porter la somme à 1,500,000 francs. Il lui paraît que pour cette différence, qui n'a rien d'exorbitant, eu égard au but et à la possibilité d'achever alors des travaux si impatiemment attendus, la section centrale ne doit pas hésiter à émettre un vote favorable.

M. le Ministre est entendu de nouveau. Le million demandé suffira pour l'exécution de divers travaux très-utiles, à l'égard desquels le Gouvernement est fixé. Sans doute que le supplément de 500,000 francs trouvera un fort bon emploi, mais il n'est pas démontré qu'il y ait dès à présent nécessité absolue de le voter.

Un autre membre admet le bon emploi ; mais cette raison ne lui suffit pas. Les crédits n'ont pas été augmentés à d'autres articles, quoique la section sût qu'il fallait plus pour l'achèvement des travaux. On s'appuie sur des considérations d'humanité, d'hygiène publique ; elles sont vraies sans nul doute, mais on peut les invoquer pour un grand nombre de localités, demandant avec instances que le Gouvernement apporte quelque soulagement à leur position fâcheuse, à cause de la fréquence des inondations. La justice commande qu'on leur vienne aussi en aide, autant que faire se peut. Bornons-nous à constater que les travaux pour l'écoulement des eaux du haut Escaut exigent une dépense de 1,500,000 francs, et votons dès à présent un million.

Un troisième membre invite la section à examiner mûrement, avant de se prononcer sur la première augmentation de crédit, quelles sont, dans leur ensemble, les dépenses et les recettes. Pour celles-ci le Gouvernement évalue à 2,100,000 francs le produit probable des trois lois d'impôt, qu'il a présentées, le 2 juillet.

Quant aux dépenses, si tout le projet actuel devient loi, on arrive, suivant lui, à 2,600,000 francs, à savoir un million pour la part contributive, à titre de *minimum* d'intérêt en général. Ce n'est évidemment qu'une appréciation, mais on semble assez d'accord pour évaluer ainsi la charge probable de l'État, durant les premières années qui suivront l'achèvement des travaux. Ensuite l'intérêt de l'emprunt de 26,000,000, soit 1,300,000 francs à 5 p. % au pair, ou 1,560,000 francs avec l'amortissement ; et, en troisième lieu, la perte de 240,000 francs que causera au trésor le péage sur le canal de Pommerœul, réduit de 50 p. %.

On se trouvera par conséquent devant une insuffisance de 500,000 francs, qu'il faudra prélever sur les voies et moyens ordinaires ou sur des ressources encore à créer.

Un membre ne peut partager cette manière de voir. Il n'est dit nulle part, et cela ne serait pas non plus admissible, que la section centrale se renfermera dans le chiffre de 26 millions. Si elle reconnaît qu'il existe des motifs prépondérants, soit pour augmenter l'une ou l'autre allocation en faveur des travaux compris dans le projet de loi, soit pour admettre une dépense nouvelle, elle est entièrement libre de faire les propositions qu'elle croira utiles. Si les voies et moyens ne suffi-

saient pas il faudrait aviser ; mais on ne peut invoquer cette insuffisance, réelle ou supposée, pour repousser tout travail indistinctement, qui ne ferait pas partie du projet de loi. Ce serait un déni de justice.

Un autre honorable membre ajoute que ce n'est pas avec cette rigueur mathématique qu'il faut ici procéder. Si l'ensemble des travaux est voté par les Chambres, il y aura une réaction très-favorable sur les revenus de l'État et l'on peut sans danger de compromettre la situation financière donner une certaine latitude.

L'augmentation de 500,000 francs est mise aux voix et adoptée par six voix contre une.

Le membre opposant désire qu'on ne se méprenne pas sur ses intentions. Il veut aussi venir en aide aux riverains de l'Escaut ; mais il refuse toute nouvelle augmentation du crédit de 26 millions, jusqu'à la création de voies et moyens supplémentaires.

La section centrale s'est décidée par la gravité des intérêts qui sont en cause, par le désir de mettre d'emblée le Gouvernement à même d'exécuter tous les travaux nécessaires et par la certitude qu'elle a acquise qu'il pourra être fait un emploi très-utile de tout ce crédit.

En ce qui le concerne, le membre de la minorité ajoute encore qu'il peut bien admettre la substitution de travaux reconnus plus urgents ou plus utiles à ceux qu'embrasse le projet, mais non des dépenses nouvelles qui auraient pour conséquence de dépasser le chiffre de 26,000,000 de francs.

F. *Amélioration des ports et côtes* fr. 400,000

OBSERVATIONS ET VOTE DES SECTIONS.

La 1^{re} section adopte par neuf voix.

La 2^e demande des explications sur la dépense totale de l'ouvrage dans son ensemble.

Elle adopte par deux voix ; six abstentions.

La 3^e adopte.

La 4^e adopte par sept voix.

La 5^e adopte par sept voix ; une abstention.

La 6^e adopte par quatre voix contre une ; quatre abstentions.

SECTION CENTRALE.

M. le Ministre a donné au sujet de l'information demandée par la seconde section des explications qui se résument ainsi :

L'exposé des motifs fait ressortir le défaut de profondeur de la mer, à l'entrée du port d'Ostende, ainsi que les retards, les entraves et les dangers auxquels la navigation à voiles et celle des bateaux à vapeur y sont si souvent exposées.

Au mois d'octobre 1850, une commission fut instituée à l'effet de rechercher

les moyens d'améliorer le port d'Ostende et de donner à son entrée toute la sécurité désirable.

La commission reconnut, d'un accord unanime, que l'état des choses signalé ci-dessus était dû à l'insuffisance des moyens de chasse, dont on dispose actuellement.

L'un des membres de cette commission fut chargé de faire une estimation globale des principaux ouvrages qu'il y avait lieu d'exécuter.

Cette estimation comporte un chiffre de 1,843,600 francs. Elle comprend, entre autres ouvrages :

- 1° La construction d'une jetée en pierres, derrière l'estacade de la rive d'ouest du chenal fr. 300,000
- 2° L'écluse destinée à mettre en communication les deux bassins de retenue des écluses de chasse actuelles 150,000
- 3° Une écluse de chasse à établir à l'est du chenal. — L'écluse proprement dite est portée au chiffre de 446,000
- 4° Le creusement du bassin figure dans l'estimation pour 440,000

Ces chiffres, extraits d'un travail qui n'a point encore été soumis aux épreuves d'une discussion approfondie, ne sont que des indications provisoires, destinées à faire comprendre les divers ouvrages à exécuter au port d'Ostende et leur liaison réelle, propre à en faire un plan d'ensemble.

Le crédit sera employé à l'ouvrage dont l'exécution offrira un effet immédiatement utile et indépendant de ce qui sera fait ultérieurement pour les autres, lorsque de nouvelles allocations pourront être accordées.

Le litt. *F* est adopté à l'unanimité des sept membres de la section centrale.

G. Travaux destinés à améliorer l'écoulement des eaux de la Sambre dans les provinces de Hainaut et de Namur fr. 650,000

Aucune section n'a fait d'observation sur ce littéra ; toutes l'ont adopté :

Les 1^{re} et 3^e sans mentionner les voix ; la 2^e par trois voix, cinq abstentions, la 4^e par sept voix ; la 5^e par le même nombre, une abstention ; la 6^e par cinq contre quatre.

M. le Ministre a donné quelques explications en section centrale. Le Gouvernement s'est assuré que, moyennant le crédit demandé, il y aura des améliorations très-réelles et, comme ces travaux sont indépendants, sans connexité avec d'autres, ils n'ont pas pour conséquence d'engager l'État à des dépenses au delà du chiffre qui sera voté.

La section centrale adopte par six voix ; une abstention.

H. *Élargissement de la partie du canal de Bruxelles à Charleroy, comprise entre la 9^e écluse et la Sambre canalisée fr. 4,000,000*

EXAMEN ET VOTE DES SECTIONS.

La 1^{re} adopte

La 2^e demande si l'on ne doit pas élargir toutes les écluses du canal. Elle adopte par trois voix ; cinq abstentions.

La 3^e adopte.

La 4^e adopte par cinq voix ; deux abstentions.

La 5^e adopte par sept voix ; une abstention.

La 6^e adopte par cinq voix contre quatre.

SECTION CENTRALE.

L'élargissement total du canal de Charleroy à Bruxelles, au moyen d'écluses à grande section, est compris parmi les mesures sollicitées par la pétition des délégués de l'industrie charbonnière du bassin de Charleroy.

M. le Ministre, invité à émettre son opinion sur le montant de la dépense, estime qu'elle ne s'élèverait pas à moins de dix millions de francs pour la reconstruction des 52 écluses et l'élargissement du canal sur tout son parcours et, comme l'exécution de ces travaux nécessiterait l'interruption de la navigation pendant deux ou trois ans, la perte momentanée d'un revenu considérable accroîtrait encore ces énormes frais, auxquels on ne peut vraiment pas songer.

Les explications développées de l'exposé des motifs justifient la dépense partielle qu'il s'agit de faire en faveur des charbonnages de la vallée du Piéton.

La section centrale partageant cet avis adopte le litt. H, par six voix ; une abstention.

I. *Construction d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier la ville de Lierre au réseau de l'État. fr. 300,000*

EXAMEN ET VOTE DES SECTIONS.

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

La 2^e section demande s'il n'y aurait pas lieu de construire le chemin de fer de Louvain à Diest, également promis en 1834. Elle adopte par trois voix contre deux ; deux abstentions.

La 3^e section appelle l'attention de la section centrale sur le chemin de fer international entre la Hollande et la Belgique. Elle adopte par huit voix ; deux abstentions.

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

La 5^e section demande ce qui a déterminé le Gouvernement à construire aux

frais de l'État, une demande en concession ayant été faite. Elle adopte par six voix : deux abstentions.

La 6^e section met aux voix la direction de la station de Contich à Lierre, qui est adoptée par quatre voix contre une ; quatre abstentions. Elle adopte ensuite le chiffre.

SECTION CENTRALE.

Un membre n'a pas de motif pour s'opposer à la construction de cet embranchement. Il n'aura toutefois, suivant lui, qu'une faible utilité pour la partie de la Campine en communication avec la ville de Lierre. Une autre demande en concession existe ; c'est pour un chemin de fer allant d'Anvers sur Tilbourg par Turnhout. Celui-ci serait directement utile à la Campine, et cependant il ne semble pas avoir reçu beaucoup d'accueil.

M. le Ministre explique les raisons qui l'empêchent de se prononcer en ce moment.

La haute utilité d'un chemin de fer international entre la Hollande et la Belgique ne saurait être mise en doute ; il en appelle la réalisation de tous ses vœux et croit que le Gouvernement des Pays-Bas partage cette manière de voir. De commun accord, il a été convenu qu'une commission mixte serait nommée pour examiner et donner son avis sur des tracés projetés dans trois directions différentes : d'Anvers à Willemstad, d'Anvers sur Bréda, et d'Anvers sur Tilbourg par Turnhout. Il faut commencer par s'entendre sur l'une ou l'autre de ces lignes et en attendant il n'y a rien à faire, ni aucun engagement quelconque à prendre. Si Lierre est lié au rail-way de l'État, il y aura peut-être à étudier une quatrième direction par Herenthals.

Un membre est arrêté dans son vote, non par le chiffre, mais par une question de principe. Après le vote de cet embranchement, quelle sera la jonction au chemin de fer de l'État, qui pourra encore être refusée, lorsqu'elle sera réclamée par une localité d'une importance égale à celle de Lierre et qu'il s'agira d'une distance de 6 kilomètres ?

M. le Ministre répond que le vote n'aura pas cette conséquence. C'est une position spéciale. Il a été entendu que le chemin de fer qui, en vertu de la loi du 1^{er} mai 1834, s'est dirigé sur Anvers, reliait Lierre à la branche principale. Un commencement de travaux eut même lieu alors et Lierre s'imposa de grands sacrifices pour devenir le centre d'un système de routes pavées et un bon affluent pour le chemin de fer. Sous ce rapport, les calculs auxquels on s'est livré et la comparaison avec les résultats que procurent les autres villes du même rang, promettent de belles recettes à l'État. Même, en tenant largement compte de l'intérêt du capital et des dépenses d'exploitation, il y aura un excédant notable qui permettra de récupérer en peu d'années tous les frais de premier établissement. Les conséquences ne seraient pas les mêmes. si une société devait exploiter un si petit parcours ; elle s'y ruinerait plutôt.

Ces explications déterminent le second membre à ne point insister sur une question de principe. Il demande ensuite que la section centrale examine la proposition de la 2^e section, relative au chemin de fer de Louvain à Diest.

Comme cette ligne n'est point mentionnée dans le projet de loi, il est entendu

que l'examen en est réservé jusqu'au moment où la section centrale s'occupera des travaux nouveaux.

Après une information demandée au sujet d'un ancien projet de chemin de fer qui avait pour but de lier Boom au réseau de l'État, et dont M. le Ministre n'a plus entendu parler, sans doute, à cause de la facilité des communications par eau, qui existe dans cette contrée, la section passe au vote sur le litt. I et l'adopte par six voix, une abstention.

K. *Extension du matériel de l'exploitation du chemin de fer de l'État et doublement des voies fr. 1,000,000*

OBSERVATIONS ET VOTE DES SECTIONS.

La 1^{re} section adopte par neuf voix.

La 2^e demande quel est le chiffre de la dépense totale qui reste à faire pour le matériel du chemin de fer ?

Elle adopte par trois voix ; six abstentions.

Les 3^e et 4^e adoptent.

La 5^e demande des détails sur les dépenses nécessaires à l'achèvement du chemin de fer de l'État et le complément de son matériel.

Elle adopte par six voix ; deux abstentions.

La 6^e adopte à l'unanimité ; elle voudrait même ici un crédit plus élevé.

SECTION CENTRALE.

Il n'a été statué sur ce crédit et sur ceux des trois litt. suivants qu'après avoir examiné les demandes relatives à des travaux nouveaux.

Pour ce crédit-ci il ne s'agissait toutefois pas de le renvoyer aux budgets ordinaires, ni de lui accorder une allocation inférieure à un million. C'est le contraire qui a été proposé.

Il résulte des renseignements fournis par le Gouvernement que depuis l'évaluation de 1848, qui porta à 25,000,000 de francs les dépenses pour l'exécution des stations, des doubles voies et des besoins du matériel, il a été fait emploi d'une somme extraordinaire de 7,000,000 de francs. Il en resterait par conséquent 18,000,000 à dépenser.

Le million demandé sera presque entièrement consacré au matériel. En ce moment, la question de savoir quels sont exactement les besoins sous ce rapport est soumise à une nouvelle étude. A certaines époques de l'année, une insuffisance est signalée sur divers points et donne même lieu à des réclamations fondées. Après ces mois d'activité extraordinaire, les choses rentrent dans leur état normal et on est porté à croire que les moyens de transport sont suffisants. Une répartition mieux entendue ne ferait-elle pas cesser ou du moins notablement décroître l'embarras ? C'est ce point qu'il s'agit de bien éclaircir. Entretemps il sera pourvu sur l'allocation nouvelle à ce qui est démontré comme urgent.

La voie ferrée a eu une large part des 7,000,000 de francs accordés extraordi-

nairement depuis 1848. Ce n'est que du doublement, dans quelles parties où il est reconnu indispensable, qu'on a l'intention de s'occuper.

Et quant aux stations, qui étaient comprises pour onze à douze millions dans le chiffre de 1848, il y avait l'un de ces deux partis à prendre, d'élever le chiffre de l'emprunt ou d'ajourner l'exécution de ces travaux. La considération qu'ils n'ont pas une égale urgence et le désir de maintenir l'emprunt dans les limites des voies et moyens ont déterminé le Gouvernement à préférer le dernier parti.

Un membre ne peut pas admettre qu'il n'y ait point urgence d'achever les stations. L'état actuel des choses n'est pas digne d'une exploitation confiée aux mains d'un Gouvernement; l'opinion publique s'en préoccupe. Nous le voyons exiger, souvent avec rigueur, que les compagnies particulières fassent tous les travaux auxquels elles se sont engagées et lui, qui devrait donner l'exemple, reste le plus souvent en défaut. Qu'on se rende compte de ce qui se passe à la station de Malines, dans les temps de pluie et du mécontentement des voyageurs obligés de changer de convoi. Il en est de même à Anvers, à Liège et sur d'autres points importants. Ce membre exprime l'opinion que, pour l'honneur du pays, il faut se hâter de terminer les stations, et dépose une proposition tendant à allouer, pour le litt. K, une somme de cinq millions.

Un autre membre l'appuie. Il rappelle la préférence qu'il n'a cessé de donner aux travaux qui doivent être achevés. Les besoins du rail-way sont connus de tout le monde, et il y a certitude que le crédit pourra recevoir un fort bon emploi. Indépendamment des stations, on a besoin de magasins et de hangars.

L'amendement est mis aux voix et rejeté par cinq voix contre deux.

Le *littera* est ensuite adopté à l'unanimité.

L. *Construction de prisons suivant le système cellulaire.* . . . fr. 1,200,000

OBSERVATIONS ET VOTE DES SECTIONS.

Il a paru à la 1^{re} section que la rédaction est incomplète, parce qu'il s'agit aussi de l'amélioration des prisons et des mesures à prendre pour éviter l'encombrement.

Elle adopte par huit voix contre une.

La 2^e section demande la suppression des mots *suivant le système cellulaire*. Elle adopte le chiffre, par trois voix ; six abstentions.

La 3^e section adopte.

La 4^e section retranche les mots *suivant le système cellulaire*. Elle adopte par sept voix.

La 5^e section propose le libellé : *construction et amélioration de prisons*. Elle adopte par quatre voix contre une ; trois abstentions.

La 6^e section ajourne, par six voix contre trois, jusqu'à l'adoption des modifications proposées au Code pénal.

SECTION CENTRALE.

La proposition d'ajournement est reproduite et appuyée par un membre qui, indépendamment du motif de la révision prochaine du Code pénal, allègue les trois augmentations admises par la majorité de la section et exigeant un supplément de 1,600,000 francs.

L'ajournement est combattu. Il s'agit de constructions extraordinaires, qui ne se feront pas si on n'obtient pour elles des ressources extraordinaires. Manquer cette occasion, c'est s'exposer à attendre fort longtemps.

L'ajournement est mis au voix et rejeté par six voix contre une.

M. le Ministre de la Justice a été entendu.

Il n'a pas d'objection en ce qui concerne la suppression des mots *suivant le système cellulaire*, s'il est dit dans le rapport qu'elle n'a d'autre but que de ne point faire préjuger la question par la Chambre, à l'occasion du vote de ce crédit, et qu'il n'y aura rien de changé à l'état actuel des choses.

On est bien d'accord sur cette signification. Les sections et la section centrale se sont déterminées à supprimer ces mots, parce que la Chambre est en ce moment saisie d'un projet de loi qui traite du système pénitentiaire.

Quant à la nécessité d'accorder une allocation extraordinaire, M. le Ministre la regarde comme des plus urgentes. Elle sera loin de suffire, si la réforme du régime des prisons est admise ; si, contre son attente, elle ne l'était pas, il faudrait encore employer une pareille somme à l'amélioration des prisons anciennes. Pour quiconque connaît l'insuffisance de ces prisons, l'obstacle que leur distribution vicieuse apporte à toute réforme morale, si impérieusement réclamée, il n'y a pas à hésiter sur le vote de sommes même fort considérables.

Le litt. *L*, rédigé en ces termes : *Constructions de prisons* 1,200,000 francs, est mis aux voix et adopté par les sept membres de la section centrale.

M. *Subsides pour travaux d'hygiène publique, ayant spécialement pour objet l'assainissement des villes et communes dans les quartiers occupés par la classe ouvrière* fr. 600,000

OBSERVATIONS ET VOTE DES SECTIONS.

La 1^{re} section adopte par neuf voix.

La 2^e rejette par trois voix contre une ; cinq abstentions. Le rejet est fondé sur ce motif qu'il pourrait être pourvu aux dépenses de cette nature, à répartir en subsides, par des allocations successives au budget de l'Intérieur, pendant trois ou quatre exercices.

La 3^e section adopte.

La 4^e adopte par sept voix.

La 5^e adopte par sept voix ; une abstention.

La 6^e ajourne par le même motif que la deuxième.

N. Subsidés pour construction et ameublement d'écoles . . . fr. 1,000,000

OBSERVATIONS ET VOTE DES SECTIONS.

La 1^{re} section adopte par neuf voix.

La 2^e rejette par trois voix contre une ; cinq abstentions. Même motif qu'au litt. *M*.

La 3^e adopte.

La 4^e adopte par sept voix.

La 5^e adopte par sept voix ; une abstention.

La 6^e ajourne par la raison alléguée ci-dessus.

SECTION CENTRALE.

Elle s'est occupée en même temps des deux litt. *M* et *N*.

Plusieurs de ses membres ayant manifesté l'intention de les rattacher à divers budgets du Ministère de l'Intérieur, le chef de ce Département a été invité à se rendre au sein de la section. Il y est venu avec ses collègues MM. les Ministres de la Justice et des Finances.

M. le Président de la section fait connaître que l'utilité de ces crédits n'est pas contestée, mais que des membres désirent qu'ils ne concourent pas au chiffre de l'emprunt. Par suite des résolutions prises dans une séance précédente, il y aura deux allocations nouvelles, l'une de 500,000 francs pour améliorer la Dendre, l'autre de 600,000 francs pour des subsides en faveur des travaux à la Senne, à l'Yser et aux Nèthes non reprises par l'État ; ensuite un supplément de 500,000 fr. au crédit destiné à améliorer l'écoulement des eaux de l'Escaut. C'est en tout une somme égale aux deux sommes réunies pour les litt. *M* et *N*.

En ajournant celles-ci, en les échelonnant sur trois au quatre exercices du budget de l'Intérieur, ce qui se justifie d'autant mieux qu'il s'agira de les répartir en subsides, on peut maintenir l'emprunt à contracter au chiffre de 26,000,000 de francs.

M. le Ministre s'attache avant tout à l'admission de ces crédits et voit avec plaisir que la section centrale n'en conteste pas l'utilité. Il fait remarquer ensuite qu'il y a un inconvénient à grossir le chiffre du budget de l'Intérieur par des sommes considérables, durant plusieurs années ; que les dépenses qu'on y aura ainsi rappelées deviendront en quelque sorte permanentes et que leur division empêchera l'administration de venir aussi efficacement en aide aux communes dans des travaux qu'elles ne sauraient entreprendre avec trop de diligence et de sollicitude.

Il est répondu que des engagements pourront être pris en vue de la totalité des crédits spéciaux, sauf à en faire le paiement en plusieurs années.

Une rédaction d'un article additionnel est ensuite proposée en ces termes :

Il est alloué au Département de l'Intérieur une somme de 1,600,000 francs, à rattacher aux budgets de 1852, 1853 et 1854, savoir :

<i>1^o Subsidés pour travaux d'hygiène publique, ayant spécialement pour objet l'assainissement des villes et communes dans les quartiers occupés par la classe ouvrière</i>		fr. 600,000
<i>2^o Subsidés pour construction et ameublement d'écoles.</i>		1,000,000
		Fr. 1,600,000

Elle est acceptée par le Gouvernement et votée, à l'unanimité, par la section centrale.

La rédaction un peu modifiée de l'art. 5, en ce qui concerne le premier paragraphe et les *littera* remplacés par des numéros d'ordre, est aussi arrêtée, de commun accord, telle qu'elle se trouve au projet de loi.

C'est pour indiquer plus clairement qu'il ne peut y avoir de transfert, ce qui n'entraîne pas non plus dans les intentions du Gouvernement.

§ 4.

Canal de Pommerœul à Antlog. — Réduction de péages.

OBSERVATIONS ET VOTE DES SECTIONS.

La 1^{re} section adopte par huit voix contre une.

La 2^e section ajoute à l'art. 6 un paragraphe ainsi conçu : « Le canal d'Herenthals à Anvers ne pourra être livré à la circulation avant qu'une loi n'ait réglé les péages de Liège à Anvers. » Ce paragraphe est admis par quatre voix ; six abstentions. Art. 6 du projet.

Elle demande où en est le travail sur les péages de navigation.

Cette section adopte par quatre voix ; six abstentions.

La 3^e adopte par huit voix contre une ; trois membres s'abstiennent.

La 4^e adopte par sept voix.

La 5^e adopte par six voix ; deux abstentions.

La 6^e adopte par quatre voix contre deux ; trois abstentions.

SECTION CENTRALE.

Un membre reproduit la disposition additionnelle de la 2^e section et demande si le Gouvernement s'occupe d'un travail général sur les péages.

M. le Ministre des Travaux Publics répond que cette question est l'objet de sérieuses études et que toutes les vues, tous les systèmes rappelés encore dans des requêtes, adressées à la Chambre à l'occasion de la loi des travaux publics, seront examinés et discutés avec soin. On doit embrasser la question dans son ensemble et considérer toutes les voies navigables du pays. Il ne serait pas possible de discuter utilement, en ce moment, une si grande question.

En ce qui concerne le péage d'Herenthals à Anvers, en attendant qu'une loi générale puisse être présentée, il sera le même que le péage sur la partie déjà

navigable du canal de jonction de la Meuse vers l'Escaut, c'est-à-dire 10 centimes par tonne et par lieue.

Un membre, s'appuyant sur le vœu émis par le conseil communal de Tournai et sur les considérations développées par les exploitants de mines de houille du couchant de Mons, propose d'élever à 80 p. % la réduction proposée des péages perçus sur le canal d'Antoing.

Cette proposition est appuyée.

D'autres membres la combattent, en faisant remarquer qu'en réduisant, comme le Gouvernement le demande, le péage à 37 centimes pour le parcours des 25 kilomètres, il ne sera plus que de 1 1/2 centime par tonne et par kilomètre. Faire un pas de plus, ce serait en quelque sorte supprimer le péage.

L'amendement de réduire de 80 p. % est mis aux voix et rejeté par quatre contre trois.

L'art. 6 est adopté comme au projet, par six voix contre une.

§ 5.

Acceptation des offres faites par le conseil provincial et par la ville de Liège, de concourir à l'exécution des travaux à effectuer dans la vallée de la Meuse.

OBSERVATIONS ET VOTE DES SECTIONS.

Art. 7 du projet. La 1^{re} section demande : 1° quelles sont les conditions de l'offre d'un million faite par la ville de Liège ; 2° que les travaux soient entrepris à forfait. Elle adopte.

La 2^e demande la délibération du 16 novembre 1849 et les autres délibérations relatives à cette affaire.

La 3^e adopte.

La 4^e adopte par six voix ; une abstention.

La 5^e adopte ; elle demande s'il y a des offres de concours des Sociétés charbonnières et des particuliers. et quelle en est l'importance.

La 6^e rejette.

SECTION CENTRALE.

Un membre dit qu'il reproduira la seconde partie de l'amendement qu'il a proposé au litt. B du § 3, et qui tend à demander que le concours pécuniaire de la ville de Liège soit pur et simple.

Suivant lui, on ne peut admettre que la réalisation en soit subordonnée 1° à l'établissement d'une station intérieure du chemin de fer sur un emplacement, que la ville détermine ; 2° à la cession gratuite du terrain nécessaire à la construction d'un entrepôt. (Voir annexe, n° XIII.)

Des membres font remarquer que le concours de la ville de Liège est important et qu'il lui imposera de grands sacrifices. Dans des circonstances analogues

d'autres villes n'ont rien offert pour alléger les charges du trésor, lorsqu'il entreprit des travaux non moins considérables. Ainsi il n'y a pas eu participation dans les dépenses du canal de dérivation de Schipdonck.

Pour la station intérieure du chemin de fer ces membres ne peuvent que répéter qu'elle a été formellement promise, quand il s'est agi du crédit de 3,500,000 fr., compris dans la loi d'emprunt du 29 septembre 1842 pour les bâtiments et clôtures des stations. C'est la réalisation de cette promesse et d'autres encore que le conseil communal invoque. S'il en était autrement, on concevrait jusqu'à un certain point l'objection. La cession d'un terrain pour l'entrepôt est une clause nouvelle; mais c'est la seule et elle n'a pas une grande portée. Y aurait-il eu de demander à la ville qu'elle paye à l'État la valeur d'un terrain où doit être construit un établissement d'utilité générale. On ne le pense pas.

Il est répondu que des promesses de stations avaient été également faites à d'autres villes, et lorsqu'il s'est agi de les réaliser, on a exigé leur concours. Gand a contribué dans les dépenses de la station des voyageurs; Anvers a cédé des terrains de grand prix pour la station des marchandises.

On aurait probablement traité avec Liège sur le même pied. Si on tient compte de cette part contributive ainsi que de la valeur d'un terrain pour l'entrepôt, on doit reconnaître que les offres de la ville perdent beaucoup de leur importance.

Un membre déclare qu'il est prêt à voter les dépenses pour la Meuse sans l'intervention du million, plutôt que de la voir subordonnée à des réserves, qui semblent dénoter une certaine défiance, qu'il ne peut admettre. Lorsque le Gouvernement aura dit qu'il fera une station intérieure à l'emplacement indiqué dans la délibération de 1847 et qu'il abandonnera un terrain pour y construire l'entrepôt, la ville de Liège doit être pleinement rassurée et satisfaite.

Cette manière de voir est partagée par la section centrale.

C'est dans les mêmes vues qu'un membre propose de fixer par la loi les époques du paiement du million, calculées sur la durée probable des travaux. L'amendement consiste à ajouter après les mots : *à concurrence d'un million de francs*, ceux-ci : *payable par quarts (250,000 francs), d'année en année, à partir de celle qui suivra l'adjudication des travaux*.

La proposition de stipuler un concours pur et simple est mise aux voix et rejetée par six voix contre une.

L'amendement du paiement par quarts, d'année en année, est adopté à l'unanimité.

§ 6.

Emprunt d'un capital effectif de 26 millions de francs.

Le principe d'un emprunt est admis par la section centrale, à l'unanimité. Le Art. 8 du projet. chiffre de 26,000,000, qui avait été tenu en suspens, est voté par cinq voix; deux abstentions.

L'ensemble du projet de loi est ensuite adopté par cinq voix contre une; une abstention.

Quelques mots d'explication au sujet de divers amendements admis par la section centrale, dont il n'a pas encore été question dans le rapport.

La section centrale a pris l'initiative de travaux nouveaux, non compris dans le projet du Gouvernement.

Les sections l'ont invitée à examiner un assez grand nombre de propositions, qu'elles avaient accueillies. Il est nécessaire de les faire connaître.

La 1^{re} section demande :

1^o Que le Gouvernement accorde une garantie d'un *minimum* d'intérêt pour la construction d'un chemin de fer de Fexhe à Tongres ;

2^o Qu'il s'entende avec une Compagnie pour l'achèvement d'un chemin de Wavre à Louvain ;

3^o Pour un embranchement, qui lierait Audenarde au rail-way de l'État ;

4^o Pour un embranchement d'un point quelconque sur le chemin de la Flandre occidentale vers Dixmude et Furnes.

Une garantie d'intérêt contribuerait aussi à aider la construction de ces trois lignes.

La 2^e section demande :

1^o L'exécution du chemin de fer de Louvain à Manage par Wavre, en faisant abandon à la Société concessionnaire du restant du cautionnement de la Société de Louvain à la Sambre, ainsi que des ouvrages déjà construits, et en accordant la garantie d'un intérêt de 4 p. % pendant cinquante ans.

Adopté par six voix ; six abstentions ;

2^o Un chemin de fer d'Ath à Hal. aux clauses et conditions du chemin de fer de Tournai à Jurbise.

Adopté par six voix contre trois ; deux abstentions ;

3^o Une voie fluviale directe des charbonnages du couchant de Mons au bas Escant. La section cite divers moyens d'exécution : un projet de canalisation de la Dendre, qui paraît avoir été étudié depuis longtemps par un ingénieur de l'État ; la demande en concession du canal de Jemmapes à Alost, ou bien un embranchement aboutissant du canal de Mons à Condé, ou du canal de Pommerœul à Antoing, à la Dendre à Ath. Il est entendu que l'entreprise obtiendrait aussi la garantie d'un *minimum* de revenu de l'État ;

4^o Une subvention pour aider aux travaux importants, qui doivent être faits à la Senne afin d'empêcher le retour si fréquent des inondations ;

5^o La construction d'un canal de jonction entre Louvain et le Demer ;

6^o La même section demande s'il n'y a pas lieu de concéder, avec *minimum* d'intérêt, un chemin de fer de la station de Beaume à Erquelinnes ?

La 3^e section se prononce, par six voix contre une (cinq abstentions), en faveur de la concession d'un chemin de fer de Louvain à Manage par Nivelles.

Elle émet, à l'unanimité, un vœu en faveur d'une voie navigable du couchant de Mons ou de Blaton vers le bas Escant, si, comme elle le croit, des concessionnaires se présentent.

La 5^e section, à l'occasion d'un article de la convention conclue avec la Compagnie du Luxembourg, a demandé que le Gouvernement fasse dès à présent des instances, afin que cette Compagnie se charge de l'exécution du chemin de fer de Louvain à la Sambre. Il en a été parlé à la convention *B* du § 1^{er}.

La 6^e demande : 1^o la construction d'un embranchement du chemin de fer du Luxembourg sur Dinant, avec garantie d'un *minimum* d'intérêt ;

2^o Même faveur pour la concession d'un chemin de fer d'Anvers à Tilbourg par Turnhout ;

3^o Des subsides pour améliorer la Grande-Nèthe.

Les résolutions favorables à plusieurs de ces demandes, que la section centrale a prises, de commun accord avec le Gouvernement, ont donné lieu à deux articles nouveaux (3 et 4 du projet de amendé) et se trouvent expliquées au compte-rendu des pétitions, série A, à la suite de l'analyse, qui en est faite (1).

Art. 3 et 4 du projet de la section centrale.

Les travaux que ces articles proposent, sont :

Le chemin de fer de Wavre à Louvain, garantie de 4 p. % :	
pendant cinquante ans, sur un capital <i>maximum</i> de	fr. 2,000,000
Id. de Manage à Wavre par Nivelles	5,000,000
Id. de Fexhe à Tongres	1,500,000
Id. d'Audenarde à Deynze	1,800,000
Id. de Thourout à Dixmude et Furnes (2)	5,000,000
Id. de Ciney à Dinant	1,500,000
	Fr. 16,800,000

La plupart de ces lignes seraient productives ; elles deviendraient des sources d'accroissement de revenu pour le chemin de fer de l'État, et compenseraient bientôt un sacrifice momentané. Dans l'opinion de la majorité, il serait désirable que la garantie d'un *minimum* d'intérêt engageât des Compagnies à demander ces concessions.

En tenant compte des difficultés que le Gouvernement a déjà rencontrées dans ses négociations avec la Compagnie de la Flandre occidentale pour la ligne de Thourout à Furnes et qui se présentent, semble-t-il, aussi de la part de la Compagnie du Luxembourg pour l'embranchement de Ciney à Dinant, la somme sur laquelle un *minimum* pourrait éventuellement être engagé ne s'élève qu'à dix millions de francs.

L'art. 7 du projet de la section centrale contient, sous le n° 13, l'allocation d'une somme de 600,000 francs à répartir en subsides. On peut s'en référer à l'analyse des pétitions relatives à ces rivières. L'initiative de ce crédit a été prise par le Gouvernement, et la section centrale l'a adopté.

Enfin, sous le n° 12, il y a à ce même article un crédit nouveau de cinq cent mille francs pour *travaux d'amélioration à la Dendre*.

(1) Voir l'annexe n° XVI.

(2) La partie d'un embranchement jusqu'à Dixmude seulement, est évaluée à 3,000,000 de francs.

Ce crédit, dont l'initiative a été prise par la section centrale, avait été adopté une première fois, par quatre voix contre trois, avec un chiffre plus considérable (2,500,000 francs), et formulé en ces termes : *Canalisation ou amélioration de la Dendre d'Ath à Alost.*

Un membre, bien convaincu que le bassin du couchant de Mons désire principalement une voie navigable, qui le mette en rapport avec le bas Escaut et Anvers, sans devoir passer par Gand, et qu'il la préfère beaucoup au chemin de fer projeté, avait demandé la canalisation de la Dendre, à laquelle plusieurs provinces sont intéressées, et un crédit de 2,500,000 francs en sa faveur. M. le Ministre se montrait disposé à s'occuper de travaux d'amélioration à la Dendre; mais il s'opposait à un chiffre aussi élevé, parce qu'il implique la canalisation, pour laquelle il y a encore des études à faire. En outre, M. le Ministre n'a pas caché qu'il y avait peut-être un danger sérieux à préjuger dès à présent ce travail, qui pourrait rendre difficile la formation de la société pour le chemin de fer, et il demandait, en conséquence, que la section centrale se bornât à voter un chiffre pour exécuter des travaux partiels d'amélioration.

Le chiffre de 2,500,000 francs, ayant été mis aux voix, fut adopté par quatre membres contre trois.

A une séance suivante, M. le Ministre insista de nouveau sur les motifs qu'il avait exposés, la veille, et engagea la section à délibérer s'il n'y avait pas lieu de revenir sur sa décision. Un membre de la majorité émit l'avis qu'en comparant, comme il l'a fait depuis hier, le crédit de 2,500,000 francs avec les sommes accordées par le projet de loi à des travaux plus importants, il ne pouvait s'empêcher de reconnaître qu'on avait été trop loin d'emblée. Il proposa de revenir sur l'allocation du premier chiffre. Cette proposition fut combattue. La section décida, par cinq voix contre une, qu'elle reviendrait sur sa résolution, et adopta ensuite, à la même majorité, le crédit de 500,000 francs sous le titre de *Travaux d'amélioration à la Dendre.* Un membre a quitté la séance pendant les deux votes.

Après ces explications relatives à tous les amendements du projet de loi, le rapport, auquel se rattache le travail sur les pétitions, placé aux annexes (voir le n° XVI), peut être considéré comme terminé. La tâche était longue et le temps était court pour la remplir. La section centrale a été constamment animée du désir de faire en sorte que la Chambre ne dût pas attendre, ni prolonger la session à cause d'elle. Vous voudrez bien, Messieurs, en prenant connaissance de son travail, vous rappeler cette circonstance.

Le Rapporteur,

VEYDT.

Le Président,

N.-J.-A. DELFOSSE

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES, etc.

§ I^{er}.

TRAVAUX À EXÉCUTER PAR DES COMPAGNIES, MOYENNANT GARANTIE
PAR L'ÉTAT, D'UN MINIMUM D'INTÉRÊT.

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à conclure avec les Compagnies dites de l'Entre-Sambre-et-Meuse, du Luxembourg et de la Flandre occidentale, des conventions définitives basées sur les clauses et conditions mentionnées dans les conventions provisoires, annexées à la présente loi sous les lettres *A*, *B* et *C*.

ART. 2.

Le Gouvernement est également autorisé à concéder définitivement, au sieur Verrue-Lafrancq, concessionnaire provisoire, le canal de jonction de l'Escaut à la Lys, entre Bossuyt et Courtrai. Cette concession sera octroyée aux clauses et conditions mentionnées dans la convention provisoire, annexée, sous la lettre *D*, à la présente loi.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à garantir, pendant cinquante ans :

a. *A la Compagnie du Luxembourg, ou à toute autre, pour l'exécution du chemin de fer de Louvain à Wavre, un minimum d'intérêt de 4 p. % sur un capital qui ne pourra excéder deux millions cinq cent mille francs, et à faire l'abandon des travaux exécutés par la Compagnie déchuë.*

b. *A la Compagnie chargée de l'exécution du chemin de fer de Manage à Wavre par Nivelles, un minimum d'intérêt de 4 p. % sur un capital qui ne pourra excéder cinq millions de francs, et à lui faire abandon de la partie du cautionnement dont le trésor est encore en possession.*

c. *A la Compagnie de la Flandre occidentale, ou à toute autre, un minimum d'intérêt de 4 p. % sur un capital de cinq millions de francs, pour l'exécution d'un chemin de fer de Thourout à Furnes par Dixmude, ou sur un capital de trois millions, pour l'exécution d'un chemin de fer de Thourout à Dixmude.*

ART. 4.

Le Gouvernement est autorisé à contracter avec une Compagnie qui se présenterait :

a. *Pour la construction d'un chemin de fer de Fexhe à Tongres, moyennant la garantie d'un minimum d'intérêt de 4 p. % sur un capital n'excédant pas un million et aux clauses et conditions stipulées dans les conventions annexées au présent projet de loi.*

b. *Pour la construction d'un chemin de fer d'Audenarde à Deynze, moyennant la garantie d'un minimum d'intérêt de 4 % sur un capital n'excédant pas un million huit cent mille francs, aux mêmes clauses et conditions.*

c. *Pour la construction d'un chemin de fer de Ciney à Dinant, moyennant la garantie d'un minimum d'intérêt de 4 % sur un capital n'excédant pas un million cinq cent mille francs, aux mêmes clauses et conditions.*

§ II.

TRAVAUX A EXÉCUTER PAR VOIE DE CONCESSION, SANS GARANTIE, DE LA PART DE L'ÉTAT, D'UN MINIMUM D'INTÉRÊT.

ART. 5 (3 du projet primitif).

Le Gouvernement est autorisé à accepter, aux conditions mentionnées dans la déclaration annexée sous la lettre E, à la présente loi, la renonciation faite en faveur des sieurs J.-A. Demot et consorts, par la Société anonyme du chemin de fer et du canal de la vallée de la Dendre, à la concession qui lui a été octroyée par l'arrêté royal du 24 juin 1843, rendu en exécution de la loi du 12 du même mois.

Dans ce cas, la loi et l'arrêté royal précités sont rapportés.

ART. 6 (4 du projet).

Le Gouvernement est, en outre, autorisé à concéder à la Compagnie représentée par les sieurs J.-A. Demot et consorts, aux clauses et conditions stipulées dans la convention annexée sous la lettre F, à la présente loi, l'établissement du chemin de fer de Dendre-et-Waes, d'Ath à Lokeren et du chemin de fer direct de Bruxelles vers Gand par Alost,

§ III.

TRAVAUX A EXÉCUTER PAR L'ÉTAT, SOIT DIRECTEMENT, SOIT AVEC LE CONCOURS DES PROVINCES, DES COMMUNES OU DES PARTICULIERS.

ART. 7 (5 du projet).

Il est accordé au Gouvernement pour l'exécution d'ouvrages d'utilité publique les crédits ci-après désignés :

1° Prolongement jusqu'à Anvers du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut	fr. 4,500,000
2° Travaux à la Meuse ayant pour objet :	
a, De mettre le bassin houiller de Chokier en communication directe avec le canal de Bois-le-Duc et l'Escaut, et b, d'améliorer l'écoulement des eaux de cette rivière dans la traverse de la ville de Liège, ci	8,000,000
<i>La somme à dépenser pour l'exécution de ces travaux ne dépassera pas le chiffre de neuf millions trois cent mille francs.</i>	
3° Construction d'un canal destiné à mettre la ville de Hasselt et le Demer en communication avec la ligne de jonction de la Meuse à l'Escaut.	2,630,000
4° Travaux destinés à compléter les moyens d'écoulement des eaux d'inondation de la Lys, soit en prolongeant le canal de Deynze à Schipdonek jusqu'à la mer du Nord, soit en modifiant le régime du canal de Gand à Bruges	3,500,000
<i>Le Gouvernement proposera à l'approbation des Chambres, dans la session de 1851 — 1852, les plans et devis des travaux à exécuter.</i>	
5° Continuation des travaux destinés à améliorer l'écoulement des eaux de l'Escaut. . . .	1,500,000
6° Amélioration des ports et côtes.	400,000
7° Travaux destinés à améliorer l'écoulement des eaux de la Sambre, dans les provinces du Hainaut et de Namur	630,000
8° Élargissement de la partie du canal de Bruxelles à Charleroy, comprise entre la 9° écluse et la Sambre canalisée	1,000,000
9° Construction d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier la ville de Lierre au réseau de l'État	300,000
10° Extension du matériel de l'exploitation du chemin de fer de l'État et doublement des voies.	1,000,000
11° Construction de prisons.	1,200,000
12° Travaux d'amélioration à la Dendre . . .	500,000
13° Subsidés aux provinces et aux communes pour l'amélioration de la Senne, de l'Yzer et des Nèthes non reprises par l'État.	600,000
	Fr. 26,000,000

§ IV. — ART. 8 (6 du projet.)

Le Gouvernement est autorisé à réduire les péages actuellement perçus sur le canal de Pommerœul à Antoing, sans que, dans aucun cas, cette réduction puisse excéder 50 p. %.

§ V. — ART. 9 (7 du projet).

Sont acceptées les offres faites par le conseil provincial et par la ville de Liège, de concourir à l'exécution des travaux à effectuer dans la vallée de la Meuse, savoir : par la province, à concurrence d'une somme de trois cent soixante et dix mille francs; par la ville, à concurrence d'un million de francs, payable par quarts, d'année en année, à partir de celle qui suivra l'adjudication des travaux.

§ VI. — ART. 10 (8 du projet.)

Pour couvrir la dépense à résulter des travaux mentionnés à l'art. 8, le Gouvernement est autorisé à emprunter un capital effectif de vingt-six millions de francs.

ART. 11.

Il est alloué au Département de l'Intérieur une somme d'un million six cent mille francs (1,600,000 francs) à rattacher aux budgets de 1852, 1853 et 1854, répartie comme suit :

<i>1° Subsidés pour travaux d'hygiène publique, ayant spécialement pour objet l'assainissement des villes et communes dans les quartiers occupés par la classe ouvrière</i>		<i>600,000</i>
<i>2° Subsidés pour construction et ameublement d'écoles.</i>		<i>1,000,000</i>
		<i>Fr. 1,600,000</i>



(69)

ANNEXES.

ANNEXE N° I.

Récapitulation générale des routes construites

PROVINCES.	INDICATION DES ROUTES	LONGUEUR EN MÈTRES.	TOTAL.	MONTANT TOTAL DE LA DÉPENSE.
Anvers	De l'État	102,545	270,017	1,836,105 76
	Provinciales	167,472		2,884,827 90
	Concédées	"		"
Brabant.	De l'État	55,219	364,324	1,315,828 10
	Provinciales	290,119		6,159,836 90
	Concédées	18,986		403,354 00
Flandre occidentale . .	De l'État	167,902	202,674	3,104,213 79
	Provinciales	24,204		350,021 00
	Concédées	10,588		99,000 00
Flandre orientale . . .	De l'État	53,438	331,143	1,807,114 30
	Provinciales	122,321		2,724,766 06
	Concédées	155,384		1,481,767 00
Hainant.	De l'État	40,439	417,688	1,156,739 52
	Provinciales	139,564		3,081,868 13
	Concédées	237,685		5,743,635 20
Liège.	De l'État	227,942	303,183	5,664,590 61
	Provinciales	22,113		556,176 21
	Concédées	53,128		1,300,957 00
Limbours	De l'État	198,470	198,470	4,601,194 93
	Provinciales	"		"
	Concédées	"		"
Luxembourg.	De l'État	438,342	623,843	5,755,223 14
	Provinciales	185,501		1,206,682 78
	Concédées	"		"
Namur	De l'État	268,967	440,526	3,952,009 49
	Provinciales	108,444		1,326,983 23
	Concédées	63,115		958,629 00
TOTAL GÉNÉRAL		3,151,868	3,151,868	57,581,524 16

ou en construction depuis 1830.

TOTAL.	PART DE L'ÉTAT DANS LA DÉPENSE.	TOTAL.	Observations.
4,720,933 66	1,579,479 41 708,212 79 " }	2,287,692 20	
7,879,019 00	1,226,686 10 764,263 44 43,000 00 " }	2,033,949 54	
3,553,234 79	1,430,898 30 81,000 00 33,000 00 " }	1,544,898 30	
6,023,647 36	1,589,101 93 43,800 00 359,170 00 " }	1,992,071 93	
9,982,242 86	1,139,739 53 834,057 79 936,488 77 " }	2,910,286 09	
7,521,723 82	3,461,874 34 152,900 00 298,720 00 " }	3,913,494 34	
4,601,194 93	3,571,539 96 " " " "	3,571,539 96	
7,061,905 92	5,350,233 81 492,077 00 " "	5,842,310 81	Cette somme comprend les deux millions accordés spécialement comme compensation d'un chemin de fer.
6,237,621 82	3,258,275 01 206,118 43 183,493 52 " }	3,647,886 96	
57,581,524 16	27,744,130 13	27,744,130 13	

ANNEXE N° II.

Etat général des dépenses

PROVINCES.	1830.	1831.	1832.	1833.	1834.	1835.	1836.	1837.	1838.	1839.	1840.
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Anvers.	8,412 69	59,101 52	32,455 61	33,910 16	48,505 84	43,700 00	47,350 00	43,700 00	63,500 00	46,520 00	46,520 00
Brabant	22,380 95	177,363 02	107,013 43	122,825 39	132,128 15	134,499 75	135,602 70	132,900 00	213,950 00	244,280 00	243,280 00
Flandre occidentale	13,339 19	133,137 62	57,475 10	102,297 84	130,450 80	184,685 00	170,995 00	170,995 00	170,309 94	150,883 75	155,601 00
Flandre orientale .	24,947 04	79,712 60	59,194 60	109,971 39	142,840 85	148,806 00	148,805 00	148,803 00	146,330 00	162,719 00	162,719 00
Hainaut	25,720 23	229,477 24	96,119 25	287,654 43	285,222 83	257,080 72	300,138 54	299,749 00	342,965 96	367,670 00	367,954 00
Liège	26,196 57	112,860 42	41,221 18	136,743 84	121,749 29	124,199 97	131,206 90	125,005 77	120,864 49	156,727 08	163,617 03
Limbourg	55,799 79	144,715 00	59,219 53	122,803 94	119,965 13	126,796 96	120,566 63	103,099 98	132,033 22	104,200 00	104,200 00
Luxembourg . . .	32,752 84	66,717 28	41,296 29	69,284 40	86,539 03	126,793 00	145,233 67	123,267 84	136,531 25	95,095 00	106,065 00
Namur.	47,232 78	87,949 22	38,757 88	77,379 80	77,004 85	90,018 45	89,892 35	66,595 54	74,177 50	90,776 59	106,276 59
TOTAUX . .	256,782 08	1,091,054 12	532,752 87	1,061,871 19	1,144,496 77	1,236,608 84	1,280,790 79	1,216,118 11	1,400,712 42	1,418,580 42	1,456,271 07

d'entretien des routes, depuis 1850.

1841.	1842.	1843.	1844.	1845.	1846.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	TOTAL.
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
44,739 00	53,840 00	53,840 00	53,840 00	40,675 00	45,225 00	45,225 00	48,175 00	50,175 00	53,000 00	63,437 04	1,026,464 86
271,580 00	280,720 00	283,348 40	291,675 13	203,149 00	203,149 00	203,149 00	203,149 00	205,849 00	207,749 00	170,132 00	4,190,072 72
166,409 00	176,408 41	181,778 41	186,218 41	120,819 00	120,619 00	121,426 00	140,723 00	142,911 00	142,910 00	139,993 00	3,080,585 67
164,719 00	168,719 00	168,719 00	168,719 00	100,985 00	100,985 00	100,985 00	102,873 00	102,873 00	103,961 00	97,126 00	2,714,513 48
372,754 00	368,196 00	369,196 00	369,196 00	284,692 00	291,092 00	285,592 00	236,389 00	240,944 00	240,943 00	195,504 00	6,114,850 20
170,030 00	184,615 00	185,650 00	185,630 00	189,773 00	192,273 00	196,333 00	201,517 00	209,817 00	224,099 00	230,637 90	3,432,607 49
115,200 00	136,900 00	150,699 15	152,000 00	106,700 00	114,100 00	122,790 00	119,540 00	132,240 00	134,676 00	112,460 00	2,592,764 33
131,717 00	134,502 00	139,400 25	146,952 50	141,006 00	141,506 00	153,525 00	188,296 00	180,296 00	194,346 00	190,640 00	2,780,792 35
121,474 30	131,991 00	143,194 96	151,054 96	136,487 00	136,487 00	141,287 00	153,310 00	155,082 00	156,341 00	144,450 00	2,417,340 83
1,558,622 90	1,635,891 41	1,675,826 00	1,705,506 00	1,324,266 00	1,346,236 00	1,372,312 00	1,393,972 00	1,420,187 00	1,458,625 00	1,344,388 94	28,350,191 93

ANNEXE N° III.

Tableau récapitulatif des résultats de l'adjudication des barrières en 1831, 1832, 1835, 1848, 1849,

PROVINCES	MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1831.				MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1832.			
	ROUTES			TOTAL.	ROUTES			TOTAL.
	DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.		DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.	
Anvers.....	109,455 64	59,185 19	22,849 08	171,469 91	104,631 39	54,339 48	15,760 14	182,951 41
Brabant....	400,582 00	191,587 50	55,324 82	627,694 12	382,116 40	164,951 21	40,888 89	587,956 50
Fland. occid.	89,595 64	72,954 49	57,900 35	200,448 66	68,412 70	61,724 86	52,264 56	162,402 12
Fland. orient.	182,560 84	75,978 84	8,157 56	254,677 24	127,089 95	75,597 88	5,883 60	206,471 45
Hainaut....	182,592 39	560,615 75	44,444 44	587,630 78	176,613 76	527,695 11	52,973 54	557,280 41
Liège.....	46,275 15	120,645 50	8,158 75	175,079 58	54,211 43	122,677 25	8,793 65	185,682 54
Limbourg...	64,645 50	44,558 62	5,047 61	114,031 75	67,695 12	47,671 96	4,222 22	119,587 50
Luxembourg	71,248 68	26,549 20	"	97,397 88	71,492 05	27,164 06	"	98,656 11
Namur....	101,523 81	75,291 00	5,417 98	182,232 79	81,989 92	54,855 97	7,470 89	144,296 27
	1,218,457 83	1,004,945 89	167,480 75	2,590,882 49	1,154,230 42	914,833 98	146,287 49	2,195,545 89
	2,225,401 74				2,049,086 40			

1834, 1835, 1836, 1837, 1838, 1839, 1840, 1841, 1842, 1843, 1844, 1845, 1846, 1847, 1850 et 1851.

MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1833.				MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1834.				Observations.
ROUTES			TOTAL.	ROUTES			TOTAL.	
DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.		DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.		
107,480 00	54,590 01	24,585 00	166,655 01	102,837 50	40,790 00	24,992 50	168,620 00	
384,656 08	180,349 20	48,126 98	613,152 26	591,500 00	200,800 00	48,510 00	640,410 00	
82,591 53	74,846 56	45,418 00	200,636 09	70,195 00	70,390 00	38,805 00	179,390 00	
158,910 04	76,719 57	7,544 97	225,174 58	156,000 00	75,625 00	8,575 00	218,000 00	
194,275 00	354,275 10	50,550 00	589,100 10	220,025 00	587,200 00	50,575 00	657,800 00	
61,015 87	128,857 15	8,795 65	198,666 65	61,710 00	130,274 00	9,915 00	201,899 00	
75,515 25	42,687 85	5,544 97	121,746 05	70,845 00	54,050 00	4,185 00	109,060 00	
71,724 86	28,021 15	"	99,746 01	64,400 00	26,940 00	"	91,340 00	
85,095 04	64,749 95	7,740 00	157,584 99	85,650 00	70,780 00	14,620 00	169,050 00	
1,199,061 65	985,096 50	176,505 57	2,360,461 72	1,200,962 50	1,035,029 00	179,777 50	2,415,769 00	
2,184,158 15				2,235,991 50				

PROVINCES	MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1835.				MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1836.			
	ROUTES			TOTAL.	ROUTES			TOTAL.
	DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.		DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.	
Anvers.....	104,416 67	40,923 00	29,645 35	174,985 00	92,391 67	46,230 00	26,385 53	165,007 20
Brabant....	336,700 00	189,573 00	48,020 00	574,293 00	373,200 00	207,923 00	51,823 00	632,946 00
Fland. occid.	85,563 00	79,090 00	40,870 00	205,523 00	86,663 00	77,080 00	40,388 00	204,131 00
Fland. orient.	159,600 00	68,030 00	8,700 00	236,330 00	136,323 00	69,973 00	9,173 00	215,469 00
Hainaut....	219,200 00	339,123 00	28,923 00	607,246 00	207,473 00	564,273 00	28,573 00	800,319 00
Liège.....	62,400 00	134,613 00	8,520 00	205,533 00	68,270 00	138,043 00	10,560 00	216,873 00
Limbourg...	69,580 00	33,910 00	3,090 00	106,580 00	72,323 00	46,180 00	3,840 00	122,343 00
Luxembourg	50,883 00	75,790 00	»	104,673 00	77,373 00	58,313 00	»	116,090 00
Namur.....	89,760 00	70,533 00	12,120 00	172,413 00	86,830 00	70,600 00	11,740 00	169,170 00
	1,136,106 67	1,049,453 00	179,888 35	1,365,448 00	1,206,436 67	1,038,843 00	132,683 53	1,377,963 20
	2,205,541 67				2,265,301 67			

MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1837.				MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1838.				Observations.
ROUTES			TOTAL.	ROUTES			TOTAL.	
DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.		DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.		
84,350 00	59,795 00	26,886 67	131,251 67	71,250 00	58,800 00	54,699 57	144,749 57	
585,800 00	206,875 00	83,950 00	646,605 00	558,800 00	209,810 00	64,177 53	612,787 53	
90,940 00	80,720 00	47,060 00	218,720 00	101,800 00	89,695 00	51,920 00	243,415 00	
151,500 00	71,075 00	41,875 00	215,050 00	115,625 00	79,450 00	20,075 00	215,150 00	
221,975 00	418,850 00	57,225 00	678,050 00	259,475 00	479,750 00	58,481 25	777,706 25	
65,440 00	155,660 00	10,275 00	251,575 00	75,000 00	187,070 00	16,090 00	276,160 00	
75,540 00	48,000 00	4,745 00	126,285 00	69,075 00	52,765 00	8,210 00	150,050 00	
87,425 00	40,950 00	"	128,535 00	96,000 00	50,150 00	5,900 00	150,050 00	
96,920 00	75,050 00	17,150 00	189,120 00	100,850 00	89,500 00	21,150 00	211,480 00	
1,258,090 00	1,157,555 00	209,146 67	2,534,791 67	1,225,875 00	1,276,990 00	258,683 17	2,759,548 17	
2,578,645 00				2,500,865 00				

PROVINCES	MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1839.				MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1840.			
	ROUTES			TOTAL.	ROUTES			TOTAL.
	DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.		DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.	
Anvers.....	74,800 00	58,650 00	57,525 00	130,975 00	75,775 00	58,650 00	58,550 00	130,735 00
Brabant....	548,600 00	210,560 00	64,520 85	625,680 85	317,500 00	119,135 00	61,750 00	578,585 00
Fland.occid.	95,740 00	89,345 00	49,970 00	235,235 00	97,150 00	90,445 00	48,970 00	236,565 00
Fland.orient.	107,625 00	79,875 00	20,554 16	207,854 16	98,430 00	79,226 00	29,555 00	207,211 00
Hainaut....	259,975 00	468,400 00	36,460 00	764,775 00	250,575 00	437,525 00	37,850 00	725,730 00
Liège.....	70,485 00	185,450 00	16,062 50	271,977 50	62,445 00	182,660 00	11,900 00	237,005 00
Limbourg...	71,845 00	57,770 00	14,950 00	144,245 00	50,615 00	56,555 00	5,995 00	92,565 00
Luxembourg	94,875 00	46,475 00	8,570 00	149,920 00	68,650 00	16,875 00	4,550 00	89,875 00
Namur.....	98,375 00	85,575 00	80,860 00	202,610 00	95,215 00	95,000 00	26,025 00	214,240 00
	1,220,020 00	1,260,080 00	269,201 51	2,749,501 51	1,115,555 00	1,175,871 00	264,705 00	2,332,151 00
	2,480,100 00 (a)				2,287,426 00			

MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1841.				MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1842.				Observations.
ROUTES			TOTAL.	ROUTES			TOTAL.	
DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.		DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.		
72,850 00	59,655 00	44,505 00	156,790 00	72,850 00	45,775 00	44,925 00	161,550 00	(a) Les barrières des routes de 1 ^{re} et de 2 ^e classe, comprises dans les parties cédées du Limbourg et du Luxembourg, étaient adjugées pour 78,438 fr. pour l'année. Le trésor public de la Belgique ayant encore touché, en 1839 (22 juin), environ les 5/11 de cette somme, il y a lieu de déduire, pour les 7/11, environ 46,765 fr.
276,600 00	202,000 00	68,440 00	547,040 00	276,600 00	202,000 00	74,215 00	552,815 00	
102,855 00	105,860 00	52,680 00	261,375 00	99,490 00	108,275 00	52,680 00	260,445 00	
97,700 00	84,670 00	52,510 00	214,680 00	96,485 00	84,670 00	56,200 00	217,355 00	
260,100 00	444,575 00	57,875 00	742,550 00	228,850 00	427,700 00	56,925 00	693,475 00	
55,810 00	219,105 00	12,625 00	287,540 00	45,710 00	215,205 00	11,505 00	270,220 00	
57,550 00	49,505 00	"	86,715 00	54,500 00	51,165 00	"	85,565 00	
66,625 00	17,700 00	7,800 00	92,125 00	64,450 00	18,982 00	7,800 00	91,212 00	
100,400 00	100,450 00	28,630 00	229,300 00	100,400 00	100,450 00	28,650 00	229,500 00	
1,070,270 00	1,265,160 00	284,685 00	2,618,115 00	1,017,615 00	1,252,222 00	202,700 00	2,562,557 00	
2,553,450 00				2,269,837 00				

PROVINCES	MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1843.				MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1844.			
	ROUTES			TOTAL.	ROUTES			TOTAL.
	DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.		DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.	
Anvers.....	72,830 00	46,290 00	43,823 00	162,963 00	65,070 00	41,770 00	43,460 00	148,500 00
Brabant....	276,600 00	206,423 00	76,613 00	559,640 00	209,900 00	181,130 00	79,750 00	470,500 00
Fland. occid.	96,090 00	108,063 00	51,880 00	256,033 00	93,010 00	105,235 00	48,893 00	245,160 00
Fland. orient.	96,483 00	83,203 00	57,170 00	216,860 00	87,283 00	73,793 00	56,730 00	199,810 00
Hainaut....	190,850 00	596,630 00	33,023 00	622,523 00	188,023 00	588,073 00	32,973 00	609,073 00
Liège.....	33,583 00	201,010 00	18,500 00	234,893 00	49,840 00	193,930 00	23,030 00	266,840 00
Limbourg...	54,330 00	31,413 00	"	85,763 00	31,073 00	46,043 00	"	77,120 00
Luxembourg	62,540 00	17,700 00	7,800 00	87,840 00	77,700 00	29,423 00	15,400 00	120,523 00
Namur.....	100,390 00	100,900 00	34,730 00	236,240 00	92,730 00	112,630 00	39,530 00	244,950 00
	963,740 00	1,211,660 00	503,563 00	2,482,763 00	892,673 00	1,172,093 00	317,810 00	2,582,580 00
	2,177,400 00				2,064,770 00			

MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1845.				MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1846.				Observations.
ROUTES			TOTAL.	ROUTES			TOTAL.	
DE 1 ^{re} CLASSE	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.		DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.		
65,070 00	41,940 00	44,835 00	149,865 00	64,670 00	43,845 00	43,125 00	151,640 00	
209,900 00	178,430 00	79,230 00	467,600 00	209,900 00	178,430 00	78,335 00	466,705 00	
92,535 00	103,065 00	47,480 00	243,100 00	92,560 00	103,065 00	47,480 00	243,105 00	
82,810 00	72,940 00	36,750 00	192,500 00	80,910 00	72,940 00	38,400 00	189,250 00	
177,425 00	372,125 00	47,800 00	597,350 00	176,725 00	378,300 00	48,225 00	603,250 00	
51,120 00	177,325 00	18,615 00	247,061 00	50,895 00	172,550 00	18,215 00	241,660 00	
31,075 00	46,045 00	"	77,120 00	31,075 00	46,495 00	"	77,570 00	
72,625 00	32,515 00	15,875 00	119,015 00	72,125 00	32,545 00	15,875 00	118,545 00	
90,200 00	107,650 00	39,950 00	237,800 00	88,500 00	107,650 00	39,950 00	236,100 00	
870,780 00	1,132,055 00	528,576 00	2,351,411 00	867,360 00	1,135,640 00	524,625 00	2,527,625 00	
2,002,855 00				2,003,000 00				

PROVINCES	MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1847.				MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1848.			
	ROUTES			TOTAL.	ROUTES			TOTAL.
	DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.		DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.	
Anvers....	61,375 00	39,225 00	44,145 00	144,945 00	60,625 00	42,825 00	44,870 00	148,320 00
Brahant....	191,100 00	181,775 00	85,215 00	458,090 00	165,200 00	163,750 00	77,965 00	406,915 00
Fland. occid.	88,550 00	95,730 00	58,025 00	222,155 00	77,825 00	82,650 00	53,535 00	193,990 00
Fland. orient.	79,515 00	71,005 00	56,500 00	187,020 00	75,860 00	65,955 00	52,825 00	172,540 00
Hainaut....	170,325 00	383,400 00	51,675 00	605,600 00	137,600 00	535,925 00	50,550 00	864,075 00
Liège.....	58,170 00	181,920 00	25,370 00	265,460 00	46,690 00	166,555 00	22,220 00	235,245 00
Limbourg...	22,650 00	52,715 00	"	55,365 00	20,580 00	51,085 00	"	51,465 00
Luxembourg	92,225 00	57,850 00	20,700 00	170,775 00	86,275 00	51,285 00	17,120 00	154,680 00
Namur.....	85,700 00	126,500 00	60,300 00	272,500 00	76,330 00	125,800 00	38,500 00	258,430 00
	849,810 00	1,169,970 00	560,130 00	2,379,910 00	762,805 00	1,083,588 00	337,085 00	2,183,478 00
	2,019,780 00				1,846,393 00			

MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1849.				MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1850.				Observations.
ROUTES			TOTAL.	ROUTES			TOTAL.	
DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.		DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.		
82,780 00	40,190 00	42,625 00	165,595 00	86,850 00	43,705 00	45,240 00	175,795 00	
142,000 00	136,110 00	75,660 00	353,770 00	156,200 00	171,935 00	90,175 00	418,310 00	
71,940 00	76,070 00	52,635 00	180,645 00	80,105 00	90,500 00	56,115 00	226,720 00	
68,560 00	64,530 00	33,075 00	166,165 00	69,580 00	67,470 00	55,030 00	192,080 00	
120,225 00	281,800 00	51,200 00	453,225 00	115,725 00	281,530 00	48,330 00	445,585 00	
42,740 00	156,715 00	22,045 00	221,495 00	46,850 00	181,587 00	26,225 00	254,662 00	
20,185 00	32,650 00	"	52,835 00	27,380 00	46,160 00	"	73,540 00	
63,035 00	59,095 00	15,535 00	137,665 00	67,795 00	40,460 00	15,770 00	124,025 00	
70,075 00	97,100 00	38,300 00	205,475 00	74,380 00	99,850 00	59,930 00	234,160 00	
651,550 00	944,258 00	311,295 00	1,907,103 00	694,615 00	1,022,797 00	536,875 00	2,254,287 00	
1,595,788 00				1,717,412 00				

PROVINCES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1851.				Observations.
	ROUTES			TOTAL.	
	DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	provinciales.		
Anvers.	56,600 00	45,000 00	45,295 00	144,895 00	
Brabant.	157,150 00	170,810 00	90,550 00	418,510 00	
Flandre occidentale. .	78,985 00	88,995 00	35,495 00	205,475 00	
Flandre orientale. . .	67,850 00	67,665 00	53,675 00	169,170 00	
Hainaut	120,200 00	268,200 00	50,500 00	438,700 00	
Liège.	45,450 00	169,607 00	26,665 00	241,702 00	
Limbourg.	24,500 00	41,290 00	.	65,790 00	
Luxembourg	64,855 00	58,290 00	16,656 00	119,781 00	
Namur.	75,700 00	102,000 00	46,400 00	224,100 00	
	691,030 00	989,837 00	345,016 00	2,025,923 00	
	1,680,907 00				

ANNEXE N° IV.

Relevé des fonds spéciaux alloués pour le service des travaux hydrauliques.

DÉSIGNATION DES CANAUX.	DATE DE LA LOI PAR LAQUELLE les crédits ont été accordés	ARTICLE DE la loi.	MONTANT- DE chaque loi.	TOTAL GÉNÉRAL.
Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, 1 ^{re} et 2 ^e sections, ou canal de la Campine.	29 septemb. 1842.	Art. 2 ^e .	1,730,000 00	4,444,000 00
	24 juillet 1844.	Art. uniq.	1,110,000 00	
	24 septemb. 1845.	Id.	930,000 00	
	18 juillet 1846.	Art. 1 ^{er} .	200,000 00	
	13 mai 1847.	Art. 2.	280,000 00	
	17 avril 1848.	Id.	134,000 00	
Canal de la Campine. Embranchement vers Turnhout.	6 avril 1845.	Art. uniq.	1,040,000 00	1,420,000 00
	13 mai 1847.	Art. 5.	380,000 00	
Canal latéral à la Meuse.	16 mai 1845.	Art. 1 ^{er} .	5,500,000 00	7,690,000 00
	22 mars 1848.	Id.	2,000,000 00	
	18 mai 1848.	Art. uniq.	800,000 00	
	17 juillet 1849.	Art. 1 ^{er} .	800,000 00	
	4 juin 1850.	"	590,000 00	
Canal de Deynze à Schipdonck.	18 juin 1846.	Art. 1 ^{er} .	500,000 00	1,980,000 00
	28 mars 1847.	Art. 2.	250,000 00	
	17 avril 1848.	Art. 1 ^{er} .	400,000 00	
	17 juillet 1849.	Art. 5.	500,000 00	
	4 juin 1850.	"	530,000 00	
Écoulement des eaux du haut Escaut. .	18 juin 1846.	Art. 2 ^e .	500,000 00	500,000 00
Canal de Zelzaete à la mer du Nord, 1 ^{re} section.	26 juin 1842.	Art. 8.	550,000 00	2,550,000 00
	20 février 1844.	Art. uniq.	700,000 00	
	18 juillet 1846.	Art. 2.	550,000 00	
	28 mars 1847.	Art. 1 ^{er} .	650,000 00	
	17 avril 1848.	Id.	100,000 00	
Canal de Zelzaete à la mer du Nord, 2 ^e section.	28 avril 1847.	Art. 4.	720,000 00	1,685,000 00
	17 avril 1848.	Art. 2.	453,000 00	
	17 juillet 1849.	Id.	400,000 00	
	4 juin 1850.	Id.	150,000 00	
Amélioration du régime des eaux du sud de Bruges.	28 mars 1847.	Art. 5.	380,000 00	460,000 00
	2 avril 1849.	Id.	80,000 00	
A reporter.				20,509,000 00

DÉSIGNATION DES CANAUX.	DATE DE LA LOI PAR LAQUELLE les crédits ont été accordés	ARTICLE DE la loi.	MONTANT DE chaque loi.	TOTAL GÉNÉRAL.
			Réport . . .	20,309,000 00
Réendiguement du polder de Borgerweert	23 mai 1837.	»	»	929,899 15
Construction d'une digue intérieure dans le polder de Lillo.	»	»	»	2,030,000 00
Réendiguement du polder de Lillo . . .	18 juillet 1846.	Art. 5.	308,000 00	520,000 00
	17 avril 1848.	Id.	12,000 00	
Rétrocession à l'État de la concession de la Sambre canalisée.	26 septemb. 1838.	»	1,490,000 00	6,289,561 28
	18 juin 1836.	»	1,000,000 00	
	»	»	3,799,561 28	
Rachat de la concession du canal de Charleroy à Bruxelles.	1 juin 1839.	»	385,802 47	4,760,067 55
	1 décembre 1839.	»	661,375 66	
	19 décembre 1840.	»	661,375 66	
	30 décembre 1841.	»	661,375 66	
	31 décembre 1842.	»	661,375 66	
	30 décembre 1843.	»	661,375 66	
	17 décembre 1844.	»	661,375 66	
	30 décembre 1845.	»	406,011 12	
Dévasement et réparation des berges du canal de Gand à Terneuzen.	1 juin 1839.	»	»	217,000 00
TOTAL FR.				58,075,327 96

ANNEXE N° V.

Relevé général des dépenses faites pour l'entretien, l'amélioration et l'exploitation des canaux, rivières, polders, ports et côtes, depuis 1830 jusques et y compris 1849.

1839.	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.	1845.	1846.	1847.	1848.	1849.	TOTAL.
11,430 00	13,047 50	41,811 09	75,514 85	41,328 00	44,903 00	46,758 25	63,400 00	45,058 83	29,041 44	21,980 90	651,563 55
175,154 12	26,115 28	139,299 25	73,260 07	73,901 99	51,364 97	80,500 00	163,285 00	84,484 85	47,150 00	51,715 16	1,256,651 37
143,509 93	139,109 94	88,928 52	155,302 12	131,453 96	164,294 61	88,739 39	110,149 00	119,351 12	44,261 89	93,232 87	2,033,129 34
131,521 07	135,839 95	132,188 23	166,296 43	149,128 55	174,571 33	156,412 00	158,812 00	146,812 00	108,472 00	97,735 02	1,959,157 31
56,000 00	95,438 03	133,686 68	137,049 70	120,774 87	120,840 59	139,940 76	132,393 48	127,747 09	93,040 70	85,691 38	3,649,104 53
94,484 68	185,525 00	184,740 00	89,095 00	88,900 00	158,085 68	60,067 21	71,119 68	34,208 78	44,625 16	18,648 00	1,999,705 34
23,500 00	36,402 41	139,295 00	134,900 50	50,911 50	51,368 78	37,638 36	41,042 33	44,553 86	25,460 11	30,523 61	635,726 45
"	80,480 00	229,880 00	217,772 61	235,450 97	186,261 40	237,150 00	233,575 71	237,905 77	226,138 20	133,725 72	2,018,340 36
40,000 00	39,700 00	59,647 12	150,000 00	127,853 67	149,822 77	148,430 26	149,625 00	200,881 01	149,497 24	42,468 02	1,471,378 46
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	50,000 00
"	"	17,207 36	17,070 39	18,446 56	24,135 16	19,250 00	20,439 00	22,025 56	12,234 16	21,124 44	171,932 85
"	"	4,577 01	3,509 50	5,816 67	1,282 25	56,423 31	47,158 81	45,190 04	210,082 72	142,531 45	516,670 76
"	"	"	"	"	"	60,000 00	100,000 00	99,975 00	"	"	259,975 00
"	"	40,000 00	66,481 00	45,881 94	30,899 34	1,730 00	30,250 00	15,836 28	15,030 76	240 60	246,349 32
"	"	"	"	40,751 00	45,463 01	71,189 72	83,542 65	104,689 31	95,140 85	55,856 08	496,633 42
"	"	"	"	"	45,400 00	37,548 57	40,054 84	42,332 00	30,737 77	28,471 22	214,544 40
"	"	"	"	143,630 07	72,080 00	72,060 00	"	"	"	"	287 750 67
"	"	"	"	"	3,671 87	12,397 00	19,284 38	46,703 22	77,591 16	55,281 99	214,929 62
"	"	"	"	"	"	"	"	10,979 68	31,410 00	14,863 45	57,253 13
"	"	"	"	"	"	"	59,830 00	69,639 87	66,451 00	76,069 63	271,930 56
"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,849 00	1,849 00	3,698 00
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10,320 31	10,320 31
"	14,912 10	49,167 07	29,555 06	21,705 83	59,406 77	39,677 44	39,999 17	39,423 61	3,234 88	4,268 28	301,370 21
"	75,667 29	21,968 70	13,358 47	9,150 28	11,402 02	20,000 00	32,126 02	16,487 87	15,089 29	8,726 48	223,994 42
218,326 81	54,897 87	119,453 37	27,839 34	15,117 33	12,651 76	23,418 92	1,000 00	600 00	"	"	3,445,673 99
280,504 93	227,469 46	214,632 07	219,833 30	233,419 01	200,667 32	171,083 06	199,352 16	199,976 71	247,420 12	239,272 62	4,773,260 50
"	"	"	"	"	"	"	"	"	23,050 17	"	23,050 17
TOTAL GÉNÉRAL											27,274,613 40

ANNEXE N° VI.

Relevé des produits des voies

NUMÉROS D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES VOIES NAVIGABLES.	RECETTES							
		1832.	1833.	1834.	1835.	1836.	1837.	1838.	1839.
1	Canal de Gand au Sas-de-Gand.	"	"	"	"	"	"	"	33,231 84
2	Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.	"	"	"	"	"	"	"	24,280 17
3	Canal de Pommerœul à Aptouing.	"	"	"	"	"	"	"	415,063 24
4	Sambre canalisée (a).	"	"	"	28,070 90	377,666 84	372,778 44	325,068 96	366,437 25
5	Canal de Charleroy à Bruxelles (b)	121,668 83	536,317 48	609,074 45	686,331 48	889,092 37	918,726 95	836,457 40	1,027,958 10
6	L'Escaut (c).	"	"	"	"	"	"	"	"
7	La Lys (c).	"	"	"	"	"	"	"	"
8	La Meuse (c).	"	"	"	"	"	"	"	"
9	La Dendre (d).	"	"	"	"	"	"	"	"
10	Le Demer (d).	"	"	"	"	"	"	"	"
11	Canaux de Gand à Ostende (e)	"	"	"	"	"	"	"	"
12	Canal de Mons à Condé (f).	"	"	"	"	"	"	"	136,865 54
13	Canal de la Campine, 1 ^{re} et 2 ^e sect. (g).	"	"	"	"	"	"	"	"
14	Embranchement vers Turohout (h)	"	"	"	"	"	"	"	"
15	Petite-Nèthe canalisée (i)	"	"	"	"	"	"	"	"
16	Le Moervaert (j).	"	"	"	"	"	"	"	"
17	Canal latéral à la Meuse	"	"	"	"	"	"	"	"
18	Bacs et bateaux de passage.	"	"	"	"	"	"	"	"

(a) Une loi du 26 septembre 1835 a approuvé la transaction faite avec les concessionnaires de la canalisation de la Sambre pour la rétrocession de cette concession.

(b) Le rachat de la concession du canal de Charleroy à Bruxelles a été opéré en vertu d'une loi du 1^{er} juin 1839.

(c) La reprise par l'État de l'administration de l'Escaut, de la Lys et de la Meuse a eu lieu à partir du 1^{er} janvier 1840, en exécution de la loi du 31 décembre 1838, portant fixation du budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1839.

(d) L'administration de la Dendre et du Demer a été reprise par l'État à partir du 1^{er} janvier 1841, en vertu de la loi du 18 février 1840, fixant le budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1840.

(e) L'administration des canaux de Gand à Bruges et à Ostende a été reprise par l'État à partir du 1^{er} janvier 1842, en vertu de la loi du 10 février 1843, qui a fixé le budget du Département des Travaux Publics, pour cet exercice.

navigables administrées par l'État.

DES ANNÉES.

1840.	1841.	1842.	1843.	1844.	1845.	1846.	1847.	1848.	1849.	1850.
42,887 33	37,823 16	38,264 35	29,905 73	25,897 48	27,003 20	25,361 22	29,447 03	28,528 60	25,708 71	27,990 15
52 360 83	53,379 99	53,235 55	35,593 48	39,005 57	31,660 29	29,783 97	34,195 99	31,539 71	30,265 87	40,745 06
357,780 79	438,305 90	453,327 88	370,334 72	374,426 93	508,354 29	419,202 05	499,495 29	403,542 46	475,537 64	472,370 56
383,961 19	422,268 54	436,167 91	507,328 09	521,634 21	626,745 73	647,640 40	735,739 75	501,093 88	546,932 66	551,125 60
1,014,101 82	1,320,794 22	1,339,588 91	1,369,282 63	1,277,200 86	1,568,372 79	1,367,391 48	1,655,282 45	1,354,962 78	1,078,168 03	1,093,692 91
51,896 16	57,731 13	66,486 26	81,256 44	90,525 22	112,403 17	94,472 44	105,212 22	89,192 07	99,626 71	105,079 54
56,264 98	51,719 59	58,660 53	56,049 21	51,959 47	66,187 62	64,406 54	24,538 75	54,042 95	54,075 65	58,977 64
65,860 00	76,300 00	65,900 62	101,251 63	62,186 95	63,994 33	74,065 10	81,606 67	25,193 02	66,271 23	71,957 93
"	22,637 00	22,423 24	18,582 36	19,600 52	22,840 17	25,536 41	24,213 79	19,619 21	19,464 18	20,414 53
"	3,777 16	4,012 86	3,746 70	3,430 56	2,826 98	2,593 32	3,269 08	3,630 06	6,560 25	3,201 84
"	"	"	52,929 73	50,364 73	41,759 30	32,046 78	23,798 34	22,325 96	25,656 70	24,060 72
160,017 01	173,839 27	177,862 01	149,750 16	164,053 98	214,264 39	190,918 42	228,484 05	194,127 69	207,942 86	221,403 10
"	"	"	"	303 69	1,981 04	10,585 54	14,409 66	17,395 59	18,199 52	20,967 96
"	"	"	"	"	"	13 21	1,553 41	2,541 29	2,982 23	2,036 95
"	"	"	"	"	"	"	20,364 38	16,231 25	23,336 86	26,055 43
"	"	"	"	"	5,485 91	7,137 14	51,073 48	5,787 71	5,257 37	6,107 86
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	(k) 6,300 33
"	"	97,185 00	108,326 47	106,359 45	100,420 69	89,105 71	88,544 77	84,852 49	77,880 42	108,249 60

(f) L'État a repris l'administration du canal de Mons à Condé à partir du 1^{er} janvier 1844, en exécution de la loi du 50 décembre 1843, fixant le budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1844.

(g) La 1^{re} section du canal de la Campine a été ouverte à la navigation le 22 août 1844, et la 2^e section le 21 septembre 1846.

(h) Le canal d'embranchement vers Turnhout a été ouvert à la navigation le 21 septembre 1846.

(i) La reprise par l'État de la Petite-Nèthe canalisée a été effectuée à partir du 1^{er} juillet 1846, en vertu de la loi du 17 mai 1846, portant fixation du budget du Département des Travaux Publics pour cet exercice.

(j) L'État a repris l'administration du Moervaert à partir du 1^{er} juillet 1846, en vertu de la loi du 18 juin 1846, qui a décrété la construction du canal de Deynze à Schipdonck et le recréusement du Moervaert.

(k) La somme de fr. 6,500-53 est le produit des trois derniers mois de 1850. Le canal latéral à la Meuse a été ouvert à la navigation le 20 octobre de la même année.

ANNEXE N° VII.

EXERCICE 1847.

Recettes dues aux transports de Bruxelles à Namur, et réciproquement.

CATÉGORIES DES RECETTES.	DE BRUXELLES A Namur.	DE NAMUR A Bruxelles.	DE BRUXELLES A NAMUR et DE NAMUR à Bruxelles.
Produits des voyageurs de toute classe fr.	65,300	59,200	124,500
Id. bagages	5,600	4,000	9,600
Id. fonds et valeurs	100	300	400
Id. petites marchandises	11,100	4,000	15,100
Id. transports d'équipages	1,800	1,000	2,800
Id. id. de chevaux	200	100	300
Id. id. de gros bétail	100	"	100
Id. id. de petit bétail	"	"	"
Produits des transports de grosses marchandises :			
Par abonnement	"	"	"
Par location de waggon	15,400	6,000	21,400
Par charge incomplète	8,000	6,100	14,100
Par charge complète	3,700	19,000	22,700
TOTAUX fr.	111,300	99,700	211,000

ANNEXE N° VIII.

Relevé des cautionnements fournis par les Compagnies concessionnaires de chemins de fer.

INDICATION DES CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.	MONTANT DU CAUTIONNEMENT.	PARTIE REMBOURSÉE.	RESTE DANS LA CAISSE DU TRÉSOR.	Observations.
Entre-Sambre-et-Meuse	1,500,000 00	1,500,000 00	"	
Tournay à Jurbise et St-Trond à Hasselt.	500,000 00	500,000 00	"	
Flandre occidentale	1,000,000 00	1,000,000 00	"	
Louvain à la Sambre	1,000,000 00	900,000 00	100,000 00	Cette somme est acquise à l'Etat ensuite de la dé- chéance encourue par la compagnie concessionnaire.
Liège à Namur	1,000,000 00	1,000,000 00	"	
Mons à Manage	1,000,000 00	1,000,000 00	"	
Marchienne-au-Pont à Erque- lines.	600,000 00	600,000 00	"	1,000,000 affecté au chemin de fer de la vallée de la Dendre. 1,000,000 affecté au canal de Jemmapes à Alost. 2,000,000 affectés à la ligne de Namur à Arlon. (Loi du 23 mai 1847.)
Vallée de la Dendre	2,000,000 00	"	2,000,000 00	
Luxembourg	5,000,000 00	4,482,120 64	5,517,879 36	
Manage à Wavre	750,000 00	"	750,000 00	
Anvers à Gand	200,000 00	200,000 00	"	
Chemins de fer industriels.				
Haut et Bas-Flénu	100,000 00	100,000 00	"	
St-Ghislain	50,000 00	50,000 00	"	
Carrières de Soignies	8,000 00	8,000 00	"	
Carrières de Quénast	20,000 00	20,000 00	"	
TOTAUX	14,728,000 00	8,560,120 64	6,367,879 36	

ANNEXE N° IX.

État des recettes à opérer, en 1850, sur les chemins de fer de Jurbise à Tournay et de Landen à Hasselt.

En 1850, les recettes brutes du chemin de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt se sont élevées à fr. 775,160-18.

Dont moitié pour la Compagnie soit	fr. 387,580 09
et moitié pour l'État soit	587,580 09
Total égal.	fr. 775,160 18

ANNEXE N° X.

Résultats probables pour l'État, de la concession des chemins de fer d'Ath à Lokeren et de Bruxelles à Gand par Alost.

1° Augmentation de recettes due à une réduction de parcours entre l'Ouest et Bruxelles (estimée à 520,000 francs). On compte seulement 150,000 francs dans chaque sens, ci fr. 500,000

2° Accroissement, entre le Midi et l'Ouest, par la ligne de la Dendre. (Réduction de 7 lieues entre Gand et les lignes du Midi.) 60,000 francs dans chaque sens 120,000

3° Stations de Ternath, Lede et Schellebelle, et haltes intermédiaires 90,000

4° Résultats dûs à ce qu'on évitera les lignes concédées 60,000

570,000

Supposons maintenant que la Compagnie fasse 1,200,000 francs ; elle aura 5 1/2 p. %o. — La part de l'État sera de fr. 400,000

970,000

ANNEXE N° XI.

Chemins de fer d'Ath à Lokeren et de Bruxelles vers Gand par Alost.*Résumé des dépenses d'exploitation nécessitées par l'adjonction au réseau actuel de ces deux lignes.*

1° Personnel supplémentaire à affecter à la marche des convois fr.	59,400
2° Personnel des ateliers à établir à Ath et à Lokeren, pour l'entretien et les réparations ordinaires du matériel roulant . . .	36,152
3° Objets de consommation pour la locomotion et pour l'entretien du matériel roulant	133,555
4° Grosses réparations à effectuer au matériel roulant par les ateliers de Malines	18,212
5° Personnel des bureaux des stations, pour la perception et le service des transports	91,458
6° Police de la route et entretien ordinaire de tous les ouvrages.	170,100
7° Direction et surveillance. — Administration générale. — Frais divers	21,000

Ces sept chefs de dépenses annuelles, représentent ensemble une somme de fr. 529,857

Ce qui revient, par lieue de longueur des lignes nouvelles à fr. $\frac{529857}{24}$ ou à 25,231 francs.

A cette dépense il faut ajouter, savoir :

8° Annuité représentant les intérêts du capital employé à l'achat du matériel roulant fr.	50,000
9° Annuité pour renouvellement du matériel roulant et de celui du rail-way.	150,000
10° Dépense supplémentaire d'exploitation sur les lignes anciennes.	40,143

Ces trois articles montent ensemble, à fr. 240,143

La somme totale à laquelle il faudra faire face par suite de l'adjonction au réseau de l'Etat, des deux lignes d'Ath à Lokeren et de Bruxelles vers Gand par Alost, s'élèvera donc, annuellement, à fr. 770,000

somme qui, divisée par la longueur des deux lignes nouvelles, représente un chiffre de fr. $\frac{770000}{24}$ ou de 36,667 francs par lieue.

ANNEXE N° XII.

DÉRIVATION DE LA MEUSE.

Liège, le 28 juillet 1851.

*Le bourgmestre à M. le secrétaire du cabinet de M. le Ministre des Travaux
Publics.*

MONSIEUR LE SECRÉTAIRE,

Par lettre du 26 juillet courant, vous me faites l'honneur de me demander, au nom de M. le Ministre des Travaux Publics, si, dans le cas de l'exécution de l'ensemble du projet de M. Kümmer, le Gouvernement peut considérer la délibération du 19 novembre 1847 comme maintenue, à l'exclusion de toute autre qui aurait pu intervenir postérieurement à cette date.

Je m'empresse de répondre affirmativement à cette question qui me paraît ne point devoir être soumise au conseil communal.

Deux délibérations sur le même objet ont été prises après le 19 novembre 1847.

Par la première, du 16 novembre 1849, le conseil a voté un subside de cinq cent mille francs (500,000 francs) seulement pour la partie du plan concernant la navigation.

Par la deuxième, du 20 février 1850, le conseil, complétant sa résolution du 16 novembre 1849, a offert au Gouvernement un deuxième subside de cinq cent mille francs (500,000 francs), à l'effet de concourir à l'exécution du plan général; en d'autres termes, il a maintenu sa résolution du 16 novembre 1847.

Agréez, etc.

Le Bourgmestre,

PIERCOT.

ANNEXE N° XIII.

*Extrait du registre aux délibérations du conseil communal de Liège,
du 19 novembre 1847.*

LE CONSEIL,

Vu la dépêche du Gouvernement, en date du 8 juillet dernier, par laquelle il propose à la ville de Liège d'intervenir dans la dépense à résulter de l'exécution des plans dressés par M. l'ingénieur Kümmer, pour améliorer la navigation de la Meuse et opérer la dérivation de ce fleuve;

Vu la lettre de M. le Ministre des Travaux Publics, en date du 15 octobre dernier;

Vu les plans dressés par le susdit ingénieur, ainsi que les rapports à l'appui et l'estimation générale des travaux projetés, le tout communiqué par le Gouvernement à l'administration communale;

Décide :

ART. 1^{er}. Le concours financier de la ville de Liège est offert au Gouvernement à concurrence d'un million de francs, pour l'aider à faire exécuter les divers travaux composant l'ensemble des plans dressés par M. l'ingénieur Kümmer à l'effet d'améliorer la navigation de la Meuse, depuis la naissance du canal latéral jusque dans le bassin de Chokier, d'opérer la dérivation de la Meuse, de manière à protéger la ville contre les ravages des inondations.

ART. 2. La réalisation de l'offre de la ville est subordonnée :

1^o A l'établissement d'une station intérieure du chemin de fer, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, sur les terrains qui seront libres entre le bassin projeté et le redressement de la Meuse;

2^o A la cession gratuite d'un terrain nécessaire à la construction d'un entrepôt.

ART. 3. Il sera pourvu à la réalisation du subside d'un million, par un emprunt qui sera couvert au moyen de centimes additionnels à toutes les contributions et aux taxes communales.

ART. 4. Le service et l'amortissement de cet emprunt seront l'objet de propositions financières à soumettre ultérieurement au conseil et à la sanction du Gouvernement.

ART. 5. Le paiement du subside d'un million aura lieu à des époques à déterminer ultérieurement de commun accord avec le Gouvernement et d'après l'avancement des travaux.

ART. 6. Le conseil émet le vœu que l'exécution des plans dont il s'agit ait lieu dans le plus court délai possible.

Ainsi décidé à l'unanimité et signé séance tenante, par tous les membres présents.

Pour extrait conforme :

Le secrétaire communal,

V. FALLIZE.

ANNEXE N° XIV.

Bruxelles, le 3 avril 1847.

Le conseil des ponts et chaussées à M. le Ministre des Travaux Publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de vous renvoyer les pièces composant le projet qui était joint à votre dépêche du 18 novembre 1846, 6^e division A. n° 3887, conçu par M. l'ingénieur en chef Kümmer pour l'amélioration de la navigation de la Meuse en amont, en aval et dans la traverse de Liège, et pour remédier aux effets des débordements dans l'intérieur d'une ville aussi importante (¹).

Ce projet, Monsieur le Ministre, sur lequel vous avez bien voulu nous consulter et nous demander notre avis, soulève des questions graves et difficiles; nous n'avons rien négligé pour les résoudre, et, à cet effet, nous les avons soumises à une discussion approfondie, dont nous nous empressons, conformément au vœu de vos dépêches relatives à cet objet, et à l'engagement pris dans notre rapport du 6 février dernier, n° 24177, de vous faire connaître le résultat.

Le projet de M. Kümmer a pour but :

1^o De diminuer la fréquence des débordements de la Meuse et de l'Ourthe, à Liège;

2^o D'assurer à la navigation, dans l'étendue du bassin houiller de Liège, un mouillage constant d'au moins 2^m,10;

3^o De prolonger la période des eaux navigables, en reculant l'époque où elles atteignent le niveau de 5^m,50 au-dessus de l'étiage, passé lequel il n'y a plus de navigation en remonte;

4^o D'atténuer, pour la navigation dépendante, les dangers auxquels elle est exposée dans l'état actuel des choses.

Cet ingénieur s'est proposé, en outre, par suite du système et de l'ensemble des travaux :

1^o De ménager à la ville de Liège la faculté de s'agrandir à proximité des rivières de Meuse et d'Ourthe;

2^o De conserver toutes les usines existantes et d'augmenter les chutes d'eau de quelques-unes d'entre elles;

3^o De maintenir, en les améliorant, les communications entre l'Ourthe et la Meuse.

(¹) Voir un rapport postérieur du conseil des ponts et chaussées, publié comme annexe, § 7, au projet de loi, n° 132, du 23 février 1848. Dans ce travail le conseil modifie ou explique son opinion, par suite d'un nouvel examen et des renseignements qui ont été recueillis depuis 1847.

Les moyens de parvenir à ce but multiple consistent principalement, quant aux inondations, à établir :

1° Une dérivation de la Meuse partant du confluent du Forchu-Fossé et se dirigeant à travers la Boverie, par les ponts de Longdoz et d'Amercœur, pour aboutir, après avoir traversé les prés Saint-Denis, à l'aval de la fonderie de canons ;

2° Un redressement du lit du fleuve depuis ce dernier point jusqu'à Coronmeuse ;

3° Une dérivation pour les hautes eaux, de Coronmeuse à Herstal, à travers les prés de Marexhe ;

4° Un redressement de la Meuse en amont du pont de la Boverie.

5° Une dérivation pour l'écoulement des crues de l'Ourthe, de l'aval du moulin aux écorces à l'amont du pont d'Amercœur.

En ce qui concerne la navigation, il y aurait :

1° Trois barrages mobiles de l'aval de Liège jusqu'à Chokier, de manière à assurer un mouillage *minimum* de 2^m,10 dans tout ce parcours ;

2° Un chenal navigable latéral à la dérivation de l'Ourthe, et devant servir, conjointement avec celle de la Meuse, à la navigation en hautes eaux ;

3° Un système d'écluses, tant aux barrages que dans la traverse de la ville, pour la navigation de la Meuse et pour les communications de la Meuse et de l'Ourthe ;

4° L'établissement de chemins de halage avec murs de quais dans la ville de Liège, et de l'aval de Jemeppe à l'amont du pont de Seraing ;

5° L'amélioration et l'exhaussement des chemins de halage qui existent à présent.

Quoique ces divers travaux s'appliquent à deux ordres de faits différents, il y a cependant entre eux une liaison réelle, et l'exécution des travaux relatifs à l'écoulement des eaux est inséparable de l'exécution d'une partie des travaux concernant la navigation.

Il fallait donc que l'étude en fût faite simultanément sous ce double rapport.

Plusieurs questions de principe devaient, au préalable, être examinées et résolues, soit pour ce qui regarde les inondations, soit pour ce qui regarde la navigation, comme aussi en ce qui touche les travaux proposés spécialement dans le dessein de remédier aux unes et d'améliorer l'autre :

1° Est-il possible de prévenir les inondations de la vallée de la Meuse, à Liège, d'en diminuer la fréquence et d'atténuer leurs désastres ?

2° Les travaux proposés auront-ils ce résultat ?

3° Le tirant d'eau cherché est-il nécessaire ?

4° Le système indiqué au projet est-il propre à le faire obtenir ?

Sur le premier point, le conseil a reconnu, à l'unanimité, que des crues comme celles de 1571, 1643, 1740 et 1784, ne peuvent être ni empêchées ni prévenues ; mais il reconnaît aussi, à la même unanimité, qu'il est possible d'atténuer leurs effets désastreux, et la majorité est d'avis que l'on peut obvier à leur fréquence.

Sur le second point, le conseil pense, à l'unanimité, que les travaux proposés seront tout à fait inefficaces dans les grandes crues de la Meuse ; mais il n'en sera pas de même dans les autres circonstances, et l'opinion de la majorité est que l'élévation des débordements ordinaires pourra être diminuée, que leur fréquence pourra être prévenue.

Sur le troisième point, la majorité est d'avis que l'amélioration de la Meuse dans la traverse de Liège et en amont jusqu'à Chokier, doit assurer à la navigation le même mouillage que dans le canal latéral vers Maestricht, et qu'en conséquence il faut avoir 2^m,10.

Sur le quatrième point, les avis ont été unanimes pour reconnaître que le tirant d'eau cherché ne peut être obtenu que par des barrages, que des barrages fixes sont impraticables sur la Meuse, et que s'il en est qu'il soit possible d'y employer, ce sont des barrages mobiles. Cependant le charriage du gravier, fait constant sur cette rivière, n'est-il pas un obstacle à leur établissement ? Ils ont, il est vrai, été mis en usage avec succès sur plusieurs rivières de France ; mais ces rivières, par leur régime, leur pente et la nature de leur fond, sont-elles comparables à la Meuse ? Le conseil n'ayant pas ses apaisements sur ces divers points, est unanimement d'avis qu'un essai est indispensable.

Nous vous ferons remarquer, Monsieur le Ministre, que l'essai proposé n'apporterait aucun retard à l'exécution des travaux, en supposant que vous les approuviez, attendu qu'il peut être fait en un des points où il est représenté comme nécessaire dans l'économie du système d'amélioration qui vous est soumis.

L'endroit à choisir devrait être à l'amont de Liège, à Jemeppe par exemple, où ses effets possibles sur les débordements seraient moins à craindre que dans la ville même.

M. l'ingénieur en chef Kümmer s'est complètement rallié à l'idée d'un essai, et l'endroit indiqué a pareillement obtenu son entier assentiment.

Ces décisions prises, l'examen du projet devenait plus facile, et la dérivation à travers les prés de Marexhe, le redressement de la Meuse à l'aval de la fonderie de caçons, la dérivation de la Meuse à travers le pré Mativa, par le pont de Longdoz, le pont d'Amercœur et les prés Saint-Denis, ont été successivement adoptés par la majorité des membres du conseil.

Les effets attendus de ces ouvrages sont le dégagement de la traverse de Liège pendant les crues, en accélérant l'écoulement des eaux de l'amont vers l'aval.

Néanmoins des modifications nous ont paru devoir être introduites dans quelques-unes de ces parties du projet, et nous croyons, Monsieur le Ministre, qu'il convient, en vous les signalant, de vous exposer les motifs qui nous ont déterminés.

Ainsi la dérivation à travers les prés de Marexhe n'est projetée que pour l'écoulement des hautes eaux, avec barrage-déversoir à l'entrée, à la même hauteur que les déversoirs ménagés dans le couronnement de la digue de halage qui longe la passe de Jupille, par conséquent à 5 mètres en crête au-dessus de l'étiage ; dès lors il nous a semblé que le plafond serait, con-

trairement au projet, plus convenablement établi en pente uniforme jusqu'à la Laye, à partir de la crête du barrage.

Le redressement de la Meuse à l'aval de la fonderie de canons, pourrait, s'il n'était pas effectué avec certaines précautions, devenir préjudiciable à la navigation de ce fleuve; il est donc indispensable à cet effet, d'opérer ce redressement sans toucher à la passe de Jupille, en le raccordant à l'aval avec la partie d'amont de cette passe.

La dérivation de l'Ourthe depuis l'aval du moulin aux écorces jusqu'à l'amont du pont d'Amercœur, ainsi que le chenal navigable latéral, ont soulevé beaucoup d'objections. On s'est demandé si ce travail était vraiment utile; s'il ne serait pas plus rationnel d'utiliser ce qui existe; et, dans les basses eaux, de faire écouler l'Ourthe par le Fourchu-Fossé, en ne laissant aux usines que les eaux dont elles ont besoin; si le plafond de la dérivation de la Meuse, qui est, à l'entrée, de 0^m,73 au-dessus de l'étiage, ne pourrait pas être abaissé, ainsi que la ligne de flottaison, projetée en ce point à 3^m,23 au-dessus du même niveau, de manière à faire participer l'Ourthe aux améliorations cherchées pour la Meuse; si le barrage régulateur ne serait pas mieux placé vers l'amont de la dérivation de cette dernière rivière, en dehors du lit de l'Ourthe au lieu de l'être au pont de Longdoz; si ce pont, vu son peu de solidité, ne devrait pas être reconstruit, soit qu'on y place le barrage régulateur, soit qu'on l'élargisse, en le régularisant, le bras de rivière sur lequel il est établi; si enfin la dérivation de l'Ourthe ne devrait pas être supprimée.

Aucune explication concluante n'ayant été donnée au conseil sur ces divers points, et nos doutes n'ayant point été éclaircis, nous avons pensé, d'un avis unanime, que de nouvelles études étaient indispensables, et que, dans les modifications dont ces diverses parties du projet pouvaient être susceptibles, les considérations relatives au maintien des usines et à la dépense, devaient particulièrement être recommandées à l'attention de M. Kümmer.

Nous venons de toucher, à propos de la dérivation de l'Ourthe, un point qui nous a vivement préoccupés: il s'agit de la hauteur de la retenue fixée, sur le barrage projeté dans le redressement d'Avroy, à 3^m,23 au-dessus de l'étiage. Ce niveau nous a paru fort élevé. A une si grande élévation, les aires des caves ne seront-elles pas couvertes d'eau? Ne le fussent-elles point, la moindre crue ne suffira-t-elle pas pour y atteindre, puisque infailliblement la nappe d'eau s'étendra dans les parties de la vallée latérale à la Meuse, et qu'elle s'y maintiendra constamment au niveau de la retenue? En conséquence, et puisque le mouillage de 2^m,10 est seul nécessaire, il ne faudrait peut-être pas le dépasser à Liège, dût-on, pour satisfaire à cette condition, construire un barrage de plus à l'amont de la ville. C'est encore un point qui nous a paru devoir être étudié.

Enfin, d'après le projet, la navigation de la Meuse, en grandes eaux, doit se faire par la dérivation de ce fleuve et par le chenal latéral à la dérivation de l'Ourthe; à notre avis, elle se ferait plus avantageusement pour la ville de Liège par le lit actuel du fleuve; si les dangers du passage du pont des Arches avaient disparu, et, dépenses pour dépenses, l'amélioration de ce passage est préférable sous tous les rapports.

C'était donc, dans notre opinion unanime, un dernier point à étudier, comparativement avec les prévisions du projet.

M. Kümmer nous a remis, sous la date du 28 février, le résultat des études qu'il a faites, à notre demande, sur ces différents points.

En ce qui concerne le niveau de la retenue, projeté à 5^m,23 au dessus de l'étiage, il résulte d'un nivellement joint au nouveau rapport de cet ingénieur en chef, que les aires des caves les plus basses sont généralement en contre-haut de la ligne de flottaison projetée, et qu'il en est de même des bas-fonds que présentent les localités voisines; que l'essai d'un barrage mobile à Jemeppe, si l'on se décide à le faire, fera juger des effets du système de fermeture et d'ouverture, ainsi que des déversoirs supplémentaires pour la prompte évacuation des crues subites; qu'il serait toujours facultatif d'établir un barrage intermédiaire à Ougrée, si l'expérience en constatait la nécessité; qu'un approfondissement de 0^m,50 du plafond de la dérivation, dans sa partie d'amont, approfondissement jugé nécessaire au cas où le niveau de flottaison serait abaissé, est, en tout état de choses, une opération qu'il est utile d'effectuer pour le libre écoulement des eaux.

En conséquence, Monsieur le Ministre, nous sommes unanimement d'avis que le niveau de la ligne de flottaison peut être maintenu, comme au projet, à 5^m,23 au dessus de l'étiage.

Quant à l'emplacement du barrage régulateur, l'idée d'avoir une seule dérivation pour l'évacuation des eaux réunies de la Meuse, de la Vesdre et de l'Ourthe, est, de l'aveu de M. Kümmer, la plus naturelle; ce barrage serait donc, à beaucoup d'égards, évidemment mieux placé en amont de la maison Descamps, à la Boverie. Il faut pour cela, d'après l'auteur du projet, ou élargir la partie de la dérivation de la Meuse comprise entre le pont de Longdoz et le pont d'Amercœur et la porter à 60 mètres, ou l'approfondir suffisamment pour que la section transversale réponde au débit des hautes eaux; mais cela nous paraît pouvoir se réaliser sans inconvénient. La reconstruction du pont de Longdoz avec un plus grand débouché deviendrait indispensable; mais, si l'on eût adossé le barrage régulateur à un pont de construction si peu rassurante, il est vraisemblable que le même travail aurait dû être fait. Peut-être deux usines, les moulins Mouton et Paulus, devront être expropriées; mais il est possible que cette expropriation n'occasionne pas une dépense plus élevée que le montant des indemnités qu'il eût fallu payer par suite des changements que la hauteur du niveau de flottaison aurait fait subir à ces usines et à d'autres.

Il est vrai, comme le fait observer M. Kümmer, que le déplacement du barrage régulateur, qui entraîne la suppression de la dérivation de l'Ourthe et du chenal navigable latéral, à cette dérivation, oblige à maintenir la navigation en hautes eaux comme en basses eaux, en toute saison par conséquent, dans le lit de la Meuse; mais cela même est, aux yeux du conseil, un très-grand avantage pour la ville de Liège, et qu'il faudrait lui conserver, fallût-il, pour y parvenir, faire d'assez grands sacrifices; mais le moyen est lui-même un avantage: c'est la démolition du pont des Arches et son remplacement par un pont suspendu, ce qui, dans l'opinion du conseil, devrait toujours se faire

dans un avenir peu éloigné. La suppression de la dérivation et du chenal navigable de l'Ourthe laisse d'ailleurs à la ville de Liège des terrains précieux et des moyens d'agrandissement dans cette partie de son territoire où doit être placée la station du chemin de fer concédé de Liège à Namur.

Ces diverses considérations ont été mûrement examinées, pesées et débattues avec soin. En dernière analyse, M. Kümmer s'y est rallié, il les a adoptées avec nous, et, d'un avis unanime, nous proposons, Monsieur le Ministre, de supprimer la dérivation projetée des eaux de l'Ourthe, ainsi que le chenal navigable latéral à cette dérivation; le placement du barrage régulateur en amont de la maison Decamps, à la Boverie; le maintien de la navigation de la Meuse en lit de rivière à toutes les hauteurs d'eaux navigables, et comme le moyen le plus convenable de parvenir à ce résultat, dans l'intérêt de la ville de Liège elle-même, le remplacement du pont des Arches par un pont suspendu.

La discussion sur la direction assignée à la dérivation de la Meuse, avait provoqué cette remarque, dont l'auteur du projet a reconnu la justesse, que c'était sans doute par économie et pour ne pas isoler l'église de Féline que l'on s'était abstenu de mettre le Fourchu-Fossé en communication directe avec l'amont de cette dérivation; la même observation n'avait pas échappé à M. Kümmer, qui avait même pensé à y avoir égard; mais des motifs d'économie l'ont, en effet, porté à y renoncer. Néanmoins, le conseil croit qu'il serait désirable que cette observation fut prise en considération.

Le redressement de la Meuse en amont du pont de la Boverie n'étant réellement nécessaire, ainsi que le chenal projeté le long d'Avroy, qu'après qu'un essai de barrage mobile aura fixé les idées sur les avantages à attendre de ce système, nous n'avons pas à nous y arrêter, et nous supposons, Monsieur le Ministre, que vous ajournerez toute décision à cet égard.

En résumé, Monsieur le Ministre, et en reprenant, pour les compléter, nos propositions du 6 février dernier, le conseil est d'avis :

1° D'autoriser l'essai d'un barrage mobile, avec écluse latérale dans le bras de gauche de l'île, en amont de Jemeppe;

2° D'exécuter la dérivation de la Meuse par le pré Mativa, le pont de Longdoz, le pont d'Amercœur et les prés Saint-Denis, jusqu'à l'aval du Barbon, en modifiant l'entrée du Fourchu-Fossé dans cette dérivation qui aurait, entre les ponts de Longdoz et d'Amercœur, une largeur de 60 mètres;

3° D'opérer le redressement qui s'étend de l'aval de la fonderie de canons jusqu'à Coronmeuse, en le raccordant de manière à ne pas le rendre nuisible à la navigation fluviale;

4° D'ouvrir une dérivation à travers les prés de Marexhe, en établissant son plafond en pente uniforme, à partir de la crête du barrage à l'entrée, jusqu'à la Laye;

5° De supprimer la dérivation de l'Ourthe et le chenal projeté latéralement à cette dérivation;

6° D'améliorer le passage du pont des Arches par la démolition de cet ouvrage d'art et son remplacement par un pont suspendu, de manière à conserver la navigation en hautes eaux dans le lit actuel de la Meuse;

7° De maintenir la ligne de flottaison, à l'amont du barrage d'Avroy, à l'élévation de 3^m,25 au-dessus de l'étiage, fixée au projet de M. Kümmer; mais comme la prudence conseille de se restreindre à la hauteur strictement nécessaire, l'on se réserverait de l'abaisser par l'établissement d'un barrage supplémentaire à Ougrée, si l'expérience acquise au barrage d'essai de Jemeppe, en constatait la nécessité;

8° De placer le barrage régulateur vers l'amont de la dérivation de la Meuse, de manière à conserver à l'Ourthe sa navigation actuelle et à la faire profiter des améliorations cherchées par le projet;

9° D'ajourner le redressement de la Meuse à travers l'île Renoz, ainsi que le chenal projeté le long d'Avroy, et la construction des barrages projetés en Avroy et à l'aval de la fonderie de canons.

La dépense que comporte cet ensemble de travaux est, d'après les propositions de M. l'ingénieur en chef Kümmer, de neuf millions de francs fr. 9,010,000

A cette somme il conviendrait d'ajouter :

1° Pour l'élargissement de la dérivation de la Meuse entre les ponts de Longdoz et d'Amersœur, par suite de la translation du barrage régulateur du pont de Longdoz, en amont de la maison Descamps 65,000

2° Pour la démolition du pont des Arches et le remplacement de cet ouvrage par un pont suspendu à double voie 455,000

D'où résulterait une dépense totale de fr. 9,500,000

Pour répondre plus spécialement, Monsieur le Ministre, à votre dépêche du 28 janvier, nous avons indiqué, dans notre rapport du 6 février, l'ordre que nous croyons devoir être suivi dans l'exécution d'une partie des travaux. Nous allons maintenant, pour compléter nos indications, vous exposer l'ordre à suivre dans l'exécution des autres parties du projet.

Ainsi que le spécifie notre rapport précité, les travaux qui concernent l'écoulement des eaux pourraient être exécutés en deux années : dans la première, on ouvrirait la dérivation à travers les prés Marexhe et on opérerait le redressement de la Meuse en aval de la fonderie de canons; pendant la deuxième campagne, on creuserait la dérivation de la Meuse, on construirait le barrage régulateur à la Boverie, le barrage d'essai à Jemeppe et le mur d'eau en aval de la fonderie de canons.

On consacrerait les années 1849 et 1850 à l'établissement des travaux de navigation, tels que barrages à la fonderie de canons et en Avroy, redressement de la Meuse en amont du pont de la Boverie, quai, chemins de halage, démolition et reconstruction du pont des Arches, et autres travaux accessoires, de manière à compléter le système présenté.

Nous ne terminerons pas, Monsieur le Ministre, sans appeler votre attention sur les inconvénients signalés par M. Kümmer et généralement reconnus, qui

résultent, quant à la hauteur des débordements, du défaut d'arcades sous la chaussée Grétry, et des dépôts dans le lit de la Meuse de l'amont à l'aval de Liège.

Ce dernier fait, malgré tout le soin qu'apporte l'administration des ponts et chaussées à le prévenir, n'est que trop avéré; non-seulement des dépôts de bois et de pierres recouvrent les rives, mais les décombres s'accumulent journellement dans cette partie de la rivière, où les contraventions de ce genre ne peuvent être réprimées et les dépôts prévenus que par l'intervention de la police locale, que par un concours énergique prêté par elle aux agents de l'État.

Quant aux fâcheux effets de la chaussée Grétry, ils sont également hors de doute; mais ici encore l'administration des ponts et chaussées a fait preuve de prévoyance, et elle avait prescrit, sous cette chaussée, l'ouverture d'arcades en nombre suffisant pour le libre écoulement des eaux. Il n'appartient pas au conseil de rechercher les causes qui ont empêché l'exécution de l'article du cahier des charges où ces constructions étaient prévues et ordonnées. Du reste, il est encore possible, à l'heure qu'il est, de réparer la faute antérieurement commise, et d'ouvrir des arcades en plusieurs points de cette route. Ce serait d'un très-grand avantage pour diminuer la durée de débordements tels d'ailleurs que nul travail ne peut les empêcher et que nul ouvrage ne peut en diminuer l'élévation.

Vous remarquerez, Monsieur le Ministre, que nous nous abstenons de toute réflexion sur la valeur attribuée aux terrains à gagner sur la rive gauche par le redressement de la Meuse; nous croyons également n'en devoir faire aucune, soit sur le débit attribué à la Meuse en diverses parties de son cours, soit sur la comparaison entre divers systèmes d'amélioration qui ne nous ont pas paru avoir entre eux des rapports bien constatés.

Enfin il importe d'apprécier sainement les choses et de ne pas se faire illusion sur les résultats du projet de M. l'ingénieur en chef Kümmer, en attendant plus que cet ingénieur ne se promet, soit quant aux facilités à acquérir par la navigation, soit quant à l'abaissement du niveau des inondations.

En ce qui concerne la navigation, les améliorations attendues sont subordonnées aux effets du barrage mobile dont l'essai est proposé.

En ce qui concerne les inondations, il ne faut pas perdre de vue que l'auteur du projet espère, comme conséquence des travaux qu'il a conçus, que, dans un débordement tel que celui du 29 janvier 1846, où les eaux se sont élevées à 4^m,51 au-dessus de l'étiage, leur niveau s'abaisserait de 0^m,45 à l'amont du pont de la Boverie.

Nous regrettons, Monsieur le Ministre, de n'avoir pu vous faire connaître plus tôt notre avis sur ce projet; mais le délai même, nécessité par d'importantes études, atteste, comme les procès-verbaux de nos séances, le soin minutieux, l'attention scrupuleuse, que nous avons apportés dans la discussion de l'ensemble et des détails de propositions qui peuvent avoir les plus graves conséquences.

Il y a, du reste, des motifs puissants pour qu'on se hâte de faire quelque

chose en ce qui touche l'amélioration de la Meuse à Liège. Depuis longtemps cette question préoccupe les esprits, elle agite la province et soulève l'opinion, parce qu'à Liège, où l'on n'est pas assez frappé des difficultés dont est hérissée une question de ce genre, on voit dans les délais que sa solution a forcément subis, un indice de mauvaise volonté, tout au moins une preuve d'indifférence.

Pour le secrétaire :

Le secrétaire-adjoint,

TH. DESMARAIS.

Le Président,

NOEL.

ANNEXE N° XV.

Bruxelles, le 19 juillet 1851.

Le conseil des ponts et chaussées à M. le Ministre des Travaux Publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Vous avez bien voulu soumettre à l'avis du conseil des ponts et chaussées deux projets présentés par le sieur Borguet, à l'effet de *mettre la ville de Liège à l'abri des inondations et de rattacher les charbonnages et les établissements industriels de la vallée de la Meuse au canal latéral de Liège à Maestricht.*

Ces projets ont fait, de la part du conseil, l'objet de mûres délibérations, dont nous avons l'honneur de vous faire connaître le résultat.

Les moyens proposés en vue de remédier aux inondations étant les mêmes dans les deux projets, nous ne nous en occuperons qu'après avoir examiné ceux-ci au point de vue de la communication entre le canal latéral et la partie de la vallée de la Meuse, s'étendant jusqu'à la limite supérieure du bassin houiller à Chokier.

Dans l'un et l'autre projet, on a supposé que les produits qui seraient expédiés de cette partie de la vallée, en destination du canal latéral, se serviraient, soit du tronc principal du chemin de fer de Namur à Liège, soit de l'embranchement de la rive gauche, pour arriver à la station de Longdoz, et qu'ils emprunteraient ensuite l'une des deux nouvelles voies de communication projetées entre cette station et le canal latéral.

D'après le projet n° 2, il serait établi, à proximité de la station de Longdoz, un bassin, qui serait relié avec cette station par une branche de chemin de fer et qui serait mis en libre communication avec l'Ourthe, par un chenal débouchant dans cette rivière en amont du pont d'Amercœur. En aval de ce pont, il serait creusé une dérivation, rencontrant le bras de l'Ourthe dit *Barbon*, et se prolongeant, à travers l'Ile-sur-le-Dos, jusqu'à la Meuse, en amont de l'entrée du canal latéral.

Une 1^{re} écluse serait établie sur la rive gauche de la Meuse en regard de l'embouchure dudit canal. A cette écluse viendrait s'accoler un barrage fixe se raccordant avec la pointe aval de l'Ile-sur-le-Dos.

Une 2^e écluse serait placée dans la tranchée à ouvrir dans l'Ile-sur-le-Dos, et une 3^e à l'embouchure dans le Barbon, de la dérivation partant du pont d'Amercœur.

Les ouvrages que nous venons de décrire formeraient, entre le canal latéral et le bassin de Longdoz, trois biefs, que l'auteur du projet prétend rendre navigables avec le même tirant d'eau que le canal latéral, de manière à prolonger ce canal jusqu'au bassin de Longdoz.

Le sieur Borguet propose de donner au premier bief, à partir du canal latéral, le tirant d'eau de ce canal, au moyen d'une retenue qui serait opérée

par le barrage à établir à travers la Meuse. Certes, il serait possible, de cette manière, d'obtenir dans le bief le tirant d'eau nécessaire; mais l'établissement d'un barrage fixe présenterait de grands inconvénients au point de vue de l'écoulement des eaux et aggraverait la position actuelle de la ville de Liège, dans les temps de crues.

Le 2^e bief traverse le bras de l'Ourthe dit *Barbon*. Ce bras de rivière étant en libre communication avec la Meuse, on ne pourrait en relever l'étiage qu'en établissant un barrage en aval de l'endroit où il est coupé par le 2^e bief. Mais la construction d'un barrage sur ce point du *Barbon* aurait pour résultat de diminuer et même de supprimer la chute de plusieurs usines situées en amont : aussi l'auteur du projet propose-t-il de creuser le lit du *Barbon*, dans la partie qui serait comprise dans le 2^e bief, jusqu'à 2^m,10 en dessous de l'étiage. Or il est facile de comprendre que la partie du lit du *Barbon*, qui aurait été ainsi approfondie, ne tarderait pas à se relever jusqu'au niveau du fond actuel de la rivière.

Le 5^e bief occupe, sur une certaine longueur, de part et d'autre du pont d'Amercœur, le lit même de l'Ourthe. L'auteur du projet propose également de creuser cette partie de la rivière, de même que le reste du bief, jusqu'à 2^m,10 en dessous de l'étiage, lequel ne pourrait être relevé sans anéantir l'usine du sieur Dubois à Longdoz. Or, il est évident que la partie du lit de l'Ourthe, que l'on aurait approfondie, s'envaserait promptement et qu'il en serait de même du reste du 5^e bief en aval de l'Ourthe.

Il ne serait donc possible de conserver aux deux derniers biefs une profondeur d'eau de 2^m,10 qu'à la condition d'y opérer des dévasements continuels, ce qui n'est pas praticable, ou d'établir des barrages dans l'Ourthe et dans le bras de cette rivière, dit *Barbon*, ce qui l'est encore moins, parce qu'il en résulterait l'anéantissement de plusieurs usines.

Ces considérations nous semblent suffire pour démontrer que le projet n° 2 n'est pas exécutable, et que, par suite, il n'y a pas lieu de le prendre en considération.

Quant au projet n° 1, il consisterait en un chemin de fer, partant de la station de Longdoz, traversant la Meuse en aval de l'écluse de garde du canal latéral et se terminant sur la rive droite de ce canal, le long du bassin de Coronmeuse.

La possibilité d'établir ce chemin de fer, abstraction faite des conséquences fâcheuses qui résulteraient de son exécution, par rapport à l'écoulement des eaux d'inondation, ne peut pas être mise en doute. Il s'agit donc d'examiner jusqu'à quel point cette voie de communication pourrait, avec le chemin de fer de Liège à Namur, qui en formerait le prolongement, remplacer, pour les expéditions à diriger de la vallée de la Meuse vers le canal latéral, la navigation à grand tirant d'eau, telle qu'elle résulterait de l'exécution du projet dressé par M. l'ingénieur en chef Kümmer, pour l'amélioration de la Meuse entre Chokier et l'embouchure du canal latéral.

Les produits qui, après la canalisation de cette partie de la Meuse, seraient expédiés vers le canal latéral, consisteraient généralement en charbons.

Aujourd'hui les charbons, qui s'embarquent sur la Meuse, arrivent à cette

rivière, soit par les railways privés des sociétés charbonnières, soit par des chemins pavés.

Dans le premier cas, le transport, depuis la fosse jusqu'au rivage d'embarquement, se fait par les berlines ou petits waggons sortant directement de la taille; le déchargement a lieu des petits waggons dans le bateau, sans dépôt préalable sur le rivage : les charbons, depuis le point d'extraction jusqu'à bord du bateau, ne subissent donc qu'un seul transbordement.

Dans le second cas, il y a un premier transbordement, au carreau de la fosse, des berlines dans les charrettes, et un second transbordement, au rivage, des charrettes dans le bateau.

Après la canalisation de la Meuse, depuis Chokier jusqu'au canal latéral, les charbons en destination de ce canal seraient évidemment amenés au rivage et embarqués de la même manière qu'aujourd'hui; ils subiraient, par suite, un ou deux transbordements, suivant que le transport jusqu'à la Meuse aurait lieu par des railways privés ou par des chaussées.

Mais comme la Meuse serait navigable, sur toute l'étendue du bassin houiller, avec le même tirant d'eau que le canal latéral, les charbons seraient dispensés du transbordement, auquel ils sont soumis aujourd'hui à l'entrée de ce canal.

Si, au lieu de la canalisation de la Meuse, on exécutait le chemin de fer projeté par le sieur Borguet, entre la station de Longdoz et le bassin de Coronmeuse, les charbons que l'on voudrait diriger par cette voie, en destination du canal latéral, devraient généralement être amenés par les berlines ou les charrettes jusqu'au chemin de fer de Namur à Liège, où ils seraient chargés sur les waggons, qui les transporteraient au bassin de Coronmeuse, pour y être embarqués. Dans cette hypothèse, il y aurait un premier transbordement de plus que dans l'hypothèse de la canalisation de la Meuse, celui des berlines ou des charrettes sur les waggons.

Mais nous pensons, Monsieur le Ministre, qu'il y en aurait un deuxième : en effet, il est très-probable que les charbons, qui arriveraient par chemin de fer au quai du bassin de Coronmeuse, ne pourraient pas être déchargés immédiatement dans les bateaux, comme cela a lieu aux rivages de la Meuse, mais qu'il serait nécessaire de les mettre en dépôt, ainsi que cela se pratique au canal de Mons à Condé et aux embranchements du canal de Charleroy. Ainsi, il y aurait très-probablement deux transbordements de plus, si les charbons étaient transportés jusqu'au bassin de Coronmeuse par chemin de fer, que s'ils l'étaient par la Meuse canalisée.

Chaque transbordement donne lieu à une dépense en main-d'œuvre,	
que l'on doit évaluer au moins, par tonneau, à	fr. 0 20
et un déchet que l'on n'évalue pas à moins de 5 p. % de la valeur de la	
marchandise, soit par tonneau, à	0 40
Ensemble	fr. 0 60

Cela posé, Monsieur le Ministre, nous allons comparer les prix de transport dans les deux systèmes mis en présence.

Les frais de transport depuis le carreau de la fosse, soit jusqu'au chemin de fer de Namur à Liège, soit jusqu'à la Meuse, étant à peu près les mêmes, nous pourrions faire abstraction, dans cette comparaison, de cette catégorie de dépenses.

La distance moyenne, par chemin de fer, depuis les gares où s'opérait le chargement des charbons jusqu'au bassin de Coronmeuse, serait d'environ 2 lieues : le prix de transport, au tarif du chemin de fer de Namur à Liège, étant de 40 centimes par lieue, la dépense de ce chef serait de 80 centimes.

Par la Meuse canalisée, les frais de toute espèce, pour le même transport, ne s'élèveraient moyennement qu'à 17 centimes par tonneau.

Le transport par chemin de fer serait donc plus coûteux que celui par eau de 63 centimes.

Cette différence de 63 centimes s'augmenterait, soit de 60 centimes, soit de fr. 1-20, suivant qu'il serait nécessaire, dans le cas du chemin de fer, d'effectuer un ou deux transbordements de plus que par la voie navigable.

Il y aurait donc en faveur de cette dernière voie un avantage qui serait, dans la première hypothèse, de fr. 1-23, et qui, dans la seconde, qui nous paraît la plus probable, s'élèverait à fr. 1-83.

Il s'en faut donc de beaucoup que le projet du sieur Borguet offre à l'industrie houillère de Liège les mêmes avantages que celui de M. Kümmer. Bien plus, l'adoption du premier de ces projets n'améliorerait nullement la situation des charbonnages du bassin de Liège, dont les produits ne pourraient, pas plus que dans l'état actuel des communications, soutenir la concurrence des charbons anglais et prussiens sur les marchés de la Hollande : c'est ce qui résulte à l'évidence des chiffres indiqués dans l'exposé des motifs qui vient d'être distribué à la Chambre des Représentants à l'appui du projet de loi relatif à l'exécution de travaux d'utilité publique (pages 29 et 30).

L'exécution du projet de M. Borguet aurait donc pour résultat de rendre infructueuses, pour l'industrie houillère liégeoise, les dépenses faites pour l'établissement du canal latéral, qui cependant n'a été décrété qu'en vue de venir en aide à cette industrie, et d'enlever au trésor les revenus qui devaient être la conséquence de l'exploitation de ce canal.

Nous croyons avoir suffisamment démontré, Monsieur le Ministre, qu'au point de vue des communications du bassin houiller de Liège avec le canal latéral, le projet de M. Borguet ne peut, en aucune façon, remplacer celui de M. Kümmer.

Nous examinerons maintenant le projet de M. Borguet sous le rapport de l'écoulement des eaux.

D'après ce projet, il serait établi une dérivation, partant de l'Ourthe, en amont du pont de Froidmont, et longeant le chemin de fer projeté par le sieur Borguet jusqu'à la Meuse.

Cette dérivation aurait certes pour résultat de faciliter l'écoulement des eaux d'inondation de l'Ourthe ; mais elle n'aurait aucune influence sur la hauteur des eaux dans la traverse de Liège. En effet, dans le plus grand nombre des inondations qui ont lieu en ce point, l'Ourthe grossit d'abord ; elle déverse une très-grande partie de ses eaux dans la Meuse par le Fourchu-Fossé et par

le bras débouchant à l'amont du pont de la Boverie. Elle trouve donc, pendant cette première période de l'inondation, un débouché supplémentaire dans le lit de la Meuse, débouché bien autrement important que celui que lui procurerait la dérivation projetée en amont du pont de Froidmont.

Lorsque, plus tard, se manifeste la crue de la Meuse, les eaux de l'Ourthe ont déjà commencé à baisser, est c'est, au contraire, la première de ces rivières qui déverse une partie de ses eaux dans la seconde.

Il est facile de comprendre, dès lors, qu'une dérivation qui ne pourrait servir qu'à l'Ourthe n'aurait pas d'influence sur la hauteur des inondations, et qu'au contraire, on agirait efficacement sur celles-ci, en améliorant les débouchés actuels des deux rivières, et en les mettant, le plus directement possible, en communication entre eux, ainsi que cela est proposé dans le projet de M. l'ingénieur en chef Kümmer.

Mais non-seulement le projet du sieur Borguet n'apporterait, dans l'opinion du conseil, aucun soulagement à la ville de Liège; au contraire, le chemin de fer qui traverserait la vallée de la Meuse, en aval de cette ville entre la station de Longdoz et le bassin de Coronmeuse, viendrait créer un nouvel obstacle à l'écoulement des eaux d'inondation. En effet, dans l'état actuel des choses, ces eaux peuvent se déverser librement par les prés de Droixhe, sur toute la largeur de la vallée, qui est de plus de 700 mètres. tandis qu'après l'achèvement du chemin de fer, elles seraient forcées de passer par un pont, dont l'ouverture ne serait que de 136 mètres.

L'exécution du projet du sieur Borguet, loin d'améliorer la position de la ville de Liège, ne ferait donc que l'aggraver notablement.

Il nous reste, Monsieur le Ministre, à comparer le projet de M. Borguet avec celui de M. Kümmer, au point de vue de la dépense.

Le but des deux projets est le même : il consiste, d'une part, à remédier aux inondations dans la traverse et aux abords de Liège; d'autre part, à mettre le canal latéral en communication avec le bassin houiller de Liège par une voie de transport plus économique que la Meuse, dans son état actuel d'imperfection.

Mettons de côté, pour un moment, la question de l'écoulement des eaux, et supposons qu'il ne s'agisse que de rattacher le bassin houiller au canal latéral.

Dans cette hypothèse, il n'y aurait, d'après le projet du sieur Borguet, qu'à exécuter le chemin de fer de la station de Longdoz au bassin de Coronmeuse. Or, comme, suivant M. Borguet, ce chemin de fer serait construit exclusivement aux frais de la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Namur à Liège, l'État n'aurait aucune dépense à faire de ce chef.

D'après le projet de M. Kümmer, au contraire, l'État, dans l'hypothèse que nous avons faite, devrait exécuter les travaux proposés par cet ingénieur pour rendre la Meuse navigable, entre Chokier et le canal latéral, avec le même tirant d'eau que celui-ci; mais il n'établirait pas la dérivation de la Meuse, partant de cette rivière à l'embouchure du Fourchu-Fossé, traversant les ponts de Longdoz et d'Amercœur, et débouchant dans la Meuse en aval de Liège.

Or, les travaux projetés par M. Kümmer, sur le cours même de la Meuse depuis Chokier jusqu'au canal latéral, sont évalués à 5,500,000 francs, y compris les acquisitions de terrains.

Il peut donc sembler que l'établissement du chemin de fer de Longdoz à Coronmeuse dispenserait l'État de faire une dépense de 5.500,000 francs.

Mais il est à remarquer d'abord qu'en égard aux subsides alloués jusqu'à concurrence de 1,550.000 francs, par la ville et la province de Liège, comme aussi par divers particuliers, et à la valeur de 2.000,000 de francs que représentent les terrains, dont l'État entrerait en possession, cette somme de 5,500,000 francs se réduirait en réalité pour le trésor à celle de fr. 1,750,000

On ne doit pas perdre de vue, d'un autre côté, que tout en construisant le chemin de fer projeté par le sieur Borguet, l'État n'en resterait pas moins obligé :

1^o De reconstruire, dans un avenir prochain, pour cause de vétusté, le pont des Arches et celui d'Amercœur, ouvrages qui sont prévus dans le projet de M. Kümmer, et y figurent pour une somme de plus de fr. 950,000

2^o De reconstruire une partie du mur de quai longeant la Meuse, en Avroy (¹), reconstruction qui a été ajournée jusqu'à présent, dans la prévision de l'exécution du projet de M. Kümmer et dont la dépense s'élèverait à 700,000

3^o De faire effectuer sur le cours de la Meuse, depuis Chokier jusqu'au canal latéral, des travaux d'amélioration analogues à ceux qu'il fait établir, dans l'intérêt du batelage, sur le reste du cours de la rivière, travaux estimés par M. Guillery, à 400,000

2,050,000

Ainsi donc, bien loin qu'il y eût économie pour l'État, à s'abstenir d'exécuter les travaux de canalisation de la Meuse, c'est le contraire qui aurait lieu : il serait amené à faire une dépense en plus de fr. 500,000

Et cependant au point de vue des intérêts de la ville et du bassin houiller de Liège, ainsi que des nombreuses industries de la vallée de la Meuse et de celle de l'Ourthe, la canalisation de la Meuse depuis le canal latéral jusqu'à Chokier aurait une importance bien autrement grande que le chemin de fer projeté par le sieur Borguet, sans compter cet avantage si essentiel et qui manque au chemin de fer, que la Meuse canalisée présenterait un accès facile

(¹) Cette partie est comprise entre la Chapelle du Paradis et le mur que le sieur Borguet propose d'établir au coude de la Meuse en Avroy.

sur chacun des points de son cours, et notamment dans la traverse de Liège.

Nous avons fait abstraction, dans le parallèle qui précède, des travaux, qui, dans les deux projets en présence, se rapportent plus particulièrement à l'écoulement des eaux.

Les travaux projetés dans ce but par M. Kümmer sont évalués à environ 4 millions.

M. Borguet évalue à 3,514,016 francs le coût total d'exécution de son projet, y compris le chemin de fer de Longdoz à Coronmeuse. Mais comme ce chemin de fer serait, par hypothèse, exécuté par la société concessionnaire du chemin de fer de Namur à Liège, il ne resterait, d'après M. Borguet, à charge de l'État, qu'une dépense de 2,407,710 francs.

M. Borguet se borne à indiquer ce chiffre d'une manière globale, sans faire connaître, ni les quantités d'ouvrages à exécuter, ni les surfaces de terrains à acquérir, ni, par conséquent, les prix sur lesquels est basée son estimation. Il dit, à la vérité, que le montant de celle-ci ne serait pas dépassé, mais il n'offre pas de se charger de l'exécution des travaux moyennant la somme qu'il indique.

On peut donc être étonné, à juste titre, que M. Borguet vienne attaquer l'estimation du projet de M. Kümmer, alors qu'il est de notoriété publique que des entrepreneurs, offrant toutes les garanties de solvabilité, ont déposé pour l'exécution de ce projet des soumissions, ne dépassant pas les évaluations de cet ingénieur.

Revenant maintenant à l'estimation du sieur Borguet, nous ferons remarquer qu'à les ouvrages, évalués par lui à la somme de 2,407,710 francs, comprennent :

1° Les emprises nécessaires à l'établissement de deux dérivations, l'une de 2,858 mètres de longueur et de 50 mètres au moins de largeur moyenne, y compris les digues; l'autre de 760 mètres de longueur et de 35 mètres au moins de largeur, y compris également les digues : ces emprises seraient pratiquées dans des terrains, qui ont une très-grande valeur et qui subiraient une dépréciation considérable, dont il faudrait nécessairement tenir compte aux propriétaires;

2° Le creusement de ces deux dérivations;

3° L'établissement de huit ponts sur la première de ces dérivations, ouvrages qui devraient avoir au moins une ouverture de 50 mètres, égale à la largeur au plafond de la dérivation;

4° La construction de deux murs de soutènement le long de la même dérivation, sur une longueur de plus de 600 mètres;

5° L'exécution d'un mur de quai, en Avroy, sur une longueur de plus de 800 mètres.

Lorsqu'on compare l'importance de ces travaux avec celle des ouvrages projetés par M. Kümmer pour l'établissement de la dérivation passant par les ponts de Longdoz et d'Amercœur, il est impossible d'admettre que les premiers ne coûteraient que 2,407,710 francs, alors que les seconds sont évalués à 4 millions de francs. Nous pensons donc que l'on peut, sans exagération, estimer à

5 millions de francs les travaux proposés par M. Borguet, non compris, bien entendu, le chemin de fer de Longdoz à Coronmeuse, qui, par hypothèse, serait construit par la société du chemin de fer de Namur à Liège. Or, nous avons déjà fait remarquer, que, dans l'opinion du conseil, ces derniers travaux ne produiraient aucun résultat par rapport aux inondations dans la traverse de Liège : ce serait donc, suivant nous, faire en pure perte une dépense de 5 millions que de les effectuer.

En exécutant, au contraire, la dérivation projetée par M. Kümmer, non-seulement on améliorerait considérablement l'écoulement des eaux dans la traverse de Liège, mais par cela même que cette dérivation absorberait, dans les crues, une partie notable des eaux de la Meuse, elle empêcherait cette rivière, dans la traverse de la ville, de s'élever aussi souvent et de se maintenir aussi longtemps que dans l'état actuel des choses, au niveau auquel la navigation cesse d'être possible.

Or, la Meuse cesse d'être navigable à Liège avant d'avoir cessé de l'être sur la majeure partie de son cours, et la navigation continue à être impossible à Liège, lorsqu'elle ne l'est plus hors de cette ville.

Il suit de là, et cela est certes d'une importance majeure, non-seulement pour tout le bassin houiller de Liège, mais aussi pour la navigation de la Meuse, en général, qu'en exécutant la dérivation projetée, on éviterait que les communications de la Meuse avec le canal latéral fussent interrompues aussi souvent et aussi longtemps qu'elles le seraient en l'absence de cette dérivation.

En résumé, le conseil est d'avis, à l'unanimité de ses membres, que les projets présentés par le sieur Borguet ne sont susceptibles, ni sous le rapport des communications entre le canal latéral et le bassin houiller de Liège, ni au point de vue de l'écoulement des eaux dans la traverse et aux abords de cette ville, de remplacer le projet dressé par l'ingénieur en chef Kümmer.

Le secrétaire,
COSNIOUL.

Le président,
NOEL.

ANNEXE N° XVI.

PÉTITIONS ⁽¹⁾.

A.

Pétitions relatives à des travaux publics compris dans le projet de loi de la section centrale.

1° Chemin de fer. — Embranchement de Fexhe à Tongres.

Le conseil communal de Tongres demande l'exécution d'un embranchement de chemin de fer reliant Tongres au réseau des chemins de fer de l'État à Fexhe.

Même demande des conseils communaux de Fexhe-le-Haut-Clocher, — Overrepen, — Neerrepen, — Pirange, — Coninxheim, — Vlytingen, — Waldwilder, — Membruggen, — Widoye, — Mall, — Sluse, — Rixingen, — Millen, — Horion-Hozémont, — Vechmael, — Genoels-Elderen, — Herderen, — et Oreye.

On ne peut se dissimuler que Tongres et les communes si agglomérées et si populeuses qui forment son arrondissement n'ont point participé jusqu'à présent d'une manière directe aux avantages qu'ont procuré, au pays, en général, les travaux exécutés depuis quelque temps. Éloignée de quelques lieues du canal projeté qui doit relier Hasselt aux voies navigables de la Campine, et à 14 ou 12 kilomètres seulement d'une grande artère du chemin de fer de l'État, Tongres se trouverait placée entre ces grandes voies de communications sans y être relié, sans pouvoir participer aux facilités qu'elles procurent à l'agriculture, au mouvement et à l'activité qu'elles impriment au commerce et à l'industrie.

Il a paru à votre section centrale qu'en bonne justice distributive on ne pouvait perpétuer un semblable état de choses, alors que, par les travaux proposés, tant d'autres localités moins dépourvues que Tongres, qui ne possède aucune voie navigable, allaient être dotées de chemins de fer ou de canaux.

La distance qui sépare Tongres de Fexhe, station du chemin de fer vers Liège,

(1) M. Loos s'est chargé de la partie du rapport concernant les pétitions.

n'est que de 11 à 12 kilomètres, sans grands accidents de terrain ; la construction d'un embranchement de chemin de fer ne peut donc donner lieu à des dépenses trop considérables, tandis que d'un autre côté, l'exploitation par l'État serait peu coûteuse, et pourrait probablement se faire au moyen des locomotives stationnant aujourd'hui à Ans.

Cet affluent au chemin de fer de l'État lui procurera d'ailleurs des recettes assez importantes dont il est privé en ce moment.

La section centrale propose, en conséquence, à la majorité de quatre voix contre deux, et une abstention, d'autoriser le Gouvernement à garantir un *minimum* d'intérêt de 4 p. % sur un capital ne dépassant point 1 million de francs, à la Compagnie qui voudrait se charger de la construction d'un chemin de fer de Tongres à Fexhe-le-Haut-Clocher.

2° Chemin de fer d'Audenarde à Gand.

Le conseil communal d'Audenarde (Flandre orientale) demande qu'il soit construit un chemin de fer, pour mettre cette ville en communication avec le chef-lieu de la province et les autres localités du pays.

Le Gouvernement propose de concéder un chemin de fer d'Ath à Lokeren ; si cette ligne s'établit, Audenarde se trouvera placée entre deux voies ferrées, à distance égale à peu près, mais plus rapprochée cependant du chemin de fer de l'État à Deynze que de celui projeté.

Il importe à la prospérité d'Audenarde et de son arrondissement si populeux et si industriel, de trouver dans des communications faciles avec le reste du pays, le moyen de relever son industrie et de soutenir la concurrence avec les autres marchés liniers.

La distance qui sépare Audenarde de Deynze n'est que de 15 à 16 kilomètres, ne présentant aucune inégalité de terrain et n'exigeant point de travaux d'art de quelque importance.

Comme affluent au chemin de fer de l'État, Audenarde et les nombreuses communes dont elle est entourée, fourniront un contingent de recettes assez important pour racheter les sacrifices que pourrait imposer une garantie d'intérêt à une Compagnie concessionnaire.

Parmi les travaux proposés par le Gouvernement, le canal de Bossuyt, si avantageux à l'arrondissement de Courtrai, est envisagé par Audenarde comme devant la priver de certains avantages dont elle jouit aujourd'hui.

Par ces diverses considérations, votre section centrale a pensé qu'il serait équitable de chercher à relier Audenarde au chemin de fer de l'État à Deynze, et, à cet effet, d'autoriser le Gouvernement à garantir, pendant cinquante ans, un *minimum* d'intérêt à 4 p. % sur un capital de 1,800,000 francs. Cette décision est prise à la majorité de quatre voix contre une et deux abstentions.

3° Dinant. — Chemin de fer.

Le conseil communal de Dinant demande que cette ville soit rattachée au chemin de fer du Luxembourg, soit directement, soit au moyen d'un embranchement.

La Compagnie de l'Entre-Sambre-et-Meuse s'étant engagée, par la convention qu'elle vient de signer, à exécuter les embranchements sur Laneffe, Morialmé, Froidmont, Philippeville et Couvin, les pétitions qui tendent à ce but trouvent satisfaction et deviennent sans objet.

Il reste un point important de la province de Namur qui serait privé des avantages que procurent aux autres parties du pays les chemins de fer, ces moyens de communications si rapides et si faciles : c'est Dinant, chef-lieu d'arrondissement.

L'exécution du chemin de fer du Luxembourg va rendre plus faciles les moyens de combler cette lacune. Un point de la ligne, Ciney, n'est éloigné que de 13 à 14 kilomètres de Dinant. Cette ligne pourrait recevoir ainsi un affluent des plus importants, et la section centrale a pensé qu'il convenait de provoquer à l'exécution de l'embranchement, qui serait d'ailleurs d'une exploitation facile, soit pour la Compagnie du Luxembourg, soit pour toute autre, en autorisant le Gouvernement à garantir un *minimum* d'intérêt sur un capital en rapport avec la dépense probable.

En conséquence, la section centrale a décidé, par cinq voix contre deux abstentions, d'autoriser le Gouvernement à garantir, pendant 30 ans, des intérêts à 4 p. % sur un capital qui ne pourra dépasser 1,500,000 francs pour l'exécution d'un chemin de fer de Ciney à Dinant.

Cet article figurera à la suite des dispositions qui forment le § 1^{er} du projet de loi.

4° Chemin de fer de Louvain à Wavre et de Wavre à Manage.

Par diverses pétitions, les conseils communaux de Louvain et de Wavre, les chambres de commerce de Louvain et de Nivelles, le tribunal de commerce de Louvain et les administrateurs des charbonnages du Centre, demandent l'exécution des chemins de fer de Louvain à Wavre et de Wavre à Manage, concédés naguère à des Compagnies.

La Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Louvain à la Sambre qui devait construire la ligne de Louvain à Wavre, étant restée en défaut d'exécuter

ses engagements, a été déclarée déchuë de sa concession. Cette Compagnie avait cependant exécuté déjà des travaux assez importants sur la ligne de Louvain vers Wavre, et acquis des terrains sur une assez grande étendue du chemin à construire. Des tentatives faites par le Gouvernement pour la réadjudication de la concession n'ont produit aucun résultat.

Des entrepreneurs se présentent en ce moment et demandent la concession du chemin de Louvain à Wavre, à la condition qu'il leur soit fait abandon des travaux déjà exécutés, des terrains acquis et des matériaux existants, appartenant à la Compagnie déchuë, et qu'en outre il leur soit garanti, par l'État, un *minimum* d'intérêt à 4 p. % sur un capital de deux millions et demi.

Quant à la ligne de Wavre à Manage qui devait être construite par une autre Compagnie, rien n'a été fait jusqu'à présent, bien qu'une partie du cautionnement ait été versée dans les caisses de l'État (750.000 francs).

Dans ces circonstances, la section centrale est d'avis qu'il convient d'autoriser le Gouvernement à garantir pendant 50 ans un *minimum* d'intérêt à 4 p. %, savoir :

Pour l'exécution du chemin de fer de Louvain à Wavre, sur un capital qui ne pourra dépasser 2,500,000 francs, tout en faisant abandon à la Compagnie concessionnaire de tous ses droits sur les travaux exécutés, terrains et matériaux acquis par la Société déchuë de la concession ;

Pour l'exécution de la ligne de Manage à Wavre, par Nivelles, sur un capital qui ne pourra excéder 5,000,000 avec abandon de la partie du cautionnement (750,000 francs) versée par la Compagnie.

Par cinq voix contre deux abstentions, la section centrale a décidé de porter cette double proposition à la suite du § 1^{er} du projet de loi.

La situation de ces lignes avait d'ailleurs fixé l'attention du Gouvernement qui, dans la convention souscrite par la Compagnie du chemin de fer du Luxembourg, avait admis l'art. 16 ainsi conçu :

« ART. 16. Si, dans le délai de deux ans, une Société demandait la concession
» des embranchements vers Louvain et vers Charleroy, la Compagnie du Luxem-
» bourg aurait la préférence à l'obtention de cette concession, sous réserve
» toutefois que les conditions de la demande fussent acceptées, tant par la
» Législature que par la Compagnie du Luxembourg. Passé ce délai de deux ans,
» le Gouvernement restera libre d'agir comme il le jugera utile à l'égard de
» cette concession des embranchements. »

M. le Ministre des Travaux Publics pense que si les propositions de la section centrale étaient admises par les Chambres en ce qui concerne les lignes susdites et qu'il se présentât des concessionnaires aux conditions déterminées, il suffirait d'une mise en demeure à l'égard de la Compagnie du Luxembourg, pour qu'elle se prononçât immédiatement sur la faculté qui lui est attribuée par l'art. 16 de la convention.

Il y aurait en outre des stipulations spéciales à faire, en ce qui concerne les embranchements du canal de Charleroy, et à sauvegarder ou concilier les intérêts divers, qui pourraient être ici en cause.

5° Chemin de fer de Dixmude à Furnes.

Les conseils communaux de Nieuport et de Loo, et le comice du 4^e district agricole de la Flandre occidentale demandent l'exécution des embranchements vers Furnes et Dixmude concédés à la Société des chemins de fer de la Flandre occidentale.

L'art. 1^{er} de la convention conclue avec la Société des chemins de fer de la Flandre occidentale décharge la Compagnie de l'obligation de construire l'embranchement vers Furnes. Le Gouvernement a vainement tenté le maintien de cette obligation et offert à la Compagnie des compensations très-importantes. Tous ses efforts ont été infructueux et il eût fallu abandonner la certitude de voir s'établir la ligne de Courtrai à Poperinghe et celle de Thielt, si l'on avait imposé comme condition *sine quâ non* l'exécution vers Furnes. M. le Ministre des Travaux Publics pense donc qu'il faut renoncer à l'idée de comprendre les lignes vers les localités de Furnes et Dixmude dans les obligations à faire souscrire par la Compagnie de la Flandre occidentale.

M. le Ministre des Travaux Publics ne s'oppose pas, au surplus, à la proposition faite par un membre de la section centrale, de garantir par l'État un *minimum* d'intérêt à la Compagnie qui exécuterait les embranchements de chemin de fer de Thourout à Dixmude et de Dixmude à Furnes, soit ensemble soit séparément, sur un capital ne dépassant point 5,000,000 de francs. En conséquence la proposition suivante est adoptée par cinq voix contre deux abstentions :

« Le Gouvernement est autorisé à garantir pendant cinquante ans un *minimum* d'intérêt à 4 p. $\frac{1}{2}$ sur un capital à concurrence de 5,000,000 de francs, pour la construction d'un chemin de fer de Thourout à Dixmude et à Furnes, ou sur un capital à concurrence de 3,000,000 pour la construction d'un chemin de fer de Thourout à Dixmude. »

Cette disposition fera suite aux articles du § 1^{er} du projet de loi.

6° Écoulement des eaux de la Lys.

Le conseil provincial de la Flandre occidentale, les conseils communaux de Bruges, Westende et autres, la chambre de commerce de Bruges et un grand nombre d'habitants d'Ostende, Ghistel et autres communes de la Flandre occidentale, demandent que, pour obtenir l'écoulement des eaux surabondantes de la Lys vers la mer, on suive les plans de M. de Sermoise, ingénieur en chef de la Flandre occidentale.

Le projet de loi du Gouvernement ne se prononce point sur la préférence à

donner soit au projet qui consiste à conduire les eaux surabondantes de la Lys en prolongeant jusqu'à la mer le canal de Deynze à Schipdonck , soit en faisant usage à cet effet des canaux existants de Gand vers Bruges et à Ostende, qui nécessiteraient dans ce cas des travaux d'appropriation à cette destination.

La Flandre occidentale entrevoit, dans l'exécution de ce dernier plan, des avantages nombreux.

D'un autre côté, on met en doute l'efficacité de ce moyen d'écoulement qui pourrait être insuffisant ou donner lieu à d'autres inconvénients.

Il est certain toutefois, que si la navigation de la mer vers Gand pouvait s'opérer par les canaux de Bruges et d'Ostende au lieu d'employer le canal de Terneuze, on éviterait ainsi les péages à la Hollande, et l'État ferait de ce chef une économie assez importante.

Mais atteindrait-on complètement le but principal qui est l'écoulement des eaux surabondantes de la Lys ? C'est la question à résoudre.

M. le Ministre des Travaux Publics pense que ce n'est que lorsque le canal de Schipdonck sera achevé que l'on pourra juger des effets obtenus et de la direction nouvelle à donner aux travaux pour conduire les eaux vers la mer.

D'ailleurs les plans de M. de Sermoise ne sont pas encore suffisamment étudiés par le conseil des ponts et chaussées, ce qui met le Gouvernement dans l'impossibilité de se prononcer à leur égard.

La section centrale pense que ce qui doit déterminer le choix du Gouvernement dans l'exécution des travaux, c'est de donner un moyen de prospérité de plus à l'une ou à l'autre des localités, mais avant tout de garantir par des travaux la prospérité existante, en empêchant les inondations d'exercer leurs ravages sur des contrées riches et fertiles.

Il importe que la Législature soit mise à même d'apprécier si ce but sera complètement atteint par les travaux auxquels on donnera la préférence. En conséquence, la section centrale décide, par trois voix contre deux et deux abstentions, que le chiffre de 3,500,000 francs qu'elle a adopté à l'unanimité, ne pourra recevoir d'application avant que les plans à exécuter n'aient été approuvés par la Législature.

7° Rivières les Nèthes (ANVERS), l'Yzer (FLANDRE OCCIDENTALE) et la Senne (BRABANT).

Les conseils communaux de Westerloo, Zoerleparwys, Itgem, Herenthout, Veerle, Boisschot, Heyst-op-den-Berg, Westmeerbeek, Kessel, Gestel, Wickevorst, Bevel, Berlaer et Gheel (province d'Anvers), demandent qu'il soit fait des travaux, afin d'éviter les pertes considérables que font éprouver à la contrée les inondations des Nèthes. Ils prétendent qu'une commission d'enquête, nommée en 1850 par M. le Ministre des Travaux Publics, s'est prononcée, à l'unanimité, pour l'urgence de travaux d'amélioration à la Grande-Nèthe.

Les régisseurs de la wateringue de Merckem (Flandre occidentale), exposent que,

par suite des eaux qui proviennent du bois d'Houthulst, appartenant à l'État, les terres de la wateringue, sont constamment inondées. Ils demandent qu'on fasse des travaux au canal d'Ypres et à la rivière l'Yzer.

(Voir pour la Senne la pétition du conseil provincial du Brabant.)

Ces rivières n'ont pas été reprises par l'État; mais des circonstances particulières ayant rendu les inondations qu'elles produisent plus fréquentes et plus considérables, M. le Ministre des Travaux Publics, tout en déclarant que c'est aux provinces et aux communes à pourvoir aux nécessités qui se produisent, par des travaux d'entretien et d'amélioration, est d'avis cependant qu'il y aurait lieu d'accorder une certaine somme pour parvenir plus promptement à l'exécution des travaux nécessaires, en accordant à cet effet des subsides aux provinces et aux communes auxquelles incombe l'entretien de ces cours d'eaux. Il propose, en conséquence, le chiffre de 600,000 francs pour être employé en travaux aux rivières susdites. Il lui est impossible de déterminer d'une manière exacte la somme qui pourra être affectée à chacune de ces rivières, tous les rapports et devis ne lui étant point parvenus.

Les débordements de ces rivières ayant depuis quelques années causé les dégâts les plus considérables et tout aussi importants que ceux produits par les fleuves et rivières dont l'entretien est à la charge de l'État et pour lesquels des sommes très-élevées ont été votées par la Législature, la section centrale est d'avis qu'il y a lieu d'accorder le crédit proposé, afin de venir en aide aux ressources insuffisantes des administrations locales et de leur permettre d'entreprendre immédiatement les travaux qui seront jugés nécessaires pour prévenir les pertes de toute nature auxquelles donnent lieu les inondations. La section centrale propose en conséquence, à l'unanimité, de porter à la suite du § 3, sous le n° 13, un article ainsi conçu :

13° « Subsides aux provinces et aux communes pour l'amélioration de la Senne, de l'Yzer et des Nèthes non reprises par l'État, 600,000 francs. »

8° Embranchement de chemin de fer à Mariembourg et Couvin.

Le conseil communal de Chimay et les administrations communales de Macon, Beauwelz, Momignies, Villers-la-Tour, Seloignes, Monceau-Imbrechies, Salles, Bailièvre, Robechies, Saint-Remy, Vaulx, Lompret, Baileux, Bourlers, Forges et Virelles demandent que le Gouvernement ne dispense point la Société concessionnaire du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse de construire l'embranchement de Mariembourg à Couvin.

Les administrations communales de Dailly, d'Aublain et de Nismes demandent que le Gouvernement soit autorisé à donner à la Société concessionnaire du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse toutes les facilités possibles pour exécuter le tronc principal de cette voie de communication.

La convention signée par la Compagnie et proposée à la sanction des Chambres,

satisfait complètement aux demandes des pétitionnaires. La section centrale propose le dépôt de ces diverses pétitions sur le bureau pendant la discussion du projet de loi.

9° Continuation de chemin de fer à Ath et canalisation de la Dendre.

Le conseil communal d'Ath demande que le projet de loi autorise la continuation du chemin de fer du haut et du bas Flénu jusqu'à Ath, avec la garantie d'un *minimum* d'intérêt de 4 p. *‰*, et comprenne les travaux d'amélioration ou de canalisation de la Dendre aux frais de l'État.

Le projet de loi comprend, d'une part, un chemin de fer d'Ath vers Lokeren et, d'autre part, la section centrale propose d'accorder 500,000 francs pour l'amélioration de la Dendre. En bonne justice distributive, la ville d'Ath n'aura pas à se plaindre de la part qui lui est attribuée dans les travaux publics projetés.

La section centrale propose le dépôt de la pétition sur le bureau pendant la discussion du projet de loi.

10° Écoulement des eaux de la Sambre.

La députation permanente du conseil provincial de Namur demande que, dans les travaux à exécuter pour améliorer l'écoulement des eaux de la Sambre, on comprenne ceux qui sont réclamés aux abords de Namur, à l'effet de préserver cette ville et la vallée de la Sambre des inondations dont elles ont eu tant à souffrir, l'année dernière.

Le Gouvernement proposant d'allouer une somme de 650,000 francs pour l'exécution de ces travaux, et la section centrale ayant adopté ce chiffre, il est permis de croire qu'il sera fait droit à la demande de la députation permanente.

La section centrale propose le dépôt de la pétition sur le bureau pendant la discussion.

11° Contre le Chemin de Fer direct de Bruxelles à Gand par Alost.

1° Le conseil provincial d'Anvers présente des observations contre le projet d'établissement d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Gand par Alost. Il fonde

sa réclamation sur la crainte de voir un jour exécuter aussi un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, ce qui aurait pour conséquence le déplacement du centre d'exploitation que la loi de 1834 fixait à Malines. Il craint aussi de voir diminuer pour Anvers et pour Malines le nombre de convois en destination d'une part, pour Bruxelles, et d'autre part, pour Termonde et Gand, au détriment des populations de la province d'Anvers.

Si le chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain venait à s'établir, le conseil craint que la centralisation en faveur de Bruxelles n'amenât un grave préjudice pour le commerce d'Anvers dont les convois pourraient devoir passer par Bruxelles, au lieu d'être dirigés directement par Malines et Louvain vers Liège et l'Allemagne. Le conseil pense que la ville d'Alost devrait se contenter du chemin de fer de Dendre et Waes.

Les craintes du conseil provincial d'Anvers ne paraissent pas fondées. Le nombre des convois continuera à être réglé d'après l'importance des relations et du mouvement commercial et, quoi qu'il advienne, la direction d'Anvers vers Liège et l'Allemagne ne pourra jamais s'opérer que de Malines vers Louvain.

Il ne peut s'agir non plus et dans aucun cas de déplacer jamais les nombreux ateliers établis à Malines et dont la construction a coûté des sommes si considérables à l'État.

Anvers possède un chemin direct vers Gand par le pays de Waes; il est tout naturel que la ville d'Alost préfère un chemin direct vers Bruxelles dont elle n'est distante que de 5 lieues, plutôt que de devoir faire un détour considérable pour y arriver par Termonde et Malines, en parcourant une distance de plus de 10 lieues.

La section centrale propose le dépôt de la pétition sur le bureau pendant la discussion.

2° Le conseil communal de Malines demande que l'on se borne à faire construire le chemin de fer de la Dendre pour lequel il existe des engagements, mais, dans son intérêt, comme dans celui de l'État, il demande qu'on ne fasse pas le chemin de fer direct entre Gand et Bruxelles

L'établissement d'un chemin de fer direct est contraire à la loi du 1^{er} mai 1834 qui fixe à Malines le point central des chemins de fer.

Repoussée une première fois par la commission d'enquête nommée par le Gouvernement, cette ligne a été rejetée par un vote de la Chambre.

La direction nouvelle que prendront les voyageurs et marchandises se rendant de la Flandre vers Bruxelles et le Midi, amoindrira l'importance de la ligne de Termonde à Malines et conséquemment la fréquence des communications, surtout si l'on construit un jour le chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain.

Même proposition que pour la pétition précédente.

12° Bruxelles.

Le conseil provincial du Brabant prie la Chambre de mettre le Gouvernement à même d'exécuter les travaux nécessaires pour prévenir le retour des inondations qui ont désolé la province au mois d'août dernier ;

2° Demande la construction du chemin de fer de Louvain à Wavre et de Wavre à Manage;

3° Le maintien en faveur de la ville de Wavre de l'ancien tracé du chemin de fer du Luxembourg;

4° Une modification au tracé du chemin de fer direct d'Alost à Bruxelles pour le rapprocher de la commune d'Assche;

5° La canalisation de la Dendre ou tout au moins l'amélioration de son cours ;

6° Appelle l'attention de la Chambre sur le canal projeté de la Campine et propose d'y ajouter une section pour relier la ville de Diest à la Meuse et à l'Escaut ; et finalement

7° Demande l'exécution d'un canal de jonction entre le Demer et le canal de Louvain.

Plusieurs industriels, négociants, etc., de Grammont, déclarent adhérer aux résolutions prises par le conseil provincial du Brabant, dans l'intérêt de la vallée de la Dendre.

Le projet de loi du Gouvernement joint aux propositions de la section centrale satisfait à la plupart des demandes du conseil provincial du Brabant :

1° Il est accordé 600,000 francs pour l'amélioration de rivières non reprises par l'État, et de ce nombre se trouve la Senne.

2° Un *minimum* d'intérêt est accordé pour la construction du chemin de fer de Louvain à Wavre et de Wavre à Manage.

3° La construction des chemins de fer susmentionnés donnerait à la ville de Wavre tous les avantages que devait lui procurer l'ancien tracé du chemin de fer du Luxembourg.

4° La commune d'Assche ne restera éloignée que de 4 kilomètres de la ligne de Gand à Bruxelles.

5° Il est accordé 500,000 francs pour l'amélioration du cours de la Dendre.

6° et 7° Ces deux dernières demandes n'ont pu être prises en considération ; les études des travaux qu'elles réclament n'ayant point été faites et la dépense considérable qu'ils exigeraient ne pouvant se concilier avec l'état actuel des ressources mises à la disposition du Gouvernement.

13° Chemin de fer du Luxembourg.

Le conseil communal d'Arlon, la chambre de commerce d'Anvers et l'Union commerciale et industrielle de la ville de Namur demandent l'exécution du chemin de fer du Luxembourg.

Le projet de loi a pour but de donner satisfaction à ces diverses demandes. La section centrale ayant donné sa sanction aux propositions du Gouvernement en ce qui concerne le Luxembourg, décide que les pétitions seront déposées sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion du projet de loi.

14° Canal de Meuse et Moselle.

Plusieurs habitants du canton de Houffalize demandent que la Compagnie du Luxembourg soit contrainte à exécuter ses engagements.

D'après le plan proposé par le Gouvernement, ce canal sera exécuté jusqu'à La Roche. La section centrale propose le dépôt de la pétition sur le bureau pendant la discussion du projet de loi.

15° Contre le projet de loi.

Le conseil provincial du Hainaut réclame une part plus large dans les travaux à exécuter par l'État, en faveur de ses voies navigables et autres voies de communication.

Le conseil n'indique aucune voie nouvelle qu'il désirerait voir ouvrir, ni aucune voie existante qui exigerait des travaux d'amélioration.

Il craint que les travaux projetés dans d'autres provinces n'aient pour conséquence une perturbation dans le placement des produits du Hainaut.

Le canal de Charleroy à Bruxelles et celui de Pommerœul à Antoing sont des voies de communication dont le Hainaut se trouve doté depuis une vingtaine d'années et dont l'établissement a eu pour résultat d'augmenter, dans une proportion considérable, l'exploitation de ses bassins houillers, alors que Liège perdait le débouché le plus important pour le placement de ses produits : le marché de la Hollande envahi par les charbons de la Ruhr.

Il paraît qu'en raison des avantages que possède déjà le Hainaut, cette province aurait tort de se plaindre de ce qu'en bonne et nationale justice distributive, le Gouvernement propose de faire en faveur d'autres provinces moins bien partagées en ce moment.

D'ailleurs, *le canal de Bossuyt, le chemin de fer d'Ath à Lokeren, l'abaissement des péages sur le canal de Pommerœul à Antoing*, 500,000 francs pour l'amélioration du cours de la Dendre, sont des avantages nouveaux dont le projet de loi a pour but de doter le Hainaut.

16° Canal vers Hasselt.

Le conseil communal de Diest demande qu'il soit établi un embranchement au canal projeté de Hasselt vers l'Escaut et la Meuse, qui relierait Diest à cette voie de communication.

Le conseil expose que privée de chemin de fer, Diest se trouverait placée dans une position fâcheuse d'isolement et d'infériorité, si un embranchement au canal projeté ne lui permettait pas de participer aux avantages qu'il doit produire pour Hasselt et les autres parties du Limbourg et de la Campine.

Voir le rapport : Canal de la Campine, § 3, litt. C.

La députation permanente du conseil provincial du Limbourg demande l'exécution du canal proposé par le Gouvernement, afin de relier Hasselt aux canaux de la Campine sans modification de tracé.

La section centrale a approuvé le projet du Gouvernement.

17° Chemin de fer par Enghien à Courtrai et à Deynze reliant Renaix à Thielt et Audenarde.

Le conseil communal d'Enghien (Hainaut) demande la construction d'un chemin de fer de jonction entre les provinces wallonnes et les Flandres, partant de Bruxelles ou d'un point intermédiaire pour se diriger vers Ath par Enghien avec embranchement vers Renaix et Audenarde.

Le conseil rappelle que le projet de cette voie ferrée avait été présenté en 1846 par une Compagnie qui obtint alors le droit de priorité.

Aucune Compagnie ne s'offrant pour l'exécution de la ligne réclamée et d'ailleurs les villes d'Ath et d'Audenarde étant destinées à être reliées à des lignes

pour lesquelles la section centrale a proposé, soit d'autoriser le Gouvernement à garantir un *minimum* d'intérêt, soit à accorder d'autres avantages qui en rendent l'exécution probable, elle pense qu'il ne peut être satisfait à la demande de la ville d'Enghien et propose le dépôt de sa pétition sur le bureau, pendant la discussion du projet de loi.

18° Travaux à la Meuse.

1. La chambre de commerce de Liège (5 juillet 1851) demande l'exécution du plan de M. Kümmer et s'en réfère à l'adresse présentée par la commission des charbonnages liégeois (au n° 2).

2. Le comité des charbonnages liégeois (26 juin 1851) demande l'exécution du plan Kümmer et déduit dans un long mémoire tous les motifs qui militent en faveur des constructions réclamées.

3. Le conseil communal de Liège (11 juillet 1851) s'en réfère au mémoire susdit et rappelle qu'il a voté un million pour l'exécution complète du plan de M. Kümmer et particulièrement *pour se garantir contre les ravages des inondations*.

4. Le conseil communal de Grâce-Berleur (23 juin 1851),

5. Le conseil communal de Jemeppe-sur-Meuse (15 juillet 1851), et

6. Plusieurs charbonnages, demandent l'exécution du plan Kümmer.

7. Le conseil provincial de Liège demande l'exécution des travaux projetés à la Meuse.

Il est fait droit à toutes ces pétitions par le vote de la section centrale sur le *litt. B* de l'art. 1^{er} § 3, adopté par cinq voix contre une; une abstention.

19° Canal d'Antoing. — Péages.

Les exploitants des mines de houille du couchant de Mons demandent que les péages soient abaissés de 80 au lieu de 50 p. %, comme le propose le projet du Gouvernement.

Ils demandent qu'en outre il soit pris des mesures pour réaliser, même aux frais de l'État, la construction d'un canal de Mons au bas Escaut.

La section centrale a reçu une pétition du conseil communal de Tournay en

faveur de la réduction de péages du canal d'Antoing et de divers travaux à exécuter au bas Escant.

La proposition d'abaisser à 80 au lieu de 80 p. % les péages du canal de Pommerœul à Antoing a été discutée à propos de l'art 6. et rejetée par quatre voix contre trois.

Outre que cette réduction serait trop onéreuse au trésor, elle provoquerait infailliblement des réclamations pour l'abaissement des péages sur les autres voies navigables.



B

Pétitions relatives à des travaux publics non compris dans le projet de loi de la section centrale.



α. Chemin de fer d'Auvers à Turnhout.



Par diverses pétitions, le conseil communal de Turnhout et un grand nombre d'habitants tant de cette ville que d'Anvers et d'Arendonck, demandent qu'il soit construit un chemin de fer d'Anvers à Turnhout et qu'à cet effet il soit garanti un *minimum* d'intérêt à la Compagnie qui s'offre pour la construction de cette ligne.

La construction d'un chemin de fer international hollando-belge a fixé depuis longtemps l'attention des deux Gouvernements; en ce moment une commission d'ingénieurs des deux pays s'occupe activement à rechercher le point des frontières vers lequel il serait le plus avantageux de le faire aboutir.

Divers projets ont été présentés, parmi lesquels celui par Turnhout, Tilbourg et Bois-le-Duc figure en première ligne.

En attendant que les études auxquelles on se livre en ce moment soient terminées et les Gouvernements respectifs d'accord sur leurs résultats, M. le Ministre des Travaux Publics ne saurait prendre aucune détermination quant aux demandes en concession qui lui ont été adressées.

La section centrale adopte ces motifs pour se dispenser de prendre une résolution sur le mérite des pétitions qui lui sont adressées. Elle en propose le dépôt sur le bureau pendant la discussion et puis le renvoi à M. le Ministre des Travaux Publics.



b. Port de refuge et de pêche à Blankenberghe et chemin de fer vers Bruges.

Plusieurs habitants de Blankenberghe, le conseil communal de Wenduyn, le conseil communal de Stalhille, le conseil communal d'Uytkerke et le conseil communal de Blankenberghe, demandent qu'il soit construit à Blankenberghe un port de pêche et de cabotage avec chemin de fer vers Bruges.

Ils demandent qu'à cet effet le Gouvernement garantisse un *minimum* d'intérêt de 4 p. % sur un capital de 2 millions.

Deux demandes en concession ont été adressées, à cet effet, au Département des Travaux Publics, l'une, de la part de M. De Gobart, le 18 mai 1848 ; l'autre, par M. l'ingénieur Tarte, renvoyée au Ministre des Travaux Publics, dans la séance du 4 février 1850.

Il ne se présente aucune Compagnie justifiant de capitaux nécessaires pour l'exécution des travaux qu'on propose d'exécuter et dont même les études complètes n'ont jamais été faites. Le Département des Travaux Publics a offert aux demandeurs en concession de faire exécuter, à leurs frais, les études indispensables, et ils ont cru ne pouvoir accepter cette proposition.

Dans cet état de choses et en considération des dépenses énormes auxquelles donneraient lieu les travaux sollicités, la section centrale ne peut proposer que le dépôt sur le bureau pendant la discussion. Un membre pense cependant que, s'il pouvait y avoir lieu de prolonger jusqu'à la mer le canal de Schipdonck et, à cet effet, de construire une nouvelle écluse autre que celle de Heyst, il serait utile de faire aboutir le canal à Blankenberghe de préférence à tout autre point de la côte, si d'ailleurs aucun obstacle majeur ne s'y oppose.

c. Chemin de fer de Liège vers Maestricht.

Plusieurs industriels de la rive droite de la Meuse demandent qu'il soit construit un chemin de fer de Liège à la frontière des Pays-Bas vers Maestricht ; la rive gauche ayant le canal latéral, et les établissements en amont de Liège tant sur la rive droite que sur la rive gauche, ayant un chemin de fer, la rive droite en aval de Liège se trouve écrasée par la concurrence.

Même réponse que pour le chemin de fer d'Anvers à Turnhout ; il faut se mettre d'accord avec le Gouvernement des Pays-Bas avant de pouvoir rien déterminer.

d. Canal de Jemmapes à Alost.

Par un grand nombre de pétitions, des habitants de Quaregnon, Blaregnies, Aulnois et de la plupart des communes du Borinage, demandent l'exécution d'un canal de Jemmapes à Alost, cette voie de navigation devant faire baisser le fret de Jemmapes à toutes les destinations du bas Escaut, de plus de fr. 1-50.

Les concessionnaires du chemin de fer et du canal de la vallée de la Dendre, étant restés en défaut d'exécuter les obligations stipulées par l'arrêté royal du 21 juin 1845, le Gouvernement a pensé qu'il serait plus utile à la généralité des habitants du Hainaut, d'assurer l'exécution d'un chemin de fer d'Ath vers le pays de Waes par Alost, que de poursuivre devant les tribunaux la déchéance de la Compagnie, qui s'était chargée de la construction du canal.

D'un autre côté, et afin de donner satisfaction aux intérêts du couchant de Mons, envers lesquels la construction du canal aurait eu pour conséquence un abaissement de fret vers le bas Escaut, le Gouvernement propose de réduire de 50 p. $\frac{0}{100}$ les péages du canal de Pommerœul à Antoing.

Cette double proposition : la construction par concession d'un chemin de fer d'Ath à Lokeren, plus de Wetteren à Bruxelles, et l'abaissement des péages sur le canal d'Antoing, fait l'objet du projet de loi du Gouvernement; elle a été approuvée par la majorité de la section centrale.

Dans ces conditions, faut-il faire droit encore aux pétitions du couchant de Mons? La majorité de la section centrale ne l'a point pensé, et malgré les démarches faites, en ce moment, par le sieur Dubois-Nihoul, concessionnaire du canal, qui prétend pouvoir justifier de la souscription de capitaux très-importants, récemment obtenus en Angleterre, pour l'exécution de sa concession, avec la garantie d'un *minimum* d'intérêt à 4 p. $\frac{0}{100}$, elle a été d'avis, par quatre voix contre deux et une abstention, qu'il n'y avait pas lieu d'accorder la garantie d'un *minimum* d'intérêt pour la construction du canal de Jemmapes à Alost.

La section centrale a pensé qu'une garantie d'intérêt pour ce canal pourrait éloigner du chemin de fer de Dendre et Waes les capitaux nécessaires à sa construction, et peut-être en empêcher l'exécution.

Elle a admis, au surplus, par cinq voix contre une, sur la proposition d'un de ses membres et avec l'assentiment de M. le Ministre des Travaux Publics, qu'un crédit de 500,000 francs pour l'amélioration du cours de la Dendre, serait ajouté à l'art. 7 sous le n° 13.

Cette compensation, jointe aux propositions du Gouvernement, lui a paru devoir satisfaire aux légitimes exigences du Hainaut.

e. Embranchement de chemin de fer à Duffel.

Le conseil communal de Duffel demande que l'embranchement du chemin de fer de l'État sur Lierre soit établi à Duffel.

La section centrale est d'avis qu'il n'y a pas lieu de modifier le projet du Gouvernement qui rapprochera Lierre du chef-lieu de la province, avec lequel cette ville a infiniment plus de rapport qu'avec Malines, dont, au surplus, elle se trouvera également rapprochée par l'établissement du chemin de fer projeté.

Dépôt sur le bureau pendant la discussion.

f. Embranchement du chemin de fer du Luxembourg à Marche.

Le conseil communal de Marche demande que le chemin de fer du Luxembourg touche à cette ville.

L'embranchement projeté du chemin de fer du Luxembourg, de Rochefort au canal, touche à peu près la ville de Marche, et il est probable qu'un autre tracé donnerait lieu à des dépenses plus considérables.

Quoi qu'il en soit, la section centrale propose le renvoi de la pétition à M. le Ministre des Travaux Publics, et le dépôt sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion.

g. Gembloux et Charleroi.

Le conseil communal de Gembloux demande que la Compagnie concessionnaire du chemin de fer du Luxembourg soit tenue d'exécuter la ligne de Louvain à Wavre et l'embranchement de Gembloux dans la direction de Charleroy.

La députation permanente du conseil provincial de Namur demande la construction du chemin de fer de Louvain à la Sambre et son prolongement de Wavre à Namur par Gembloux sur Jemeppe.

Même demande de plusieurs habitants de Saint-Amand-les-Fleurus, de Boignée et de Wanfercée-Baulet.

Le conseil communal de Charleroy demande que la Compagnie du Luxembourg soit tenue d'exécuter la ligne de Charleroy à Louvain.

La Société concessionnaire de Louvain à la Sambre ayant été déclarée déchue de sa concession, le Gouvernement a vainement tenté l'adjudication pour obtenir l'exécution de cette ligne.

L'art. 16 de la convention avec la Société du Luxembourg donne à celle-ci l'option, pendant deux ans, d'exécuter la ligne entière de Louvain à Charleroy.

Elle exécutera immédiatement celle de Bruxelles à Namur par Gembloux.

La section centrale propose l'exécution, par voie de concession, des lignes de Louvain à Wavre et de Wavre à Manage.

Lorsque tous ces travaux seront achevés, plusieurs des localités qui réclament seront mises en rapport entre elles par des voies ferrées. Il restera leur jonction à la Sambre, à l'égard de laquelle aucun parti n'a pu être pris jusqu'à présent.

La section centrale propose le dépôt des pétitions sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion.

A. Canal de Charleroy à Bruxelles.

Les sieurs Wautelet, Gendebien et autres délégués de l'industrie charbonnière du bassin de Charleroy, présentant des observations sur le projet de loi concernant un ensemble de travaux publics, demandent :

1° L'élargissement total du canal de Charleroy à Bruxelles, au moyen d'écluses latérales à grande section ;

2° L'application d'un système général et uniforme de péages par distances, sur toutes les voies navigables, et suivant leur nature et, en attendant, la réduction des péages sur le canal de Charleroy et de la Sambre ;

3° L'application des crédits demandés par le Gouvernement pour l'écoulement des eaux de la Sambre vers Charleroy et Namur.

1° Le Gouvernement ne peut consentir à l'élargissement total du canal de Charleroy ; cette dépense est trop considérable. Par le projet de loi il est proposé un million pour l'élargissement de la partie du canal comprise entre la neuvième écluse et la Sambre canalisée ; c'est tout ce que, dans l'état actuel des choses, il peut être fait, en ce qui concerne le canal.

La section centrale partage cet avis.

2° Le Gouvernement s'occupe de l'étude d'un projet uniforme de péages, mais il n'est pas en mesure jusqu'à présent de le produire.

3° L'art. 7 du projet de loi consacre 650,000 francs à l'écoulement des eaux de la Sambre. Il est fait droit à cette partie de la demande.

La section centrale décide que la pétition sera déposée sur le bureau pendant la discussion.

J. Construction d'un canal de Zwynaerde à Melle.

La chambre de commerce et des fabriques de Tournai demande la construction d'un canal à grande section de *Zwynaerde à Melle* et prie la Chambre de réduire le plus possible les péages sur le canal de Pommerœul à Antoing.

Le canal qu'on voudrait voir construire aurait pour but d'éviter le passage par Gand dans la navigation de Tournai vers le bas Escaut. Il en résulterait sans doute une économie de temps et d'argent, mais aussi la construction de ce canal froisserait beaucoup d'intérêts. La section centrale ne saurait appuyer cette demande et, quant au second point, elle a décidé qu'il n'y avait pas lieu de réduire à plus de 50 p. % les péages sur le canal de Pommerœul à Antoing.

K. Canal de Jemmapes à Alost par Blaton.

Le conseil communal et plusieurs habitants de Saint-Ghislain demandent que ce canal projeté soit établi par Blaton plutôt que directement de Jemmapes sur Ath.

Par Blaton, les terrains à acquérir coûteraient infiniment moins et l'on traverserait des communes importantes sous le rapport de l'industrie.

La construction de ce canal est soumise en ce moment à une commission d'enquête.

La section centrale propose, en conséquence, le dépôt des pétitions sur le bureau pendant la discussion pour être ensuite renvoyées à M. le Ministre des Travaux Publics, sans rien préjuger.

L. Rive droite de la Meuse.--Canal.

Les Sociétés charbonnières de Cheratte et de Wandre et plusieurs industriels, fabricants et négociants, à Visé, demandent que la rive droite de la Meuse soit mise en communication avec le canal construit sur la rive gauche.

Cette demande, appuyée par deux membres de la section centrale, est soumise à M. le Ministre des Travaux Publics, présent à la séance. Il répond que jusqu'à présent des études n'ont point été faites à ce sujet, mais qu'il examinera avec

bienveillance les propositions qui lui seraient faites pour faciliter les communications de la rive droite avec le canal.

La section centrale décide que la pétition sera déposée sur le bureau pendant la discussion et renvoyée ensuite à M. le Ministre des Travaux Publics.

m. Chemin de fer d'Erquelines.

Les administrations communales de Marchienne-au-Pont et de Monceau-sur-Sambre prient la Chambre d'annuler l'arrêté ministériel qui autorise la Société concessionnaire du chemin de fer d'Erquelines à aboutir à la station de Mont-sur-Marchienne en traversant la vallée de l'Eau-d'Heure, et demandent que les règles prescrites à la concession soient observées.

M. le Ministre des Travaux Publics, présent à la section centrale, répond que rien n'oblige la Compagnie concessionnaire à conduire sa ligne jusque dans la station de Marchienne-au-Pont. Il ajoute, d'ailleurs, d'autres observations à l'appui de la décision qui est intervenue.

La section centrale décide que la pétition sera déposée sur le bureau pendant la discussion.

TABLE DES MATIÈRES.

Rapport.	1
Observations préliminaires	5
§ 1. — Travaux à exécuter par les Compagnies, sous la garantie, par l'État, d'un <i>minimum</i> d'intérêt.	8
§ 2. — Travaux à exécuter par voie de concession, sans garantie de la part de l'État, d'un <i>minimum</i> d'intérêt.	21
§ 3. — Travaux à exécuter par l'État, soit directement, soit avec le concours des provinces, des communes ou des particuliers.	32
§ 4. — Canal de Pommerœuil à Antoing. — Réduction de péages.	59
§ 5. — Acceptation des offres faites par le conseil provincial et par la ville de Liège, de concourir à l'exécution des travaux à effectuer dans la vallée de la Meuse.	60
§ 6. — Emprunt d'un capital effectif de 26 millions de francs	61
Quelques mots d'explication au sujet de divers amendements admis par la section centrale, dont il n'a pas encore été question dans le rapport.	62
Projet de loi	65

ANNEXES.

N° 1. — Récapitulation générale des routes construites ou en construction depuis 1830.	69
II. — État général des dépenses d'entretien des routes, depuis 1830	72
III. — Tableau récapitulatif des résultats de l'adjudication des barrières en 1831, 1832, 1833, 1834, 1835, 1836, 1837, 1838, 1839, 1840, 1841, 1842, 1843, 1844, 1845, 1846, 1847, 1848, 1849, 1850 et 1851	74
IV. — Relevé des fonds spéciaux alloués pour le service des travaux hydrauliques.	85
V. — Relevé général des dépenses faites pour l'entretien, l'amélioration et l'exploitation des canaux, rivières, polders, ports et côtes, depuis 1830 jusques et y compris 1849.	87
VI. — Relevé des produits des voies navigables administrées par l'État	90
VII. — Recettes dues aux transports de Bruxelles à Namur, et réciproquement	92
VIII. — Relevé des cautionnements fournis par les Compagnies concessionnaires de chemins de fer	93
IX. — État des recettes opérées, en 1850, sur les chemins de fer de Jurbise à Tournay et de Landen à Hasselt	94
X. — Résultats probables de la concession des chemins de fer d'Ath à Lokeren et de Bruxelles à Gand par Alost	ib.
XI. — Résumé des dépenses d'exploitation nécessitées par l'adjonction au réseau actuel des lignes d'Ath à Lokeren et de Bruxelles vers Grand par Alost	95

XII. — Lettre de M. le bourgmestre de Liège à M. le secrétaire du cabinet de M. le Ministre des Travaux Publics	96
XIII. — Extrait du registre aux délibérations du conseil communal de Liège, du 19 no- vembre 1847	97
XIV. — Rapport du conseil des ponts et chaussées à M. le Ministre des Travaux Publics, du 3 avril 1847.	98
XV. — Id., du 19 juillet 1851.	107
XVI. — Pétitions :	
A. — Pétitions relatives à des travaux publics compris dans le projet de loi de la section centrale	115
B. — Pétitions relatives à des travaux publics non compris dans le projet de loi de la section centrale	128

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1850-1851.

EXÉCUTION DE DIVERS TRAVAUX D'UTILITÉ PUBLIQUE.

Pétitions présentées à la Chambre depuis le dépôt du rapport de la section centrale.

A. — Chemin de fer de Fexhe à Tongres.

- | N°
d'ordre. | N° du registre
des pétitions. | Dates
des pétitions. | |
|----------------|----------------------------------|-------------------------|---|
| 1. | 6092. | 31 juill. 1851. | Le conseil communal de Berg demande la construction d'un embranchement de chemin de fer de Fexhe à Tongres. |
| 2. | 6117. | 15 août 1851. | Le conseil communal d'Oreye demande que le chemin de fer de Tongres à Fexhe traverse la campagne entre Coninxheim et Russon, puis entre Lowaige et la chaussée Verte et entre Thys et Oreye, pour arriver à la chaussée de Liège à St-Trond, à l'endroit dit <i>Maison peu d'homme</i> , et se porter de là vers Fexhe en passant entre les communes de Momalle et de Fize le Marsal. |

B. — Chemin de fer de Dinant.

- | | | | |
|----|-------|--------------|--|
| 1. | 6099. | 5 août 1851. | Plusieurs habitants, commerçants et industriels de Dinant et des environs présentent des observations sur la proposition d'établir, à partir de Ciney, l'embranchement qui doit relier Dinant au chemin de fer du Luxembourg, et demandent que ce chemin soit prolongé jusqu'à Dinant, en suivant la rive droite de la Meuse à partir du point où la voie principale doit quitter le fleuve. |
|----|-------|--------------|--|

Les conseils communaux d'Hastière, Sorinnes, Falaën, Anhaye, Palmagne, Bouvignes, Gérin, Thynes, Foy Notre-Dame, Mesnil-Saint-Blaise, Gondrome, Yvoir, Beauraing, Dréhance, Celles, Mesnil-Église et Waulsort déclarent adhérer à cette demande.

2. 6123. 14 août 1851. Un grand nombre d'habitants de Dinant demande que le chemin de fer du Luxembourg soit continué en ligne directe jusqu'à Dinant.

C. — Chemin de fer de Louvain à la Sambre.

1. 6074. 2 août 1851. Les membres du conseil communal de Ransart demandent l'achèvement du chemin de fer de Louvain à la Sambre, dans la direction de Gembloux à Charleroi par Fleurus, Ransart, etc.
Même demande des membres du conseil communal d'Heppignies.
2. 6077. 4 août 1851. Le conseil communal de Gilly demande que la Compagnie du Luxembourg soit tenue de construire la section du chemin de fer de Louvain à la Sambre.
Même demande des conseils communaux de Lam-busart et de Jumet.
3. 6090. 6 août 1851. Le conseil communal de Châtelineau demande l'exécution du chemin de fer de Louvain à la Sambre.
4. 6093. 7 août 1851. Plusieurs habitants de Charleroi demandent que la Compagnie du Luxembourg soit tenue d'exécuter le chemin de fer de Charleroi à Louvain.
Plusieurs industriels, négociants et habitants de Gilly demandent l'exécution de ce chemin de fer.
5. 6073. 4 août 1851. Le sieur Taminiau, adjudicataire des travaux d'art et des terrassements à effectuer sur la partie du chemin de fer de Louvain à la Sambre entre Ransart et Charleroi, prie la Chambre de mettre à la charge de la Compagnie, qui obtiendra la concession de l'embranchement du chemin de fer de Gembloux à Charleroi, les créances qui grèvent les travaux exécutés sur cet embranchement.

D. — Chemin de fer d'Audenarde à Renaix.

1. 6075. 3 août 1851. Le conseil communal de Renaix demande la continuation de l'embranchement du chemin de fer de Deynze ou de Gand à Audenarde vers Renaix, pour se diriger ensuite sur Ath ou Leuze.

E. — Chemin de fer de Manage à Wavre et à Louvain.

1. 6080. 2 août 1851. Le conseil communal de Nivelles demande l'exécution du chemin de fer de Manage à Wavre.
2. 6101. 8 août 1851. Les membres de la Société commerciale et industrielle de Nivelles présentent des observations en faveur de l'exécution du chemin de fer de Manage à Louvain, moyennant la garantie d'un *minimum* d'intérêt.

F. — Écoulement des eaux de la Lys.

1. 6078. 19 juill. 1851. Les membres du conseil communal de Wilskerke demandent l'adoption du projet de travaux proposés par M. l'ingénieur en chef De Sermoise, pour l'écoulement des eaux de la Lys.

Même demande du conseil communal, des négociants et propriétaires de Wervicq, des habitants d'Ardoye, Dudzele, Damme, Syssele, Zedelghem, Saint-André, Stalhille, Saint-Jacques-Cappelle, Saint-Michel, Ichteghem, Leke, Beernem, Hoogstaede, Waerdamme, Saint-Pierre sur la digue, Nieuwmunster et Coolkerke, de plusieurs négociants et propriétaires de Warneton, de Cominnes et des environs, des conseils communaux de Loo et d'Ypres, de plusieurs habitants de Mannekenvere, Eeghem, Ramscappelle, Beveren, Wercken, Isenberghe, Saint-Ricquiers et Ouckene.

2. 6070. Sans date. Plusieurs habitants d'Assenede demandent l'achèvement du canal de Zelzaete à la mer du Nord.
3. 6107. 8 août 1851. Plusieurs habitants d'Iseghem demandent l'exécution des travaux d'approfondissement du canal d'Ostende à Gand, proposés par M. l'ingénieur en chef De Sermoise.

G. — Petite-Nèthe.

1. 6082. 2 août 1851. Le conseil communal d'Oolen prie la Chambre de voter les fonds nécessaires pour améliorer le cours de la Petite-Nèthe.
-

H. — Canalisaton de la Dendre.

1. 6114. Sans date. Le conseil communal d'Ath demande que la canalisation de la Dendre soit continuée jusqu'à cette ville, et propose d'augmenter à cet effet le crédit voté par la section centrale pour travaux d'amélioration à la Dendre.
-

I. — Chemin de fer par Enghien à Courtrai et à Deynze, reliant Renaix à Thielt et Audenarde.

1. 6079. 2 août 1851. L'administration communale d'Enghien transmet les adhésions des conseils communaux de Bassilly, Bievene, Hoves, Petit-Enghien, Herinnes et Gammerrages à la pétition présentée à la Chambre, par le conseil communal de cette ville, pour solliciter la construction d'un chemin de fer de jonction entre les provinces wallonnes et les Flandres, partant de Hal pour se diriger vers Ath par Enghien.
Même demande de plusieurs habitants d'Enghien.
 2. 6104. 8 août 1851. Les membres du conseil communal de Flobecq demandent l'exécution d'un chemin de fer de jonction directe entre les provinces wallonnes et les Flandres, avec les deux embranchements dont la concession a été demandée.
-

J. — Dérivation de la Meuse.

1. 6071. 31 juill. 1851. Les membres du conseil communal de Montegnée prient la Chambre de voter les fonds nécessaires pour exécuter le projet de dérivation de la Meuse conçu par M. l'ingénieur Kümmer.
-

K. — Chemin de fer de Turnhout à Anvers.

1. 6072. 26 juill. 1851. Plusieurs habitants de Turnhout prient la Chambre d'accorder aux sieurs Chantrell et Riche la concession d'un chemin de fer de Turnhout à Anvers, avec garantie d'un *minimum* d'intérêt de 4 p. %.

L. — Canal de Jemmapes à Alost.

1. 6069. 29 juin 1851. Un grand nombre d'habitants de la Bouverie demandent l'exécution du canal de Jemmapes à Alost.
2. 6095. 8 août 1851. Les chefs de la corporation des pilotes et haleurs à Tournay, prient la Chambre de ne pas décréter la construction du canal de Jemmapes à Alost.
5. 6118. 15 août 1851. Le sieur Dubois-Nihoul prie la Chambre de lui accorder la garantie d'un *minimum* d'intérêt de 4 p. % sur les capitaux nécessaires à la construction du canal de Jemmapes à Alost, et d'autoriser le Gouvernement à lui faire l'abandon du million de cautionnement versé, en 1843, pour assurer l'exécution de ce canal.

M. — Chemin de fer du Luxembourg.

1. 6076. Sans date. Plusieurs industriels des vallées de la Dyle, de la Thyle et de l'Orne présentent des observations contre la proposition de faire passer le chemin de fer du Luxembourg par Wavre au lieu d'Ottignies.
2. 6105. 8 août 1851. Le bourgmestre de la commune de Waha demande que le chemin de fer du Luxembourg traverse le territoire de Marche.

Même demande des membres du conseil communal de Harsin, Durbuy, Borlon, Tohagne, Bende Grand'han, Amonines, Erezée, Beffe, Rendeux, Soy, Roy, Grune, Aye, Humain, Hargimont, Baude et Marenne.
5. 6105. 8 août 1851. Plusieurs habitants de Marche demandent que le chemin de fer du Luxembourg traverse Marche et passe par Saint-Hubert et Neufchâteau.

N. — Chemin de fer d'Erquelinnes.

1. 6085. 4 août 1851. Les directeurs des Sociétés charbonnières de Sars-Longchamps et Bouvy, Houssu, Bois-du-Luc, Louvière et la Paix, Mariemont, l'Olive et Bascoup, Strepv-Braquegnies, Carnières-Sud, et de Haine-Saint-Pierre et la Hestre demandent que le Gouvernement soit autorisé à concéder, sans garantie aucune de *minimum* d'intérêt, le chemin de fer de Manage à la Sambre vers Erquelinnes.
-

O. — Canal de Bossut. — Chemin de fer de Bossut à Courtrai.

1. 6081. 1 août 1851. Plusieurs habitants de Bossut prient la Chambre de rejeter la proposition relative à l'exécution du canal de Bossut et demandent l'établissement d'un chemin de fer de Bossut à Courtrai.
- Même demande de plusieurs habitants de Saint-Genois, Moen, Autryve, Helchin, Espierres, Pottes et Hérinnes.
2. 6100. 8 août 1851. Plusieurs habitants de Moen présentent des observations contre l'exécution d'un canal de Bossut à Courtrai et proposent l'établissement d'un chemin de fer de Courtrai à Bossut.
-

P. — Chemin de fer de Lierre.

1. 6091. 5 août 1851. L'administration communale de Contich demande le maintien du tracé primitif du chemin de fer projeté de Lierre à la station de Contich.
2. 6096. 6 août 1851. Le conseil communal de Koningshoyekt demande que l'embranchement du chemin de fer de Lierre soit raccordé à la station de Duffel.
- Même demande des membres du conseil communal de Rumpst et de Duffel.
5. 6124. 14 août 1851. L'administration communale de Lierre prie la Chambre de décréter l'embranchement du chemin de fer entre Lierre et la station de Contich.
-

Q. — Rivière la Mandele.

1. 6108. 9 août 1851. Les administrations communales de Roulers, Iseghem, Rumbeke, Ingelmunster, Emelghem et Cachtem prient la Chambre de voter les fonds nécessaires pour l'exécution de travaux destinés à prévenir les inondations de la Mandele.
-

R. — Canal de Lommel à Achel.

1. 6111. 10 août 1851. Le conseil communal de Necerpelt prie la Chambre de voter les fonds nécessaires pour réparer la digue du canal de Lommel à Achel.
-

S. — Objets divers.

1. 6068. 6 août 1851. Le sieur Bonneire présente des observations sur les conséquences des adjudications au rabais, et demande que, dans tous les cahiers des charges de travaux publics, on inscrive l'obligation pour l'adjudicataire de payer ou de faire payer aux ouvriers, un *minimum* de salaire déterminé et dont le chiffre serait suffisamment rémunérateur et proportionné aux besoins de l'ouvrier et aux fatigues du travail.
-