(N° 179.)

Chambre des Représentants.

Séance du 24 Juin 1862.

CREDITS POUR L'EXÉCUTION DE TRAVAUX PUBLICS.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

D'après les ordres du Roi, nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi tendant à ouvrir au Gouvernement les crédits nécessaires à l'exécution de divers travaux publics.

Les développements, dans lesquels nous allons entrer, donneront à la Chambre la conviction que ces travaux revêtent un caractère incontestable d'utilité et qu'ils sont de nature à accroître la richesse nationale ; ils lui démontreront en outre que, grâce à l'excellente situation de nos finances, leur exécution peut être décrétée, sans qu'aucune charge nouvelle doive être imposée au pays.

§ I.

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

Le Gouvernement avait compris dans le projet de la loi du 8 septembre 1859, tel qu'il fut présenté à la Chambre des Représentants, dans sa séance du 2 juillet 1859 (Documents parlementaires, n° 4, session extraordinaire de 1859), une proposition qui tendait à la construction par l'État et aux frais du Trésor, d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, et avait demandé qu'en vue de cette construction, des crédits fussent mis à la disposition du Département des Travaux Publics, jusqu'à concurrence d'une somme de 6,700,000 francs.

Le Gouvernement justifiait sa proposition dans les termes suivants :

« La nécessité de construire un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain » ne demande guère de justification. On a reconnu que ce chemin de fer devrait

» être exploité directement par l'État, sans l'intervention d'une compagnie » concessionnaire; mais on était indécis sur le mode de construction : le ferait-on » construire directement par l'État et aux frais du Trésor, ou bien par une » compagnie, moyennant le payement de certaines annuités. C'est ce dernier » système que le Gouvernement avait d'abord proposé et adopté, en demandant » les pouvoirs nécessaires à cet effet, formulés dans les dispositions du deuxième » paragraphe de l'article unique du projet de loi présenté à la Chambre des » Représentants dans sa séance du 12 février 1856.

» Dans la séance de cette Chambre du 17 mai suivant, la discussion des » dispositions a été ajournée.

» Aujourd'hui, le Gouvernement vient demander les crédits qui lui sont » nécessaires pour pouvoir faire construire directement, aux frais de l'État, et » sans l'intervention d'une compagnie, un chemin de fer direct de Bruxelles à » Louvain, par Cortenberg.

» En s'arrêtant à l'idée de ne point recourir au mode de concession pour l'éta- » blissement d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, le cabinet actuel » a été mû par la pensée que l'État seul doit intervenir dans la construction et » l'exploitation d'un tronçon de chemin de fer, situé au centre du réseau des » voies de l'État, qui aboutit à la capitale et qui forme une section de la grande » ligne qui établit, à travers la Belgique, le transit entre la mer du Nord et » l'Allemagne. »

La section centrale de la Chambre des Représentants, chargée de l'examen du projet de loi présenté par le Gouvernement, proposa d'ajourner l'allocation des crédits demandés pour l'établissement d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain et d'affecter le montant de ces crédits à l'exécution d'autres ouvrages. (Documents parlementaires, n° 15, session extraordinaire de 1859).

Lors de la discussion du projet de la loi du 8 septembre 1859, le Gouvernement demanda l'ajournement de sa proposition relative à la construction d'un chemin de fer de Bruxelles à Louvain, par Cortenberg.

L'interprétation que comportait cet ajournement était de prévenir toute discussion qui eût eu lieu à cette époque, c'était d'utiliser le temps qui s'écoulerait entre la discussion de 1859 et la présentation d'un nouveau projet de loi pour examiner de quel côté devait pencher la balance, soit du côté de la ligne directe, soit du côté des travaux publics nouveaux mis en avant par la section centrale.

Dans le cours de la discussion du projet de la loi postérieure du 2 juin 1861 qui a décrété l'exécution de travaux d'utilité pubique, les organes du Gouvernement déclarèrent au sein des Chambres législatives qu'il fallait d'après eux donner, à cette époque, sur le chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, la priorité aux travaux repris dans le projet de loi en discussion et présenté dans la séance de la Chambre des Représentants du 13 mars 1861. (Documents parlementaires, n° 98, session de 1860-1861.)

Pendant cette même discussion les organes du Gouvernement déclarèrent de plus, sans hésitation et sans réticence, être partisans de la ligne directe de Bruxelles à Louvain, mais que la situation financière du pays ne permettait pas au cabinet de proposer, pour le moment, la construction de ce chemin de fer cumulativement avec les autres ouvrages auxquels il donnait la préférence.

Le Gouvernement était d'ailleurs corroboré dans son idée d'ajourner cette construction par la circonstance que l'estimation des travaux à entreprendre était combattue par plusieurs membres des Chambres législatives, les uns dans le sens de son exagération, les autres dans le sens de son insuffisance.

Ayant égard à ces débats, le Département des Travaux Publics a, sous la date du 27 mai 1861, ordonné de faire les études d'un projet définitif du chemin de fer projeté de manière à être complètement renseigné tant sur le tracé que sur le montant exact de la dépense qu'entraînerait cette construction.

Le Gouvernement est aujourd'hui en possession du projet définitif du chemin de fer à construire. La dépense totale des travaux à effectuer et des acquisitions à faire est estimée à 5,650,000 francs. Dans ce chiffre de dépense n'est pas compris le remblai à faire dans la vallée de la Dyle qui comporte un cube de 78,600 mètres et dont le coût d'exécution est estimé à la somme de 147,768 francs, dans l'hypothèse où les terres devraient être prises dans la station de Louvain, pour l'élargissement de cette station; de telle sorte que l'on peut estimer à 5,800,000 francs la dépense à résulter de la construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, par Cortenberg.

Le Gouvernement demande qu'un premier crédit de 3,000,000 de francs soit mis à sa disposition pour cette construction.

En donnant la préférence au tracé par Cortenberg, il n'est pas hors de propos de le rappeler ici, le Gouvernement a été mû par cette considération puissante, que le tracé par Cortenberg, qui sera établi au sortir de la capitale dans la vallée industrielle de la Woluwe et qui passera par la commune importante de Saventhem, doit être considéré comme étant appelé à desservir la plus grande somme d'intérêts.

Il n'a cependant pas voulu que l'adoption de ce tracé dût être un obstacle au raccordement de la commune de Tervueren au réseau de nos chemins de fer.

D'après ses instructions, des études ont été faites qui ont constaté que la commune de Tervueren, évidemment digne d'intérêt, pourrait être rattachée par une branche spéciale de chemin de fer, à la ligne de Bruxelles à Louvain par Cortenberg, sur le territoire de Saventhem.

Il ne propose point l'exécution de cette branche de chemin de fer aux frais de l'État, parce que, dans son opinion, elle est du nombre de celles dont l'établissement doit être abandonné à l'industrie privée, et faire éventuellement l'objet d'une concession.

Achèvement du canal de Deynze à la mer du Nord, vers Heyst.

Des lois antérieures à celle du 8 septembre 1859 ont alloué au Gouvernement pour la construction de la partie du canal de dérivation de la Lys comprise entre le canal de Gand à Bruges et la mer du Nord, à Heyst, des crédits s'élevant à 6,754,000 francs.

En ajoutant à cette somme celle de 1,425,000 francs, à laquelle s'élève le crédit ouvert, pour le même objet, par la loi précitée du 8 septembre 1859, on trouve un total de 8,179,000 francs.

Les dépenses effectuées et les engagements pris s'élèvent ensemble à 8,398,310

francs ; il y a donc dès à présent une insuffisance constatée de 219,310 francs, soit en somme ronde 220,000 francs.

En demandant aujourd'hui pour l'achèvement de la partie du canal de dérivation de la Lys comprise entre le canal de Gand à Bruges et la mer du Nord, à Heyst, un crédit de 250,000 francs, le Gouvernement compte non-seulement être en mesure de faire face aux engagements contractés, mais encore être mis à même de pourvoir aux éventualités qui pourraient survenir.

Travaux ayant pour but de convertir le barrage de Deynze en une écluse de navigation.

Une somme de 200,000 francs avait été comprise dans le crédit de 1,425,000 francs alloué au Gouvernement par la loi du 8 septembre 1859 pour l'achèvement du canal de Deynze à la mer du Nord vers Heyst, et était destinée à couvrir la dépense à résulter de l'exécution des travaux à entreprendre à l'effet de convertir en une écluse de navigation le barrage établi au point de jonction de la Lys et du canal prémentionné.

Le crédit de 1,425,000 francs a non-seulement été en totalité affecté à l'achèvement de la partie du canal de dérivation de la Lys comprise entre le canal de Gand à Bruges et la mer du Nord, mais doit encore, ainsi que l'indique le présent exposé des motifs, être majoré d'une somme de 250,000 francs.

Le Département des Travaux Publics est en possession d'un projet définitif des travaux ayant pour but de convertir le barrage de Deynze en une écluse de navigation, et il a, en conséquence, acquis la conviction qu'une somme de 150,000 francs sera suffisante pour l'exécution de ces travaux.

Aujourd'hui, que le canal établissant une jonction entre l'Escaut, à Bossuyt, et la Lys, à Courtrai, est livré à la navigation, le Gouvernement pense que ce serait faire chose éminemment utile que de rendre navigable la partie du canal de dérivation de la Lys comprise entre Deynze et Schipdonck, localité située sur le canal de Gand à Bruges.

La navigation charbonnière du Couchant de Mons peut s'effectuer jusqu'à Courtrai et Deynze, en parcourant les canaux de Mons à Condé et de Pommerœul à Antoing, l'Escaut, le canal de Bossuyt à Courtrai et la Lys.

Cette navigation qui, dans l'état actuel des choses, alors qu'elle se dirige vers Bruges, l'ouest de la Flandre occidentale et le littoral français, vers Dunkerque, doit parcourir l'Escaut jusqu'à Gand et le canal de Gand à Bruges dans tout son développement, trouverait sa route considérablement abrégée si, parvenue à Deynze, sur la Lys, par les voies navigables mentionnées dans le paragraphe qui précède, elle pouvait parcourir la partie du canal de dérivation de la Lys comprise entre Deynze et Schipdonck.

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

En additionnant la somme de 250,000 francs, nécessaire à l'achèvement du

canal de Deynze à la mer du Nord vers Heyst, et celle de 150,000 francs, nécessaire à la transformation du barrage de Deynze en une écluse à sas, on trouve un total de 400,000 francs, égal au crédit demandé.

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

Le § 4 de l'art. 1er de la loi du 8 septembre 1859 a mis à la disposition du Département des Travaux Publics un crédit de 2,300,000 francs, pour l'élargissement de la deuxième section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.

L'élargissement à opérer a été divisé en deux parties. La première partie a été, à une seconde tentative qui a eu lieu le 28 septembre 1860, adjugée au prix de 1,508,292 francs, tandis que la deuxième l'a été, également à la suite d'une seconde tentative qui a eu lieu le 22 février 1861, au prix de 1,129,114 francs, soit ensemble 2,637,406 francs.

Si à cette somme l'on ajoute le montant des dépenses effectuées ou à effectuer du chef des acquisitions de propriétés nécessaires à l'exécution des travaux, ainsi que du chef de la surveillance des dits travaux, on trouve un total de 2,679,773 francs qui est supérieur de 379,773 francs au montant du crédit alloué.

Le Gouvernement demande aujourd'hui, à titre de crédit complémentaire, une somme ronde de 400,000 francs au moyen de laquelle il compte pouvoir faire face aux engagements contractés, ainsi qu'aux éventualités qui pourraient se produire.

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

Le § 1er de l'art. 8 de la loi du 20 décembre 1851 a décrété la construction du prolongement, jusqu'à Anvers, du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, et a mis, pour cette construction, à la disposition du Gouvernement un premier crédit, s'élevant à . . . . . fr. 4,500,000

L'art. 1er de la loi du 1er juillet 1858 a ouvert au Département des Travaux Publics, pour le même objet, un deuxième crédit de . . 110,000

L'art. 1er de la loi du 6 juillet 1860 a enfin ouvert un troisième crédit de 350,000

Ensemble . . . . . fr. 4,960,000

Dans l'exposé des motifs du projet de la loi précitée du 1er juillet 1858, présenté dans la séance de la Chambre des Représentants du 13 avril 1858 (Documents parlementaires, n° 146, session de 1857-1858), le Gouvernement a établi, en en donnant le détail, qu'à cette époque les sommes payées ou engagées s'élevaient au chiffre de 4,610,000 francs, égal au montant des deux premiers crédits mis à la disposition du Gouvernement.

Les sommes payées ou engagées aujourd'hui, en y comprenant la dépense à résulter de l'exécution des travaux ayant pour objet la construction des musoirs en charpente, à établir de part et d'autre de l'entrée du chenal d'accession à l'écluse maritime de l'État construite au Kattendyk, à Anvers, s'élèvent à

fr. 5,017,755-77 et dépassent par conséquent de fr. 57,755-77 l'ensemble des trois crédits ouverts au Gouvernement pour le prolongement, jusqu'à Anvers, du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.

Le Gouvernement demande qu'un nouveau crédit de 110,000 francs soit mis à sa disposition.

Le crédit demandé est destiné d'abord à couvrir l'insuffisance dont mention précède et, en second lieu, à pourvoir à la dépense à résulter des travaux à entreprendre pour reconstruire le pont tournant existant sur l'écluse n° 6 de la 3e section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, de manière à ce qu'il ait la largeur et la solidité nécessaires pour pouvoir servir à la fois au passage des voitures et à celui des locomotives.

L'administration communale d'Anvers demande instamment l'exécution de ce travail, et l'examen qui a été fait du plan général des ouvrages maritimes que cette ville a déjà fait construire et de ceux qui sont en voie d'exécution ou en projet, a fait reconnaître que, pour desservir complètement les relations de l'ensemble de ces ouvrages avec les chemins de fer, il est nécessaire qu'une branche de railway exploitable par locomotives traverse le pont tournant de l'écluse n° 6, et que, par conséquent, celui-ci soit reconstruit sur la largeur et avec la solidité requises pour pouvoir à la fois servir au passage de locomotives et à celui de voitures pesamment chargées.

La dépense à résulter de cette reconstruction a été évaluée à 40,000 francs au moins.

En ajoutant la somme de 400,000 francs demandée pour l'élargissement de la deuxième section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, à celle de 110,000 francs demandée pour la troisième section du même canal, on trouve un total de 510,000 francs, égal au crédit demandé.

Travaux d'amélioration au port de Nieuport.

Le chenal du port de Nieuport est aujourd'hui bordé d'une seule estacade, qui est à l'Est.

L'absence d'une estacade à l'Ouest du chenal présente des inconvénients et même des dangers pour les navires venant de la mer en ce qu'ils sont exposés à manquer l'entrée du port et à être jetés sur l'estran.

L'intention du Gouvernement étant d'améliorer le port de Nieuport, en construisant une estacade à l'Ouest du chenal, et en le complétant par l'établissement d'un chemin de halage destiné à le relier à la digue existante du même côté, il a obtenu que, par le § 3 de l'art. 5 de la loi du 2 juin 1861, un premier crédit de 200,000 francs fut mis à la disposition du Département des Travaux Publics, pour donner un commencement d'exécution à ce travail, dont l'ensemble a été estimé devoir donner lieu à une dépense de 508,300 francs.

Sous la date du 24 mars 1862, le Département des Travaux Publics a donné son approbation au cahier des charges qui doit servir de base à la mise en adjudication publique de l'entreprise des ouvrages à construire au moyen du premier crédit mis à la disposition du Gouvernement, et qui doivent consister dans le prolongement sur 400 mètres de longueur de la digue qui longe la rive gauche du

chenal du port de Nieuport, et dans l'établissement d'un pont de piétons de 600 mètres de longueur, en continuation du prolongement de la digue prémentionnée.

Après l'exécution des ouvrages dont il vient d'être fait mention, il restera à construire une estacade avec jetée basse sur une longueur de 460 mètres, et une passerelle pour traverser le fossé de la lunette couvrant l'ancienne écluse de Furnes.

C'est pour l'exécution de ce travail que le Gouvernement demande aujourd'hui un crédit complémentaire de 300,000 francs.

Canalisation de la Meuse, depuis l'embouchure de la Sambre, à Namur, jusqu'à la limite supérieure du bassin houiller, à Chokier.

Dans l'exposé des motifs à l'appui du projet de la loi du 2 juin 1861 (Documents parlementaires, n° 98, session de 1860-1861, pages 11 et suivantes), le Gouvernement a fait connaître ses vues, quant à la canalisation de la partie de la Meuse comprise entre l'embouchure de la Sambre, à Namur, et la limite du bassin houiller, à Chokier.

Il a indiqué que l'avant-projet qu'il a fait dresser et qu'il a publié à la suite de l'exposé des motifs, comprend la construction de neuf barrages et l'exécution de quelques ouvrages accessoires, et qu'au moyen des travaux prévus dans cet avant-projet et estimés à 7,000,000 de francs, on pourra canaliser la Meuse entre Chokier et l'embouchure de la Sambre, à Namur, et améliorer, en outre, le chemin de halage sur tout ce parcours.

Le § 4 de l'art. 3 de la loi du 2 juin 1861 a mis à la disposition du Département des Travaux Publics un premier crédit de 1,600,000 francs pour être affecté à la construction de deux des neuf barrages projetés, en commençant par ceux qui doivent être les plus rapprochés de Namur.

Sous la date du 16 avril 1862, le Département des Travaux Publics a adjugé l'entreprise des travaux ayant pour objet la construction : 1° de deux barrages mobiles dans la Meuse, en aval de Namur, l'un en regard des Grands-Malades, l'autre à la limite de la commune de Maizeret; 2° de deux écluses latérales à ces barrages; 3° des maisons destinées au logement des éclusiers et aide-éclusiers, et enfin l'amélioration du chemin de halage et l'approfondissement du lit du fleuve. Cette entreprise a été adjugée moyennant une somme de fr. 1,348,353-30.

Aux termes d'une des stipulations du cahier des charges, l'adjudicataire pourra être tenu d'effectuer des travaux de modifications ou supplémentaires pour la totalité du rabais effectué sur le montant de l'estimation qui est de 1,506,540 fr., c'est-à-dire pour une somme de fr. 158,186-70.

Le Département des Travaux Publics a prélevé sur le crédit de 1,600,000 francs, mis à sa disposition, une somme de fr. 36,502-93, pour l'affecter à l'acquisition d'un moulin à tan, situé à Namur, sur le ruisseau le Hoyoux, usine dont la marche pourrait être entravée par l'exécution des travaux de canalisation de la Meuse, aux abords de Namur.

Le Gouvernement demande aujourd'hui, qu'un nouveau crédit de 1,400,000 fr. soit mis à sa disposition pour la continuation des travaux de canalisation de la

Meuse, entre l'embouchure de la Sambre, à Namur, et la limite du bassin houiller, à Chokier. Il affectera ce crédit à la construction des deux barrages qui doivent venir à la suite des deux aujourd'hui en voie d'exécution. Cette construction aura une utilité immédiate; combinée avec l'approfondissement de la Sambre, sur tout son développement en Belgique, elle aura pour conséquence de permettre aux bateaux chargés de charbon de naviguer avec un enfoncement de 1m,80 entre Charleroi et les usines de la vallée de la Meuse, jusqu'à l'aval d'Andenne, et de permettre, dans les mêmes conditions, le transport des minerais de la vallée de la Meuse vers les usines de Charleroi et vers celles établies en France.

Travaux destinés à relier les charbonnages et établissements industriels situés sur la rive droite de la Meuse, à l'aval de Liége, avec le canal de Liége à Maestricht.

L'exposé des motifs, publié à l'appui du projet de la loi du 2 juin 1861 (Documents parlementaires, n° 98, session de 1860-1861, pp. 13 et suivantes), a indiqué quels sont les travaux à entreprendre à l'effet de relier les charbonnages et établissements industriels situés sur la rive droite de la Meuse, à l'aval de Liége, avec le canal de Liége à Maestricht.

Ces travaux doivent consister en deux barrages à établir dans la Meuse, l'un à Hermalle, l'autre à Visé, et en un embranchement de canal à construire en amont du barrage projeté à Visé, et destiné à relier la Meuse au canal de Liége à Maestricht. La dépense à résulter de leur exécution a été estimée à 2,000,000 de francs.

Le § 3 de l'art. 3 de la loi du 2 juin 1861 a mis un premier crédit de 1,400,000 francs à la disposition du Département des Travaux Publics, pour l'exécution des travaux dont il s'agit.

Au moyen de ce crédit, ledit Département a adjugé, sous la date du 1er avril 1862, au prix de 1,292,700 francs, la construction, dans le lit de la Meuse, de deux barrages mobiles avec écluses latérales, et autres ouvrages accessoires en regard de Hermalle-sous-Argenteau et de Visé.

Des travaux supplémentaires non prévus au cahier des charges devront, s'il y a lieu, être exécutés par l'adjudicataire, jusqu'à concurrence du cinquième du montant de l'entreprise.

Aux termes du contrat d'entreprise, les ouvrages adjugés devront être terminés dans un délai de deux années.

Le canal de jonction à établir entre la Meuse, à Visé, et le canal de Liége à Maestricht, pouvant être construit en un temps plus court que deux années, le Département des Travaux Publics a pris la précaution d'en comprendre l'ouverture éventuelle parmi les obligations imposées à l'adjudicataire de l'entreprise des deux barrages de Hermalle et de Visé.

Une stipulation formelle du contrat porte que le canal, dont mention précède, devra être terminé à la même époque que les deux barrages à construire, c'est-à-dire dans un délai de deux années, pour autant que l'ordre de l'entreprendre soit donné à l'adjudicataire *avant le 1er août* 1862.

Cette construction sera effectuée aux clauses et conditions du même cahier des

charges et aux prix des estimations jointes à ce cahier des charges, modifiés conformément au résultat de l'adjudication, c'est-à-dire avec un rabais correspondant à celui obtenu pour les barrages, écluses latérales et autres ouvrages accessoires faisant partie de l'entreprise adjugée.

En demandant aujourd'hui le crédit complémentaire de 600,000 francs, dont le montant est destiné à pourvoir à l'acquisition des propriétés à occuper et à la dépense d'établissement du canal d'embranchement projeté, le Département des Travaux Publics est mû surtout par le désir de profiter des mesures qu'il a prises, et d'assurer aux charbonnages et établissements industriels situés sur la rive droite de la Meuse, à l'aval de Liége, leur jonction complète avec le canal de Liége à Maestricht, dans le délai rapproché de deux ans, qui a été jugé indispensable à la construction des deux barrages.

Canal de Turnhout à Anvers, par Saint-Job-in-'t Goor.

Le § 6 de l'art. 5 de la loi du 2 juin 1861 a décrété la construction d'un canal de Turnhout à Anvers, par Saint-Job-in-'t Goor, et a mis à la disposition du Département des Travaux Publics un premier crédit d'un million de francs, pour l'établissement de cette voie de communication.

En proposant le prolongement du canal de Turnhout jusque vis-à-vis du village de Saint-Job-in-'t Goor, au point où devrait être établie la première des écluses destinées à racheter la pente vers Anvers, le Gouvernement a fait connaître, dans l'Exposé des motifs à l'appui du projet de la loi précitée (Documents parlementaires, n° 98, session de 1860-1861, p. 16), que ce prolongement résoudrait la question des irrigations, en ce qu'il atteindrait les sources des cours d'eau des localités plus avancées, et a indiqué que la dépense à résulter de la construction du prolongement du canal dont il s'agit s'élèvera de 2,000,000 à 2,200,000 francs. La proposition du Gouvernement qui tend aujourd'hui à ce qu'un nouveau crédit de 1 million de francs soit ouvert au Département des Travaux Publics pour la construction du canal décrété, peut donc être considérée comme correspondant, jusqu'à certain point, à la demande totale de la somme jugée nécessaire au prolongement jusque vis-à-vis du village de Saint-Job-in-'t Goor du canal d'embranchement vers Turnhout.

Si, jusqu'à ce jour, le Gouvernement n'a pu faire mettre la main à l'œuvre, c'est qu'il s'est trouvé dans la nécessité, avant de prendre un parti sur la direction à donner au canal projeté, de faire procéder à des études complètes et plus approfondies et de demander aux agents de l'administration des ponts et chaussées un avant-projet pour la construction de ce canal sur tout son parcours jusqu'à Anvers.

Dans le cas où le nouveau canal, s'il était construit dans les conditions que dictent les seuls intérêts qu'il doit directement desservir et ceux du Trésor, pourrait avoir pour effet d'entraver plus tard la canalisation de la Marck, l'avant-projet demandé devrait, d'après les instructions du Département des Travaux Publics, être dressé dans deux hypothèses différentes :

D'une part, il supposerait l'exécution du canal, sans autre préoccupation que les intérêts qui viennent d'être spécifiés.

D'autre part, il en combinerait l'établissement de manière à ne point mettre obstacle, dans l'avenir, à la canalisation de la Marck.

Le Gouvernement a voulu, en prescrivant les études dont il s'agit, être fixé, le cas échéant, sur la dépense d'exécution du nouveau canal d'après chacun des deux systèmes dont il vient d'être parlé.

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

Quatre lois successives ont ouvert au Département des Travaux Publics des crédits pour être affectés à l'approfondissement et à l'élargissement du canal de Bruges à Gand. Ces lois sont celles du 20 décembre 1851, du 12 mars 1856, du 5 mars 1858 et du 8 septembre 1859.

Au moyen des deux premiers crédits, qui s'élevaient ensemble à une somme de 2,000,000 de francs, le Gouvernement a fait effectuer les travaux d'approfondissement et d'élargissement de la partie du canal comprise entre la porte de Damme, à Bruges, et un point pris à 170 mètres au delà du passage d'eau, au hameau Misère, dépendant de la commune de Beernem.

Le crédit alloué par la loi du 5 mars 1858 s'élevait à . . .	fr.	700,000
Celui alloué par la loi du 8 septembre 1859 était de		2,105,000
Ensemble	fr.	2,805,000

Au moyen de ces ressources, le Département des Travaux Publics a adjugé, le 28 novembre 1860, au prix de 2,502,400 francs, les travaux d'approfondissement et d'élargissement de la partie du canal comprise entre un point pris à 170 mètres au delà du passage d'eau, au hameau Misère, et un autre point pris à 1,367 mètres au delà de l'axe du pont de Lovendegem.

Aux termes de son contrat, l'adjudicataire est tenu d'exécuter, si l'administration le juge nécessaire, des travaux imprévus de tout genre, jusqu'à concurrence d'une somme de 150,000 francs, qui n'est pas comprise dans le montant de l'adjudication.

La somme de 2,805,000 francs dont disposait, dans ces derniers temps, le Département des Travaux Publics, se trouve donc engagée jusqu'à concurrence de 2,652,400 francs, par des travaux adjugés qui sont aujourd'hui en pleine voie d'exécution.

La différence entre ces deux chiffres s'élève à 152,600 francs. C'est sur le montant de cette différence que doivent être prélevés les prix d'acquisition des propriétés à occuper pour l'exécution de l'élargissement entrepris, les frais de surveillance des travaux et toutes autres dépenses accessoires.

Il résulte de ce qui vient d'être dit que le Gouvernement ne dispose point des crédits à affecter à l'exécution de l'approfondissement et de l'élargissement de la partie du canal comprise entre un point pris à 1,369 mètres au delà de l'axe du pont de Lovendegem et l'origine de la branche de raccordement à établir entre le canal de Bruges à Gand et le bassin de commerce dans la dernière de ces deux villes, et à la construction de cette branche de raccordement elle-même, travaux

dont la dépense d'exécution a été respectivement estimée à 400,000 francs et à 450,000 francs, ainsi que l'a fait connaître, en ce qui concerne ce dernier chiffre, l'Exposé des motifs à l'appui de la loi du 8 septembre 1859 (Documents parlementaires, n° 4, session extraordinaire de 1859).

Le Gouvernement demande qu'un crédit de 500,000 francs soit ouvert au Département des Travaux Publics pour l'établissement immédiat de la branche de raccordement prémentionnée.

En portant à ce chiffre sa demande de crédit, le Gouvernement croit devoir tenir compte du renchérissement qu'ont subi, depuis la rédaction de l'estimation dont il vient d'être question, et les matériaux et la main-d'œuvre.

En faisant aujourd'hui cette demande, il est d'ailleurs guidé par le désir bien légitime de venir en aide, dans un avenir prochain, à une nombreuse et intéressante population ouvrière qui souffre du chômage d'une grande industrie naguère encore florissante et prospère, par l'exécution d'importants travaux qui doivent être entrepris aux abords d'une des principales villes du royaume (de la cité de Gand).

Canal de la Lys à Roulers.

En 1841, une étude de la canalisation de la Mandel fut faite, en vertu d'instructions du Département des Travaux Publics.

Les principales conclusions de l'auteur de l'étude effectuée étaient que la Mandel était susceptible d'être navigable pendant huit mois de l'année, pour des bateaux transportant un *maximum* de chargement de 35 tonneaux ; que le mouvement présumé de la navigation serait de 47,000 tonneaux à charge, et de 23,000 tonneaux à vide, et que la dépense à laquelle entraînerait une canalisation, opérée en vue de permettre la navigation de petits bateaux du tonnage qui vient d'être indiqué, était estimée à 436,300 francs.

Plus tard, en conformité d'un engagement pris par le Gouvernement, dans la séance de la Chambre des Représentants du 25 août 1859, le Département des Travaux Publics fit faire des études comparatives entre deux projets mis en avant pour la construction d'un canal de jonction de la Lys à Ypres.

D'après l'un de ces projets, le canal aurait été établi de Menin à Ypres ; d'après l'autre, il aurait été dirigé par la vallée de la Mandel, de Vive-Saint-Bavon, sur la Lys, par Ingelmunster et Roulers, et de Roulers par Passchendaele à Ypres, avec embranchement de Roulers au canal de Handzaeme.

Il est résulté des études comparatives prescrites par le Département des Travaux Publics, qu'il en coûterait moins de construire un canal à grande section de Menin à Ypres, et un canal à moyenne section de la Lys à Roulers, que d'établir un canal à grande section de la Lys, par Roulers et Passchendaele, à Ypres. Il en est encore résulté que l'établissement de deux canaux à grande section, l'un de Menin à Ypres, l'autre de la Lys à Roulers, ne serait pas beaucoup plus dispendieux que celui d'un canal à grande section de la Lys, par Roulers et Passchendaele, à Ypres.

Il est, d'autre part, évident que les intérêts qu'il s'agit de desservir, le seraient d'une manière bien plus utile par des voies de communications directes.

Cependant, le canal de Bossuyt à Courtrai, cette autre œuvre espérée depuis longtemps, étant livré à la navigation, il devenait opportun de faire une étude définitive des voies complémentaires destinées à relier directement la Flandre occidentale et ses ports au bassin houiller du couchant de Mons, aux fours à chaux et aux carrières de Tournai, et à tout le système des voies de navigation du département du nord en France.

Dans cet état des choses, le Département des Travaux Publics a, sous la date du 28 mai 1861, donné des instructions pour qu'il fut procédé à l'étude définitive de la canalisation de la Mandel, depuis la Lys jusqu'à Roulers, en vue surtout d'établir par eau le transport des charbons vers cette localité, et a dit que, le but se trouvant ainsi déterminé, il serait nécessaire que le canal fut à grande section.

Dès le 31 octobre 1861, le Département des Travaux Publics a été mis en possession d'un projet de canal à grande section de la Lys à Roulers.

Il eût été impossible de retirer les mêmes avantages d'une simple canalisation de la Mandel, qui pouvait être préférée au canal direct, tant qu'il ne s'agissait que d'établir une petite navigation entre Roulers et la Lys; mais, du moment où il a été question d'établir, en vue du transport des charbons, un canal à grande section, la première condition à remplir pour atteindre ce but était de se rapprocher, autant que possible, de Courtrai, c'est-à-dire du point où le canal de Bossuyt à Courtrai débouche dans la Lys.

Le tracé du canal projeté a donc été établi de manière à se rapprocher, autant que possible, de Courtrai, afin de réduire la distance et le prix de transport des matières pondéreuses, et notamment des charbons qui arrivent par le canal de Bossuyt à Courtrai en destination de Roulers.

Conformément aux instructions du Département des Travaux Publics, le canal est projeté à grande section, c'est-à-dire que la section est celle de la plupart des voies navigables du pays et notamment des canaux de Bossuyt à Courtrai, de Pommerœul à Antoing et de Mons à Condé, de sorte que les bateaux à pleine charge parcourant ces voies navigables, pourront arriver à Roulers sans transbordement ni allégement. Toutefois, on ne propose pas de donner partout au canal la largeur nécessaire pour le croisement de deux bateaux, mais on a prévu des gares de croisement assez nombreuses pour que la navigation puisse se faire convenablement. Le canal forme un seul bief depuis Roulers jusqu'à la Lys, où la différence de niveau entre les deux voies navigables est rachetée par une écluse à double sas d'une chute totale de 7 mètres.

Dans l'état actuel de navigabilité de la Lys, il y aurait à racheter une chute plus grande, lorsque le barrage de Vive-Saint-Éloi serait ouvert, comme il l'est, pendant une partie de la semaine, pour le passage des bateaux, mais l'auteur du projet suppose qu'il sera construit à Vive-Saint-Éloi une écluse à sas, destinée à maintenir l'eau de la Lys à un niveau permanent en amont du barrage.

En tenant compte du coût de construction de cette écluse, la dépense totale à faire pour l'établissement d'un canal de la Lys à Roulers, est évaluée à 2,000,000 de francs.

Le Gouvernement demande aujourd'hui un premier crédit de 1,000,000 de francs, égal à la moitié de la dépense présumée de cette construction.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Achèvement des stations et de leurs dépendances.

Le crédit de 12,216,408 francs, alloué par la loi du 8 septembre 1859, pour l'achèvement du chemin de fer ne permettra pas de compléter et de terminer toutes les stations du réseau national.

L'insuffisance de ce crédit est due a plusieurs causes dont la principale est l'accroissement si remarquable du trafic, accroissement qui, malgré un temps d'arrêt momentané, est loin d'avoir atteint ses dernières limites.

L'extension extraordinaire des transports pendant ces dernières années a été constatée à plusieurs reprises et, entre autres tout récemment, à l'occasion du projet de loi du crédit spécial de 5,899,000 francs.

Le tonnage des grosses marchandises embarquées a été :

En 1859, de.	3,314,745
En 1860, de.	3,678,002
Et en 1861, de.	4,105,029

c'est-à-dire que le mouvement de 1859, étant pris pour terme de comparaison, l'augmentation a été en 1860 de 10 p. %, et en 1861 de 24 p. %.

On comprend qu'en présence d'un semblable accroissement, il ait fallu donner à la plupart des stations, des proportions beaucoup plus considérables que celles qui avaient servi de base aux prévisions de l'administration.

Aussi, sur un grand nombre de points, la dépense a-t-elle été double et triple de celle sur laquelle on avait compté.

D'un autre côté, la situation de certaines stations importantes, telles que Mons, Charleroi et Namur, sur le terrain même des fortifications de ces villes ne permettait pas de les agrandir dans des conditions convenables, et de leur donner toutes les facilités qu'un bon service exige.

Ces stations n'avaient donc été comprises dans le crédit de 1859 que pour des sommes devenues insuffisantes, aujourd'hui que la démolition de ces enceintes fortifiées est décidée et en partie exécutée.

C'est ainsi, en effet, que la station de Mons, où tout reste à faire, ne figure dans ce crédit que jusqu'à concurrence de 15,000 francs.

En troisième lieu, la concession de lignes nouvelles se rattachant à des stations du chemin de fer de l'État, en même temps qu'elle est une source de revenus est aussi une cause de dépense.

La construction du chemin de fer de Morialmé à Givet, par exemple, qui aura pour effet de substituer une ligne internationale à un simple embranchement, ne permet pas de conserver la station de Châtelineau à son emplacement actuel et, d'accord avec la Compagnie des chemins de fer de l'Est-belge, le Gouvernement en a décidé le déplacement.

Le Gouvernement aura à contribuer dans les dépenses d'établissement de cette station nouvelle jusqu'à concurrence d'une somme de 225,000 francs.

Or, les travaux à exécuter à Châtelineau ne devaient coûter d'après les prévisions antérieures que la somme de 32,530 francs.

Dès 1853, l'administration avait fait mention de ce chef de dépense, qu'elle avait fixé alors à 1,500,000 francs, mais jusqu'à présent aucun crédit correspondant n'a été demandé à la Législature.

Enfin, le Gouvernement a dû faire exécuter sur la ligne de Dendre-Waes et surtout sur celle de Mons à Manage des travaux qui n'incombaient pas non plus au crédit de 12,216,408 francs.

La section centrale chargée d'examiner le projet de la loi dont ce crédit faisait l'objet posa la question suivante :

« Est-il question au § 14 de la ligne de Mons à Manage? » Question à laquelle le Gouvernement répondit ce qui suit :

« Non, les dépenses nécessaires pour la mise en parfait état du matériel » d'exploitation, pour la réfection de la voie, ainsi que pour l'extension et le » complet achèvement de cette ligne ne sont pas comprises dans les crédits » pétitionnés au projet de loi dont il s'agit.

» Il y aura à y pourvoir au moyen d'une loi spéciale. »

Les dépenses à faire de ce chef sont évaluées comme suit :

Routes	fr.	644,220
Stations		687,855
Matériel d'exploitation		584,900
Total.		1,916,975

L'urgence de mettre la ligne de Mons à Manage dans des conditions convenables d'exploitation, n'a pas permis d'attendre le vote d'un crédit spécial et le Gouvernement a dû prélever sur les fonds dont il disposait les dépenses exigées par les travaux de cette ligne.

Ces dépenses s'élèvent à la somme de . . . . . fr. 1,379,708 92

A raison de ces diverses causes réunies, le crédit de 12,216,408 francs s'est donc trouvé insuffisant.

Les ouvrages restant à faire pour terminer toutes les stations du chemin de fer de l'État sont évalués à la somme de	fr.	8,000,000
Si l'on en déduit le produit présumé de la vente des terrains de la station actuelle du Midi à Bruxelles, et dont le Gouvernement demande à pouvoir disposer pour l'appliquer aux travaux de la station nouvelle, ci		600,000
il reste à faire face à une dépense de.		7,400,000
Or, la partie disponible du crédit de 12,216,000 francs est réduite à		2,500,000
et il y aura ainsi à pourvoir, au moyen de nouvelles allocations, à une dépense de	fr.	4,900,000

Canal de jonction de la Lys à l'Yperlée (1).

La jonction de la Lys à l'Yperlée est un travail d'utilité publique dont l'exécution est depuis longtemps vivement désirée par les populations intéressées.

Un canal qui partirait de la Lys, à l'aval de l'écluse de Commines, traverserait les territoires des communes de Houthem, Hollebeke, Zillebeke et Voormezeele, et arriverait à Ypres, près du bassin, après avoir traversé les anciennes fortifications et fossés de cette ville, serait une voie navigable établie dans de bonnes conditions.

Long d'un peu plus de 16,000 mètres, ce canal réaliserait la jonction désirée suivant la direction la plus courte et par conséquent la moins dispendieuse. Il constituerait le complément d'une ligne de navigation directe entre l'Escaut et la mer du Nord, objet constant des vœux de nos devanciers.

La construction du canal de Bossuyt à Courtrai, établissant une jonction entre l'Escaut et la Lys, étant aujourd'hui un fait accompli, et l'approfondissement du bief inférieur du canal d'Ypres à l'Yser, entrepris, en 1858, par la province de la Flandre occidentale, avec le concours de l'État consistant en un subside de 30,000 francs réparti sur six années, étant à la veille d'être terminé, l'établissement du canal projeté de Commines à Ypres aurait pour conséquence de réduire immédiatement, d'une manière notable, la distance entre le couchant de Mons et les villes d'Ypres, de Nieuport, d'Ostende, de Furnes et de Dunkerque. La distance entre Mons et Ypres, par Gand, Bruges, Plasschendaele et Nieuport, est aujourd'hui, par les voies navigables existantes, de 46 lieues; elle ne serait plus que de 24 lieues par suite de la construction du canal projeté de Commines à Ypres; la ville d'Ypres serait donc plus rapprochée de celles de Mons et de Tournai de 22 lieues; la ville de Nieuport serait plus rapprochée des villes de Mons et de Tournai de 15 lieues, la ville d'Ostende de dix lieues, celle de Furnes de 17 lieues, et celle de Dunkerque également de 17 lieues.

C'est en présence de l'utilité incontestable de la voie de communication dont il s'agit que par le 3° de son art. 4 la loi du 2 juin 1861 a autorisé le Gouvernement à en accorder la concession.

Par le projet de loi qu'il soumet aujourd'hui aux délibérations des Chambres législatives, le Gouvernement demande l'autorisation d'intervenir dans les dépenses de construction du canal de jonction de la Lys à l'Yperlée, au moyen d'une prise d'actions, jusqu'à concurrence d'une somme qui ne pourra excéder trois millions de francs, soit la moitié du capital présumé nécessaire à la construction de la voie navigable projetée.

Le Gouvernement propose d'ailleurs de réserver aux autres actionnaires un droit de préférence dans les bénéfices de la Société à constituer.

Dans cette combinaison, l'État ne fait pas un placement à fonds perdus : il associe ses intérêts à ceux des actionnaires. Tout en réservant à ces derniers un

---

(1) A la date du dépôt du présent projet de loi, les négociations relatives à la concession d'un canal de jonction de la Lys à l'Yperlée n'avaient pas encore abouti. Une convention ayant été signée depuis, nous produisons ce document en annexe.

privilége, il s'assure la perspective d'un intérêt, si les bénéfices dépassent une certaine limite.

Le Département des Travaux Publics est, en ce moment, en négociation, sur ces bases, avec des demandeurs en concession sérieux, et le Gouvernement a la légitime espérance que ces négociations aboutiront à une convention qui pourra être communiquée à la Chambre des Représentants.

§ II.

Avant de soumettre à la Chambre une nouvelle série de travaux publics, le Gouvernement avait à se préoccuper des moyens de subvenir aux dépenses que comporte leur exécution.

Trois voies sont ouvertes : l'emprunt, la dette flottante ou les ressources ordinaires. — C'est ce troisième moyen que nous venons, Messieurs, vous proposer ; l'état prospère de nos finances nous permet d'y recourir, sans qu'il doive en résulter aucune aggravation de charges pour la nation. Un aperçu sommaire de cette situation mettra la Chambre à même d'en juger.

Dans l'Exposé des motifs de la loi du 8 septembre 1859, le Ministre des Finances, s'appuyant sur les résultats des budgets de 1854 à 1858, évaluait à 7,500,000 francs les excédants de recette que présenteraient les budgets à venir, et il en concluait que le projet de consacrer annuellement 5 millions à de grands travaux d'utilité publique, n'avait rien de hasardé.

Non-seulement les prévisions du Ministre se sont réalisées, mais les revenus de l'État se sont accrus dans une mesure telle que, aux 34,525,000 francs de crédits, que la loi de 1859 rattache aux budgets de 1859 à 1865, le Gouvernement a pu, sans craindre le moindre mécompte, ajouter 16,736,170 francs, soit pour l'amélioration du matériel de l'artillerie et du génie (loi du 8 mai 1861), soit pour l'exécution de divers autres travaux (loi du 2 juin 1861), de sorte que les engagements auxquels le Trésor est appelé à pourvoir, au moyen des ressources ordinaires, ne s'élèvent pas à moins de 51,261,170 francs.

Grâce aux excédants que les budgets de 1858 à 1860 nous ont laissés et à ceux que nous promettent les budgets de 1861 et 1862, on peut affirmer que ces ressources sont dès à présent assurées.

Les exercices 1858, 1859 et 1860 nous ont donné un boni de 27,043,474 fr.; l'exercice 1861 est encore ouvert pour les dépenses; mais ses résultats, quant aux recettes, sont, à peu de chose près, définitifs; on les évalue à 155,500,000 francs. Les dépenses, calculées sur les crédits budgétaires, extraordinaires, supplémentaires, etc., abstraction faite toutefois des annulations probables, sont présumées devoir s'élever à 144,500,000 francs. L'exercice 1861, nous laissera ainsi un boni approximatif de 11,000,000 de francs.

Malgré la crise que subissent l'industrie et le commerce, et qui réagit sur le Trésor, l'exercice 1862 nous promet déjà un revenu supérieur à celui de 1861. —Le premier trimestre 1862 présentant sur le trimestre correspondant de 1861, un excédant de 1,760,000 francs, on serait fondé à espérer que cet excédant sera de

plusieurs millions pour l'année entière. Nos prévisions, établies avec une extrême modération, ne le portent qu'à 500,000 francs. Les recettes de l'exercice 1862 seraient, dès lors, de 156,000,000 de francs. Les dépenses, calculées d'après les mêmes bases que celles de l'exercice 1861, étant évaluées, à 147,150,000 fr. (1), l'exercice 1862 nous donnera un nouveau boni d'au moins 8,850,000 francs.

Les bonis de ces exercices peuvent donc être estimés, en somme ronde, à 47,000,000 de francs (fr. 46,893,474).

Ainsi, après cet intervalle de cinq années (1858 à 1862), le Trésor se trouve en possession, à 4,350,000 francs près, des ressources nécessaires pour faire face à toutes les dépenses extraordinaires que les lois du 8 septembre 1859, du 8 mai et du 2 juin 1861 ont autorisées. En d'autres termes, sur 51,261,170 francs de crédits alloués par ces lois, 26,900,000 francs seulement sont rattachés aux exercices 1859 à 1862, et ces exercices nous laissent un excédant de près de 20 millions au delà de ces crédits. C'est donc avec une entière assurance que nous pouvons déclarer à la Chambre que le Gouvernement dispose, dès à présent, d'une réserve qui répond à tous nos engagements.

Cette réserve eut atteint environ 82,750,000 francs, si, d'une part, le Trésor n'avait pas dû consacrer à d'autres travaux et à d'autres besoins également extraordinaires, près de 26 millions de francs; et si, d'autre part, il n'avait pas fait abandon au fonds communal, créé par la loi du 21 juillet 1860 portant abolition des octrois, d'un revenu annuel de plus de 4 millions, lequel, pour les trois années réunies de 1860 à 1862, peut être évalué à 9,900,000 francs (2).

Quels seront les résultats probables des budgets de 1863, 1864 et 1865? Ils ne

---

(1) *Dépenses ordinaires imputables sur crédits budgétaires et supplémentaires*, 145,200,000 francs; complément des dépenses imputables sur des crédits extraordinaires et spéciaux, 1,950,000 francs, ensemble 147,150,000 francs.

(2) Les revenus de l'État attribués au fonds communal, et qui se composent de 75 p. % du produit des droits d'entrée sur les cafés et de 42 p. % du produit des postes, se sont élevés

pour 1860, à . . . . . fr.	1,702,550 44	
— 1861, à	4,115,508 24	
On peut les évaluer, au moins, pour 1862, à	4,100,000 »	
		9,918,058 68

Les dépenses *spéciales* qui, sans être rattachées aux budgets, ont été prélevées sur les voies et moyens ordinaires, sont les suivantes :

Chemin de fer de l'État et télégraphes. — Parachèvement et matériel. . . . . fr.	5,564,211 90	
Canaux et rivières. — Travaux hydrauliques, savoir :		
Canal de Selzaete	11,456 99	
Canal de la Campine, canal de Turnhout, de Hasselt au Demer, et canal de jonction de la Meuse à l'Escaut . . .	1,061,651 19	
Canal de Deynze à la mer du Nord	1,987,554 52	
Canal de Gand à Bruges.	1,277,656 97	
Canal de Charleroy	107,817 44	
Dendre.	63,148 39	
Nèthe, Yser, canal de Plasschendaele, etc.	500,000 »	
Ports et côtes	1,070,949 39	
A reporter . . . . . fr.	11,644,446 99	9,918,058 68

nous offriront pas une situation aussi favorable ; car ils auront à supporter, tout au moins les deux derniers, une charge nouvelle, prévue depuis longtemps et que nous estimons à environ 4,000,000 de francs : nous voulons parler de l'augmentation des traitements en général. Mais en tenant compte de cette cause d'accroissement de nos dépenses, on peut espérer, si aucune crise sérieuse ne vient altérer gravement nos ressources, que ces trois exercices nous laisseront un boni d'environ 22,000,000 de francs.

Les propositions que nous avons l'honneur de vous soumettre, s'élevant à 14,210,000 francs, semblent donc renfermées dans de justes limites, car, en y ajoutant les 4,350,000 francs de dépenses extraordinaires, les seules qui, sur les 31,261,170 francs précédemment votées par les Chambres, ne sont pas dès à présent couvertes par les excédants des exercices 1862 et antérieurs, il nous restera encore vraisemblablement une réserve de plus de 3,000,000 de francs.

Elle s'élèvera même à 5,000,000 de francs, après l'annulation du crédit de 2,000,000 voté en 1861 pour le chemin de fer d'Aerschot à Diest, et qui restera sans emploi, par suite de la convention qui vient d'être conclue pour l'exécution du chemin de fer d'Anvers à Hasselt.

L'exposé que nous venons de faire démontre que notre situation financière est excellente, car elle nous a permis de couvrir des dépenses extraordinaires considérables par les excédants de nos recettes ordinaires sur les dépenses de même nature ; mais cet exposé établit en même temps, qu'en raison de nos engagements, toutes les ressources dont nous disposons nous sont indispensables, et que l'on ne pourrait ni réduire les recettes, ni accroître les dépenses ordinaires et permanentes, sans s'exposer aux plus regrettables mécomptes.

Nous venons d'établir la situation probable des budgets de 1858 à 1865 ; mais en dehors de ces budgets, des crédits ont été alloués par les Chambres, pour l'extension du matériel d'exploitation des chemins de fer de l'État et pour l'extension des lignes télégraphiques.

Ils s'élèvent à 6,224,000 francs.

Pour faire face à ces crédits, la loi autorise une émission de bons du Trésor.

D'un autre côté, le déficit constaté à l'expiration de l'exercice 1857 et dont le chiffre a été fixé à 7,412,630 francs n'a pas, jusqu'à présent, été comblé.

Ainsi que le Ministre des Finances l'a déclaré en plusieurs circonstances, il a

---

Report . . . . . fr.	11,644,446 99	9,918,058 68
Créances arriérées pour travaux hydrauliques, condamnations, etc.	318,658 61	
Acquisition d'immeubles pour le service des postes, à Liége.	132,000 »	
Construction et ameublement de maisons d'école . . .	1,031,778 94	
Mesures relatives aux défrichements	645 03	
Acquisition d'œuvres d'art, restauration de monuments.	640,000 »	
Construction de l'église de Laeken.	450,000 »	
Dépenses extraordinaires relatives au matériel de l'artillerie et du génie.	11,718,288 14	
		25,955,217 71
Ensemble . . . . . fr.		35,873,276 39

été entendu que la réduction ou l'extinction de ce déficit demeurerait en suspens, et que la dette flottante ne serait pas rétablie aussi longtemps que les ressources ordinaires et extraordinaires, dont le Gouvernement dispose, ne seraient pas épuisées.

En appliquant à ces découverts des ressources qui n'avaient pas un emploi immédiat, il en résultait un bénéfice notable pour l'État. Il n'existe plus, en effet, de bons du Trésor en circulation.

En se fondant sur l'expérience, on est autorisé à croire que, eu égard à l'importance et à la nature même des travaux auxquels elles doivent être appliquées, ces ressources ne s'épuiseront que lentement; et que, si la nécessité d'y suppléer au moyen de la dette flottante vient à se révéler, elle se produira dans un terme d'autant plus éloigné que les budgets de 1866 et des années suivantes étant exonérés des charges extraordinaires que les budgets précédents auront eues à supporter, nous lègueront vraisemblablement de nouveaux excédants dont nous pourrons tirer parti pour éteindre le déficit de 7,400,000 francs, et pour couvrir les 6,224,000 francs de dépenses extraordinaires dont on vient de parler.

Tels sont, Messieurs, les motifs qui nous déterminent à affecter les excédants de nos revenus à l'exécution des grands travaux d'utilité publique que nous vous proposons de décréter.

Toutefois, la Chambre le remarquera : la situation que nous exposons n'est, en grande partie, basée que sur des prévisions; mais elles se justifient par des faits si concluants dans le passé, que l'on est autorisé à admettre que les mêmes faits se reproduiront pendant les années qui vont suivre. Les excédants de recettes ayant ainsi le plus haut caractère de probabilité, il ne pouvait être question de recourir, pour l'exécution des travaux, à des moyens extraordinaires, l'emprunt ou la dette flottante, puisque c'eut été imposer bénévolement à l'État une charge onéreuse et inutile pour le service des intérêts et de l'amortissement. Sans doute, nos prévisions peuvent être dérangées, les résultats sur lesquels nous comptons peuvent se modifier dans un sens contraire à nos espérances, par l'influence d'événements qu'il n'est donné à personne de prédire ou de conjurer. Mais alors il serait temps d'aviser, et l'on tiendrait compte des avantages considérables qu'a présentés pour le Trésor le plan financier sanctionné par la Chambre en 1859, que nous proposons de continuer et qui s'est si heureusement réalisé jusqu'à présent.

Le tableau de nos engagements serait incomplet, si nous ne disions pas que l'achèvement entier des travaux qui vous sont proposés, Messieurs, et de ceux qui sont en cours d'exécution, exigera, dans un avenir plus ou moins éloigné, des crédits ultérieurs dont le chiffre est évalué à 22 millions de francs (1).

---

(1) Chemin de fer de Bruxelles à Louvain. . . . . fr. 2,600,000
Canalisation de la Meuse entre Namur et Chokier. 4,000,000
Canal de Saint-Job 4,000,000
Dendre 4,500,000
Mandel 1,000,000
Chemin de fer de l'État 2,400,000
Fortifications d'Anvers 3,526,000

Fr. 22,026,000

Espérons qu'alors, comme aujourd'hui, le Gouvernement sera en mesure de subvenir à toutes ces dépenses et de satisfaire à toutes les éventualités, sans imposer de nouveaux sacrifices aux contribuables.

Nous avons la confiance, Messieurs, que le concours des Chambres ne nous fera pas défaut pour ménager au Trésor les ressources qui doivent nous assurer ce résultat.

Les Ministres des Travaux Publics et des Finances,

JULES VANDERSTICHELEN, FRÈRE-ORBAN.

PROJET DE LOI.

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Travaux Publics et des Finances, et de l'avis de Notre conseil des Ministres,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE PREMIER.

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

AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

A. PONTS ET CHAUSSÉES.

§ 1er. Pour la construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, trois millions de francs. fr.	3,000,000
§ 2. Pour l'achèvement du canal de Deynze à la mer du Nord, vers Heyst, y compris la transformation du barrage de Deynze en écluse à sas, quatre cent mille francs	400,000
§ 3. Pour l'élargissement de la deuxième section et l'achèvement de la troisième section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, inq cent dix mille francs	510,000
§ 4. Pour l'amélioration du port de Nieuport, trois cent mille francs	300,000
§ 5. Pour la canalisation de la Meuse depuis l'embouchure de la Sambre à Namur jusqu'à la limite supérieure du bassin houiller de Chokier, un million quatre cent mille francs.	1,400,000
§ 6. Pour complément des travaux destinés à relier les charbonnages et établissements	
A reporter . fr.	5,610,000

Report . . fr.	5,610,000
industriels à l'aval de Liége avec le canal de Liége à Maestricht, six cent mille francs . .	600,000
§ 7. Pour la construction du canal de Turnhout à Anvers par Saint-Job-in-t' Goor, un million de francs	1,000,000
§ 8. Pour l'établissement d'une branche de raccordement entre le canal de Bruges à Gand et le bassin de commerce dans la dernière de ces deux villes, cinq cent mille francs. . .	500,000
§ 9. Pour la canalisation de la Mandel depuis la Lys jusqu'à Roulers, un million de francs.	1,000,000
B. CHEMIN DE FER.	
§ 10. Pour l'achèvement des stations et de leurs dépendances, deux millions cinq cent mille francs	2,500,000
Total. . . . fr.	11,210,000

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à intervenir dans les dépenses de construction du canal de jonction de la Lys à l'Yperlée, jusqu'à concurrence d'une somme qui ne pourra excéder trois millions de francs. — Son intervention n'aura lieu qu'en souscrivant pour cette somme des actions de la Société concessionnaire. Le Gouvernement pourra réserver aux autres actionnaires un droit de préférence dans la répartition des bénéfices de la Société.

ART. 3.

Les crédits affectés aux dépenses mentionnées aux art. 1 et 2 seront ouverts par les ressources ordinaires de l'État, et rattachés aux exercices 1863 et suivants.

ART. 4.

La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa publication.

Donné à Laeken, le 22 juin 1862.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.

Concession d'un canal de Commines à Ypres, pour la jonction de la Lys au canal d'Ypres à l'Yser.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge représenté par M. Jules Vanderstichelen, Ministre des Travaux Publics, d'une part, et M. Antoine Philippe Édouard Bucher, ingénieur civil, domicilié à Ypres, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Article premier.

Le contractant de deuxième part s'engage à établir à ses frais, risques et périls, sous la surveillance du Gouvernement et dans un délai de quatre ans, à compter du jour de l'octroi de la concession définitive, un canal de jonction de la Lys au canal d'Ypres, qui partira de la Lys en aval de l'écluse de Commines, et arrivera à Ypres, près du bassin, après avoir traversé les anciennes fortifications et fossés de cette ville.

Art 2.

Le canal sera exécuté, entretenu, alimenté et exploité pendant toute la durée de la concession, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention et signé par les contractants.

Art. 3.

Pour assurer l'exécution de cet engagement, le contractant de deuxième part déposera, dans les trois jours, un cautionnement provisoire de cent mille francs, et s'oblige à déposer, dans le délai de six mois, à partir de la loi octroyant la concession dudit canal, un supplément de cautionnement, en espèces ou en obligations des emprunts nationaux, de cinquante mille francs, lesquels avec les cent mille francs prémentionnés formeront le cautionnement définitif de cent cinquante mille francs, dont il sera disposé ainsi qu'il est dit à l'art. 19 du cahier des charges, sans préjudice au droit stipulé ci-après pour l'État, de ne faire ses versements de part du capital que successivement.

Art. 4.

Le contractant de deuxième part s'oblige en outre à justifier dans le même délai de six mois, de la réalisation du capital nécessaire à l'établissement du canal, à concurrence d'une somme d'un million cinq cent mille francs (fr. 1,500,000).

ART. 5.

Si le cautionnement supplémentaire n'est pas déposé dans le délai déterminé par l'art. 3, comme aussi si la justification voulue par l'art. 4 n'est pas faite dans le délai fixé par cet article, la présente convention sera considérée comme non avenue, et le cautionnement provisoire de cent mille francs déposé, sera acquis à l'État, sauf le cas de force majeure.

ART. 6.

La concession sera accordée pour un terme de quatre-vingt-dix ans, à compter du jour de la mise en exploitation du canal sur toute son étendue; ce qui sera constaté par un procès-verbal dressé de concert entre le Gouvernement et le concessionnaire.

ART. 7.

Le concessionnaire aura la faculté de constituer une société anonyme avec émission d'actions et d'obligations ou d'autres titres en nom ou au porteur.

Les statuts devront être approuvés par le Roi, conformément aux lois sur la matière.

En cas de constitution de semblable société, celle-ci deviendra seule responsable envers l'État de l'accomplissement de toutes les obligations résultant de la présente convention pour le contractant de seconde part.

ART. 8.

Le Gouvernement interviendra dans les dépenses de construction du canal de jonction d'Ypres à Commines, jusqu'à concurrence d'une somme de deux millions huit cent mille francs.

Son intervention aura lieu en souscrivant pour cette somme, des actions de la Société concessionnaire.

Le montant des actions souscrites par le Gouvernement sera versé d'une manière successive, contre remise de huit cents actions de cinq cents francs chacune, par somme de quatre cent mille francs ($^1/_7$ de la souscription), à mesure de l'avancement des travaux, et de telle manière que l'État ne fournisse que somme égale à la moitié de la valeur des travaux exécutés et des approvisionnements faits, valeur relative, eu égard à l'ensemble de l'entreprise.

ART. 9.

Les actions souscrites par le Gouvernement jouiront de l'excédant du revenu du canal, après déduction des frais d'exploitation et d'administration, et après le prélèvement sur ce revenu, de cinq pour cent l'an, y compris un demi pour cent d'amortissement, de la somme de trois millions deux cent mille francs, considérée comme la mise privilégiée du concessionnaire et de ses ayants-droit, sans que cette dernière somme puisse être augmentée sous aucun prétexte : la construction complète du canal et de ses dépendances étant acceptée à forfait par le concessionnaire moyennant ladite mise de trois millions deux cent mille francs, et la souscription par l'État à concurrence de deux millions huit cent mille francs.

Après l'amortissement de ladite mise de trois millions deux cent mille francs, le canal, objet de la présente convention, appartiendra quitte et libre aux porteurs des actions représentant la souscription du Gouvernement.

Celui-ci aura, d'ailleurs, toujours la faculté de racheter au pair les titres ou obligations représentant la mise du concessionnaire ou de ses ayants-droit, moyennant préavis de six mois par la voie du *Moniteur belge*.

ART. 10.

Le Gouvernement se réserve le droit de faire vérifier par un commissa spécial à la nomination du Ministre des Travaux Publics, et ce, pendant toute l durée de la concession, toutes les opérations de la Société concessionnaire, ses livres de comptabilité, ainsi que les éléments des recettes et des dépenses de ladite Société.

Ce commissaire sera adjoint comme membre *ex officio* au conseil d'administration de la Société, mais il ne recevra aucun bénéfice comme administrateur ou commissaire, en dehors des émoluments que le Gouvernement lui allouera.

A partir de la mise en exploitation du canal, la Société concessionnaire versera annuellement dans la caisse de l'État qui lui sera désignée, une somme de deux mille francs destinée à couvrir le montant de ces émoluments.

ART. 11.

Le contractant de première part s'engage à soumettre à la Législature, dans le courant de la session actuelle un projet de loi ratifiant la présente convention.

Cette convention serait considérée comme non avenue et le cautionnement provisoire remboursé, si le pouvoir législatif n'autorisait pas le Gouvernement à concéder le canal dont il s'agit ou ne l'y autorisait qu'à des conditions autres que celles qui sont stipulées, à moins, dans ce dernier cas, que le contractant de seconde part, n'acceptât expressément les modifications qui auraient été apportées aux conditions arrêtées.

Dans le cas où, pour établir le point d'embranchement du canal dans la partie de la Lys mitoyenne entre la Belgique et la France, l'assentiment du Gouvernement français serait nécessaire, la présente convention serait également considérée comme nulle et non avenue, si cet assentiment n'était pas obtenu dans un délai de six mois, à partir de la loi autorisant l'octroi de la concession du dit canal, délai qui pourrait d'ailleurs être prorogé du commun accord des parties contractantes.

ART. 12.

La présente convention et le cahier des charges y annexés seront enregistrés au droit fixe d'un franc soixante-dix centimes.

Ainsi fait, en double, à Bruxelles, le 25 juin 1862.

BUCHER. JULES VANDERSTICHELEN.

CAHIER DES CHARGES, CLAUSES ET CONDITIONS

de la concession d'un canal de Commines à Ypres, pour la jonction de la Lys au canal d'Ypres à l'Yser.

SECTION PREMIÈRE

TRACÉ.

ART. 1er. Le canal de Commines à Ypres partira de la Lys en aval de l'écluse de Commines, et arrivera à Ypres près du bassin, après avoir traversé les anciennes fortifications et fossés de cette ville.

SECTION II.

PROFIL LONGITUDINAL.

ART. 2. Ce canal, pour franchir la distance qui sépare ses deux extrémités, devra s'élever, sur les territoires qu'il traverse, d'environ 21m,80 au-dessus de l'étiage ordinaire de l'Yperlée en été, à Ypres, et à environ 17m,50 au-dessus du même étiage de la Lys, à Commines.

Le bief supérieur du canal pourra être abaissé au gré du concessionnaire; la différence de niveau qui existe entre le bief culminant du canal et les deux cours d'eau qu'il est destiné à joindre, sera rachetée par des écluses à sas, chacune de la contenance d'un bateau. Le nombre de ces écluses, leur espacement et leur chute seront déterminés par les localités; toutefois, il ne pourra y avoir entre le buse amont et le buse aval d'un sas éclusé, plus de 3 mètres de différence de niveau.

Chaque sas aura 42 mètres de longueur entre ses buses et 5m,20 de distance entre ses bajoyers. Les chambres de chaque écluse auront chacune 5 mètres de longueur. Le canal aura, dans ses déblais, 3 mètres entre son plafond et la ligne droite qui joindrait ses arêtes intérieures; dans les remblais, cette dimension pourra être réduite à 2m,50; la ligne de flottaison, dans chaque bief, sera de 2 mètres au-dessus du buse des écluses.

SECTION III.

PROFIL TRANSVERSAL.

ART. 3. La section du canal sera de 10 mètres au plafond, de 19 mètres en gueule dans les déblais et de 17m,50 dans les remblais. Les talus dans les tranchées auront 45 degrés sexagesimaux d'inclinaison. Toutefois, cette inclinaison ne sera pas absolue, elle pourra changer suivant la nature du terrain à traverser.

Dans les tranchées qui auront plus de 5 mètres de hauteur verticale, du plafond du canal au sol actuel, la section pourra être réduite à 6 mètres de largeur au plafond et à 12 mètres à la ligne de flottaison.

Dans les courbes, la section s'agrandira en raison inverse des rayons et suivant les principes de l'art.

Les chemins de halage auront, dans les déblais, 5 mètres de largeur, et, dans les remblais, 4 mètres.

Les dimensions des contre-fossés seront déterminées suivant les besoins des localités.

Il pourra être établi, au lieu de tranchée ouverte, une voûte souterraine de 500 à 700 mètres au point le plus élevé du terrain traversé par le canal. La moindre épaisseur de la voûte sera de trois briques (60 centimètres au moins). La hauteur de la voûte sera suffisante pour laisser passer librement les bateaux non chargés.

SECTION IV.

OUVRAGES D'ART ET ALIMENTATION.

ART. 4. Les ouvrages d'art, sans distinction, seront construits sur de bonnes et solides fondations. Ces fondations seront appropriées à la nature du sol sur lequel ces ouvrages doivent être construits.

Les pierres, briques, moellons et autres matériaux, qui entreront dans la construction de ces ouvrages, seront de bonne qualité, et la chaux à employer dans ceux de ces ouvrages destinés à être immergés, sera entièrement hydraulique.

Tous ces ouvrages seront construits d'après les principes de l'art et avec les dimensions propres aux usages auxquels ils sont destinés.

Les têtes des ponts dormants, soit entièrement en maçonnerie, soit partie en maçonnerie, partie en bois, seront accompagnées de murs en aile ou en prolongement des pieds-droits ou des têtes qui seront jugées nécessaires, soit pour contre-buoter celles-ci, soit pour soutenir des talus, etc., etc. Il en sera de même pour les ponts mobiles.

Toutes les arêtes quelconques vues des ouvrages en maçonnerie, seront en pierres de taille appareillées avec soin. Le canal sera alimenté au moyen des eaux naturelles répandues sur son parcours, et au moyen des eaux empruntées à la Lys par des machines à vapeur en nombre et force nécessaires.

Les machines seront toutes métalliques et aucune partie de bois n'entrera dans leur système.

SECTION V.

DÉPENDANCES.

ART. 5. Il sera construit, près de chaque écluse, une maison pour la demeure de l'éclusier; ces maisons auront au moins 7 mètres de longueur sur 5 mètres de largeur, et $4^{m},50$ de hauteur du sol à la corniche. Elles consisteront en une cave, un rez-de-chaussée et des mansardes.

Elles seront construites selon les règles de l'art et avec solidité.

Il pourra aussi être construit une maison d'administration ou d'agence générale. Ce bâtiment sera considéré comme une dépendance du canal.

SECTION VI.

MATÉRIAUX, MODE DE CONSTRUCTION, ÉPOQUES D'ACHÈVEMENT DES TRAVAUX, BORNAGE, ENTRETIEN.

ART. 6. Tous les ouvrages sans distinction seront exécutés conformément au présent cahier des charges et aux projets approuvés par le Département des Travaux Publics, d'après les règles de l'art et avec tout le soin nécessaire.

Il n'y sera mis en œuvre que des matériaux de la meilleure qualité que les localités puissent fournir, et, en tous cas, exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité et la durée des ouvrages.

En général, les maçonneries de parements seront exécutées en briques et celles de fondation et de remplissage, en moellons et libages bruts, ou aussi en briques. Les voûtes des ponts, aqueducs, pourront être faites en briques; les arêtes et les tablettes de recouvrement seront en pierre de taille; les socles et les cordons seront en moellons piqués sur toutes les faces vues.

ART. 7. La totalité du canal sera établie et livrée à la navigation dans un délai de quatre ans, à compter du jour de l'octroi de la concession définitive.

Les travaux s'exécuteront sans interruption.

ART. 8. Après l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du canal et de ses dépendances; il fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des écluses, ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif des écluses, etc., sera déposée, aux frais du concessionnaire, dans les archives de l'administration.

ART. 9. Pendant toute la durée de la concession, le canal et ses dépendances seront entretenus dans le meilleur état, de manière que la navigation soit toujours libre, sûre et facile. Les ouvrages seront soigneusement réparés et même reconstruits au besoin.

L'état du canal et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accident, par un ou plusieurs commissaires à désigner par l'administration.

Pour tout accident qui pourrait être attribué au défaut d'entretien du canal et de ses dépendances, le concessionnaire sera passible d'une amende de 1,000 francs au profit de l'État.

Si l'entretien était négligé sur un point quelconque du canal et de ses dépendances, le Gouvernement aurait l'option, ou de réduire temporairement la totalité des péages concédés, d'une quantité qui pourrait aller jusqu'à 50 p. %, et ce jusqu'au moment où les ouvrages seraient remis à l'entretien régulier, ou d'exécuter les travaux d'office pour compte du concessionnaire.

SECTION VII.

CONDITIONS GÉNÉRALES.

ART. 10. Le concessionnaire s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de quatre années, à partir de la date de l'octroi de la concession définitive, tous les travaux nécessaires à l'établissement du canal de Commines à Ypres.

Cette clause doit être considérée comme la base du contrat; les parties entendent que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

ART. 11. En acceptant le présent cahier des charges, le concessionnaire est présumé avoir vérifié les données et calculs sur lesquels il repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait, et s'être assuré de la possibilité de l'exécuter dans toutes ses parties.

Le Gouvernement entend n'être pas responsable des erreurs, imperfections ou lacunes qui pourraient s'y trouver.

ART. 12. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation de Commines à Ypres, ou dans toute autre contrée, voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire.

Il en sera de même :

1° Des modifications que pourraient éventuellement subir la taxe des barrières ou des péages, tant sur les voies de communication existantes, que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession.

2° Des modifications au tarif des douanes et de toutes autres mesures prises ou provoquées dans l'étendue des pouvoirs de l'administration.

ART. 13. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemins de fer qui traverseraient le canal concédé, le concessionnaire ne pourra mettre obstacle à ces traversées.

SECTION VIII.

PROJETS DÉFINITIFS.

ART. 14. Dans l'année à compter de la date de l'octroi de la concession définitive, le concessionnaire devra soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics, les projets complets, en triple expédition, de tous les ouvrages à exécuter conformément au présent cahier des charges.

Ces projets pourront être fournis par parties successives; mais chaque partie sera tout à fait complète, par rapport à une portion du développement total du canal.

Les projets dont il s'agit se composeront, pour le corps du canal, de plans et de profils en long et en travers, côtés et rapportés à un plan horizontal de comparaison, et, pour les écluses, ponts, ponceaux, aqueducs et tous ouvrages d'art, des détails généraux de construction. Aux plans exigés devra être joint un devis explicatif, comprenant la description des ouvrages. Le concessionnaire devra indiquer sur les plans à produire par lui, la position et le tracé des bassins. Si

les projets définitifs s'écartent en quelques points des données du cahier des charges, le concessionnaire sera tenu de signaler ces déviations, que le Gouvernement n'admettra qu'autant qu'il le jugera convenable. Le Ministre des Travaux Publics, après examen et rectification, s'il y a lieu, arrêtera dans le délai de deux mois les projets définitifs dont le concessionnaire ne pourra plus ensuite s'écarter sans autorisation.

SECTION IX.

FRAIS A CHARGE DU CONCESSIONNAIRE.

ART. 15. Tous les ouvrages prévus au présent cahier des charges, avec toutes les modifications et additions éventuelles quelconques et tous les ouvrages non prévus, mais dont la nécessité pourrait être ultérieurement reconnue pour la complète réalisation du canal de Commines à Ypres et de ses dépendances, sont entièrement et exclusivement, et sans distinction ni exception, à la charge du concessionnaire.

Il en est de même :

1° De tous les frais d'entretien, de réparation, tant ordinaire qu'extraordinaire, et de reconstruction, pendant la durée de la concession;

2° Des frais relatifs à la surveillance générale à exercer par le Département des Travaux Publics, tant sur les constructions que sur l'entretien.

ART. 16. Tous les terrains, bâtis ou non, et quelle qu'en soit la nature ou la destination, qu'il sera nécessaire d'acquérir ou d'occuper, soit définitivement, pour l'établissement du canal et de ses accessoires et dépendances de tout genre, soit provisoirement pour en extraire et faire des matériaux, y faire des dépôts et emprunts de terre à mettre en œuvre dans les remblais, ou pour établir des chemins de communication avec les lieux ou rivages d'où il sera nécessaire de faire venir des matériaux, seront acquis ou occupés par le concessionnaire et à ses frais.

Le concessionnaire prend également à sa charge, toutes indemnités pour détérioration de terrains, pour chômage, modifications ou destructions d'usines, et généralement pour tous dommages quelconques résultant des travaux.

Pour le cas de non arrangement amiable, en ce qui concerne l'acquisition des propriétés ou terrains en général, nécessaires à l'exécution du canal de Commines à Ypres et de ses dépendances, l'expropriation en sera poursuivie au nom du Gouvernement et dans les formes voulues par les lois en vigueur sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

SECTION X.

PÉAGES ET PRODUITS.

ART. 17. Le concessionnaire jouira, à titre d'indemnité pour la dépense qu'il s'engage à faire et les soins qu'il apportera dans l'exécution du canal de Commines à Ypres, de la perception, à son profit, pendant la durée de quatre-vingt-dix ans des droits suivants :

Par distance de 5,000 mètres et par tonneau de chargement. . . fr.	0 15
Par tonneau de la capacité du bateau	0 05
Par tonneau de la capacité du bateau (retour à vide).	0 03

Dans le cas où le concessionnaire, d'accord avec le Gouvernement, jugerait utile d'abaisser au-dessous de ces chiffres, les droits qu'il est autorisé à percevoir, les droits primitifs ne pourront plus être rétablis qu'après un délai de six mois.

Le concessionnaire aura le droit de planter sur le chemin de halage, sous la réserve qu'il se conformera à la décision du Département des Travaux Publics en ce qui concerne l'emplacement et l'essence des arbres.

Le concessionnaire aura, pendant la durée de la concession, la jouissance des produits de la pêche, des herbages et des plantations du nouveau canal

SECTION XI.

DURÉE DE LA CONCESSION.

ART. 18. La durée de la concession sera de 90 ans, à partir du jour où le canal concédé aura pu être livré à la navigation.

SECTION XII.

GARANTIES, MESURES COERCITIVES ET DE RÉPRESSION

ART. 19. Le cautionnement de 150,000 francs, fourni par le concessionnaire, demeurera affecté à la garantie de ses engagements.

Trois cinquièmes de ce cautionnement seront restitués au concessionnaire en trois termes égaux, à mesure qu'il aura été dûment constaté qu'il a été acquis des terrains ou exécuté des travaux pour une valeur respective d'au moins 100,000, 150,000 et 200,000 francs.

Les deux derniers cinquièmes seront retenus tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant au concessionnaire que pour servir éventuellement à solder les dépenses à faire d'office pour son compte, jusqu'à ce qu'il ait été dûment constaté que tous les travaux de premier établissement sont entièrement achevés et qu'ils ont été exécutés conformément aux clauses et conditions du présent cahier des charges.

ART. 20. Si, aux époques stipulées à l'art. 14 du présent cahier des charges, le concessionnaire n'avait pas soumis à l'approbation du Département des Travaux Publics les projets définitifs mentionnés audit article, ou s'il n'avait pas exécuté les travaux de premier établissement du canal à celle fixée par l'art. 7, et que les retards éprouvés, soit pour la production des projets définitifs, soit pour l'achèvement des travaux, ne pussent pas être attribués avec raison à des circonstances de force majeure et indépendantes de la volonté du concessionnaire, celui-ci serait déchu de tous ses droits, et il suffira, pour que sa déchéance soit prononcée, en ce qui concerne l'époque de l'achèvement des travaux, qu'il soit constaté par un procès-verbal dressé par un agent de l'administration à désigner par le Ministre

des Travaux Publics, que le délai, dans lequel les ouvrages devaient être exécutés, est expiré et que les travaux ne sont pas achevés.

Le concessionnaire ne sera recevable à invoquer la force majeure, qu'autant que, dans les dix jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, il en aurait fait reconnaître la réalité par l'administration.

Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir reprocher à l'administration ou à ses agents; il ne pourrait en argumenter qu'autant qu'il en aurait fait reconnaître la réalité et l'influence, au moment où ils auraient été posés, ou dans les dix jours au plus tard.

Art. 21. En cas de déchéance du concessionnaire, le Gouvernement pourvoira à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication à laquelle il sera procédé aux clauses et conditions du présent cahier des charges, avec cette modification, que la concession sera adjugée à celui des soumissionnaires qui aura offert la plus forte somme, ou le prix le plus élevé pour les travaux exécutés, les terrains acquis et payés, les matériaux approvisionnés, etc.

Il sera indiqué une mise à prix représentant la valeur présumée de ces travaux, terrains, matériaux, etc.

Il est toutefois expressément stipulé que l'adjudication pourra avoir lieu pour un prix inférieur à la mise à prix.

Le concessionnaire évincé recevra de l'adjudicataire le montant de la soumission qui aura été présentée par ce dernier.

Art. 22. Le concessionnaire déchu de ses droits, perdra en outre le cautionnement qu'il a fourni. Ce cautionnement sera acquis à l'État.

Art. 23. Pour sûreté des obligations imposées au concessionnaire, en ce qui concerne les travaux d'entretien, et sans que celui-ci puisse, dans aucun cas, contester l'opportunité de la mesure, le Gouvernement pourra, pendant toute la durée de la concession, exiger la consignation des recettes, et même, si le concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions qui lui auraient été faites à cet effet, opérer les recettes et en consigner le montant par ses propres agents, et ce, jusqu'à concurrence d'une somme de 30,000 francs, sur laquelle, le cas échéant, sera récupéré le montant des travaux exécutés d'office, augmenté d'un cinquième à titre d'amende.

Si la somme ci-dessus de 30,000 francs se trouvait réduite par suite d'exécutions d'office, le Gouvernement pourra toujours exiger ou opérer, comme il vient d'être dit, les consignations supplémentaires, pour en rétablir le montant.

Le Gouvernement pourra en outre se rembourser des avances qu'il aurait faites en exécution de l'art. 9, en opérant les recettes directement ou par voie d'adjudication.

SECTION XIII.

SURVEILLANCE DE LA PART DU GOUVERNEMENT.

Art. 24. Le Gouvernement fera surveiller par ses agents l'exécution des travaux, tant de premier établissement que d'entretien du canal.

Cette surveillance sera exercée aux frais du concessionnaire. A cet effet, celui-ci versera d'abord dans un délai de cinq mois, à partir de la date de l'octroi

de la concession définitive, dans la caisse qui lui sera indiquée, une somme de 3,000 francs, et, en outre, pendant toute la durée de la concession, et dans le cours du 1er trimestre de chaque année, 200 francs par an.

La surveillance dont il s'agit ici, a pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent ; elle est exclusivement d'intérêt public et n'emporte aucune direction.

Art. 25. Si, pendant l'exécution des travaux, et même après leur achèvement, il est reconnu que les ouvrages n'aient pas été exécutés conformément aux règles de l'art ou aux clauses et conditions du présent cahier des charges ou du devis spécial des travaux, et qu'ils laissent quelque chose à désirer, soit sous le rapport des dimensions, soit sous celui du mode d'exécution et de la nature ou de la qualité des matériaux, le Département des Travaux Publics les fera démolir, en tout ou partie, selon ce qu'il jugera nécessaire.

Le concessionnaire fera, le cas échéant reconstruire les ouvrages démolis : faute par lui de se conformer à cette clause du présent cahier des charges, les ouvrages démolis seront reconstruits d'office, à ses frais et pour son compte, et le montant de la dépense, augmenté d'un cinquième à titre d'amende, serait récupéré sur le cautionnement.

SECTION XIV.

AGENTS DU CONCESSIONNAIRE.

Art. 26. Le concessionnaire fera diriger et surveiller l'exécution de ses travaux par des agents de son choix et à sa nomination exclusive. Il nommera également les agents qu'il emploiera pour l'entretien du canal et à la perception des droits, etc.

Toutefois, les cantonniers devront être au préalable agréés par le Département des Travaux Publics ou son délégué.

Le Gouvernement accordera aux agents choisis par le concessionnaire, et sur la proposition de ce dernier, telles qualités qui leur seront nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions.

Ces mêmes agents seront en outre assermentés devant qui de droit, à l'effet d'être habiles à dresser des procès-verbaux constatant des contraventions. Ils devront être congédiés si le Département des Travaux Publics l'exige.

SECTION XV.

REMISE DU CANAL A L'EXPIRATION DE LA DURÉE DE LA CONCESSION.

Art. 27. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, ainsi que dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'art. 9 de la convention en date de ce jour, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire, dans la propriété des terrains et ouvrages désignés aux plan cadastral et état descriptif mentionnés dans l'art. 8, et il entrera immédiatement en jouissance du canal, de ses dépendances et de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de remettre en bon état d'entretien, le canal avec tous ses ouvrages et dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, maisons de gardes et de surveillants, bureau de perception et maison d'agence générale ou d'administration, machines, et en général tous autres objets immobiliers.

Dans les cinq années qui précèderont immédiatement le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du canal concédé et de les employer à rétablir en bon état ce canal et toutes ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, ils resteront la propriété du concessionnaire, à moins que l'État n'en demande la cession, auquel cas la valeur en sera fixée à dire d'experts.

Le concessionnaire conservera également la propriété de tous objets immobiliers non compris dans le bornage prévu à l'art. 8 du présent cahier des charges, et il pourra exiger que le Gouvernement les reprenne à dire d'experts ; de son côté, le Gouvernement pourra en exiger la cession, également à dire d'experts.

SECTION XVI.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 28. Le canal ne sera livré à l'exploitation qu'après qu'il aura été dûment constaté que tous les travaux de premier établissement sont achevés et qu'ils ont été exécutés conformément aux clauses et conditions du présent cahier des charges.

Il ne sera réputé avoir été mis régulièrement en exploitation qu'après qu'il aura été exploité sans interruption pendant trente jours consécutifs.

Art. 29. Le concessionnaire pourra rétrocéder sa concession à telle société qu'il jugera convenir le mieux à ses intérêts, en se conformant d'ailleurs aux lois et règlements en vigueur sur la matière, après que les statuts en auront été approuvés par le Gouvernement. La société qu'il aura éventuellement formée sera substituée à ses droits et obligations, comme si la concession lui avait été accordée directement.

La société constituée devra être représentée, près du Gouvernement, par son conseil d'administration ou par son directeur-gérant, selon ce qui sera ultérieurement réglé de commun accord à cet égard, et sera tenue de désigner un domicile réel ou d'élection, où les communications et ordres de l'administration pourront lui être adressés.

Si le concessionnaire forme une société en nom collectif ou anonyme, la compagnie sera tenue de désigner un de ses membres ou administrateurs, pour recevoir les notifications et significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre ou l'administrateur désigné fera élection de domicile dans l'un des chefs-lieux de province du royaume.

En cas de non désignation de l'un des membres de la Compagnie ou de la non élection de domicile par le membre ou administrateur désigné, toute signification

adressée à la Compagnie prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la province de Brabant ou au siége légal de la Société constituée.

ART. 30. Le montant des frais d'enregistrement sera fixe, et s'élèvera à fr. 1-70 en principal.

Tous les frais quelconques à résulter de la concession seront à la charge du concessionnaire.

Fait en double expédition pour être annexé à la convention de ce jour.

Bruxelles, le 25 juin 1862.

BUCHER. JULES VANDERSTICHELEN.