

(^)

(N° 4.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 JUILLET 1859.

EXÉCUTION DE DIVERS TRAVAUX D'UTILITÉ PUBLIQUE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Conformément aux ordres du Roi, j'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi d'une haute importance, au point de vue de la défense du pays aussi bien qu'au point de vue de sa prospérité.

Il s'agit, d'une part, de l'agrandissement de la ville d'Anvers et, d'autre part, de l'exécution de divers travaux d'utilité publique.

§ 1^{er}.

La question de l'agrandissement d'Anvers est depuis longtemps en suspens; il importe qu'elle soit enfin vidée.

Le Gouvernement s'est livré de nouveau à son examen avec toute l'attention dont elle est digne, et avec la ferme volonté de concilier à la fois les intérêts du commerce et de la population avec ceux de la défense nationale.

Après l'avoir soumise à une commission composée de 27 officiers généraux et supérieurs, il s'est arrêté définitivement à un projet qui, à ses yeux, répond à ces diverses exigences. L'annexe n° 1 en expose l'objet.

§§ 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11 et 12.

Les travaux hydrauliques occupent une très-large place dans les ouvrages d'utilité publique exécutés en Belgique depuis 1830. Plus de 75 millions de francs ont été votés par les Chambres et consacrés au réendiguement des polders, au rachat de la Sambre canalisée et du canal de Charleroy, à la construction du canal de Zelzaete, du canal latéral à la Meuse, du canal de la Campine, du canal de Deynze à la mer du Nord, à l'approfondissement du canal de Gand à Bruges, au redressement du

cours de l'Escaut, de la Meuse, de la Sambre, de la Dendre, de la Seine, des deux Nèthes, de l'Yser, etc., et à l'amélioration des ports et côtes.

Tous ces travaux ne sont pas entièrement terminés. Il reste à achever ceux qui concernent :

Le canal de Deynze à la mer du Nord vers Heyst ;
 Le canal de Gand à Bruges ;
 La 2^{me} section du canal de la Campine ;
 Les ports et côtes ;
 La Sambre ;
 La grande Nèthe, l'Yser et le canal de Plasschendaele ;
 La Dendre,
 Et l'Escaut supérieur.

En vous proposant, Messieurs, de décréter des travaux d'un autre ordre, le Gouvernement ne pouvait se dispenser de comprendre, en première ligne, les crédits nécessaires à l'achèvement de ceux qui viennent d'être énumérés.

Les motifs d'utilité de ces divers travaux, et les avantages que doivent en recueillir la navigation et l'agriculture, ont été exposés à différentes reprises à l'appui des projets de loi de crédits soumis aux Chambres. Je crois donc pouvoir m'y référer, et me borner à placer sous vos yeux des notes explicatives (annexes n° 2 à 10) qui vous permettront d'apprécier la nature et l'importance des travaux déjà effectués et de ceux qui restent encore à exécuter.

§ 7.

La navigation de la Lys présente souvent de sérieuses difficultés dans la partie comprise entre Harlebeke et Gand. Depuis longtemps le Gouvernement a reconnu qu'il serait possible d'y remédier, par un système de canalisation qui consisterait dans l'établissement d'une écluse à Astene. Un crédit vous est proposé dans ce but. (Voir annexe n° 11.)

§ 12.

Le niveau de flottaison de la Meuse a été notablement élevé par les barrages construits dans ce fleuve.

Lorsque le curage des égouts de la ville de Liège s'effectue, les eaux doivent être abaissées et la navigation est interrompue. L'alimentation du canal de la Campine, de son côté, se trouve réduite, et, par conséquent, les irrigations ne peuvent plus avoir lieu que dans de moindres proportions.

Pour faire cesser un état de choses qui compromet de nombreux intérêts, un crédit est réclamé par le Département des Travaux publics. Mais l'exécution du travail projeté intéressant également la ville, la moitié de la dépense seulement sera supportée par l'État. La justification plus complète du crédit se trouve à l'annexe n° 12.

§ 13.

De nouveaux chemins de fer ont été livrés à la circulation et d'autres sont en construction.

Pour que le pays retire de ces voies de communication tous les avantages désirables, il est nécessaire, qu'en général, les stations soient reliées, soit avec des chaussées communales pavées ou empierrées qui traverseront des communes restées jusqu'ici dans l'isolement, soit avec des centres de production.

Actuellement plusieurs stations sont souvent inaccessibles à un certain nombre de localités, soit parce que les chemins ne sont pas praticables en toute saison, soit parce que ces localités ne sont pas mises en communication avec les chemins de fer. Cette situation a été particulièrement signalée dans le Luxembourg depuis l'ouverture du chemin de fer qui traverse toute cette province, mais en passant à distance de la plupart des centres de population d'une certaine importance.

Comme il est nécessaire de remédier à ce fâcheux état de choses, le Gouvernement croit devoir demander un crédit qui sera employé en partie à la construction, aux frais de l'État, de routes de raccordement, et en partie en subsides aux communes qui se chargeront du pavage ou de l'empierrement de chemins aboutissant à des stations.

§ 14.

La nécessité de pourvoir, d'une manière définitive, à l'achèvement du chemin de fer de l'État est incontestable. Déjà en 1848, le Ministère soumettait aux Chambres un projet tendant à obtenir les crédits nécessaires pour terminer une œuvre que l'on peut, à juste titre, appeler une œuvre nationale; les événements politiques s'opposèrent à ce que ce projet fût discuté. Des besoins plus urgents firent ensuite ajourner les propositions relatives au chemin de fer. En 1853 et en 1856, des projets furent présentés, mais les circonstances qui s'opposaient à l'accroissement de la dette flottante ou à la négociation d'un emprunt, firent encore ajourner la discussion, et déterminèrent le Gouvernement à ne demander et les Chambres à n'accorder que des crédits partiels et insuffisants.

Le Ministère actuel a pensé que le moment était venu de réclamer enfin les moyens nécessaires pour parachever les routes et les stations du chemin de fer de l'État. L'annexe n° 13 contient le détail des travaux qui restent à effectuer.

§ 15.

La convenance et l'utilité de construire un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain sont reconnues depuis longtemps. Aux termes du projet de loi, cette construction aurait lieu aux frais du trésor. Les considérations qui militent en faveur de ce système sont exposées dans l'annexe n° 14.

§ 16.

Une commission a été instituée, en 1857, à l'effet d'apprécier dans son ensemble la meilleure destination à donner à tous les bâtiments civils de l'État situés à Bruxelles.

Le projet de transfert des deux Départements de la Justice et des Travaux publics rue de la Loi, lui a été soumis : il a reçu son approbation, sauf quelques points de détail.

Le rapport de la commission, qui a traité à ce projet, forme l'annexe n° 15.

§ 17.

De tous les locaux où siègent les cours et les tribunaux, le palais de Justice de la capitale est peut-être celui qui, par son état de vétusté et de dégradation, répond le moins à sa haute destination.

Déjà en 1858, le Gouvernement avait reconnu la nécessité de ne pas prolonger plus longtemps une situation qui est de nature à compromettre la dignité de la magistrature. Une allocation de 400,000 francs, formant le premier cinquième d'un crédit de 2 millions, avait été obtenue, mais des difficultés sur le choix de l'emplacement surgirent, et le projet demeura sans exécution. Le crédit fut reproduit dans les mêmes termes au Budget de 1859; de nouvelles difficultés se produisirent, et un nouvel ajournement en fut la conséquence.

Aujourd'hui, Messieurs, que l'État, la province et la ville sont enfin tombés d'accord, le Gouvernement croit devoir vous représenter les propositions adoptées en 1858 et 1859 : les dépenses de construction sont évaluées à 3,000,000 de francs; d'après nos propositions, qui sont plus amplement expliquées dans l'annexe n° 16, l'État y interviendrait pour les $\frac{2}{3}$, la province et la ville de Bruxelles, chacune pour $\frac{1}{6}$.

§ 18.

Des raisons de nécessité et de haute convenance rendent indispensable l'agrandissement du palais royal.

L'insuffisance des constructions actuelles est devenue plus évidente encore par un événement récent dont s'est réjoui le pays, et l'on ne saurait retarder plus longtemps les travaux nécessaires pour assurer un logement convenable au Roi et à son auguste famille.

L'annexe n° 17 contient le devis de ces travaux.

Le projet actuel est celui qui avait été recommandé déjà, dans ses dispositions principales, par la commission chargée, en 1857 (voir annexe n° 17^{bis}) d'examiner la meilleure destination à donner aux bâtiments civils situés à Bruxelles. Il forme la combinaison la plus restreinte qui ait été proposée pour l'agrandissement du palais.

§ 19.

L'ancien hôtel du Gouvernement provincial à Liège a été en partie détruit par un incendie; le terrain de l'emplacement et ce qui restait des constructions ont été aliénés, et l'on a décidé que les locaux du palais des anciens princes-évêques de Liège seraient restaurés et appropriés à l'habitation du Gouverneur et aux bureaux de l'administration provinciale. Les corps judiciaires siègent également dans ce palais. La somme réclamée doit pourvoir aux dépenses les plus indispensables et

les plus urgentes parmi celles qui restent à faire pour cet antique édifice. Elle est destinée à assurer le service de la Cour et des tribunaux, à achever l'habitation du Gouverneur, les bureaux, la restauration de la façade du palais et à l'exécution des travaux pour dégager les abords de l'hôtel provincial vers la rue Notger.

Voir la note formant l'annexe n° 18.

§ 20.

S. A. R. Monseigneur le duc de Brabant ayant renoncé à établir sa résidence dans le palais de la rue Ducale, qui avait été mis à sa disposition par la loi du 23 mars 1853, le Gouvernement a pensé que l'on pouvait tirer un parti utile, pour des objets d'intérêt général, des vastes locaux que renferme ce palais (voir annexe n° 19). Il a fait étudier la question par la commission royale des monuments, et celle-ci, après un examen attentif, a jugé que le palais pouvait être approprié pour les expositions générales des beaux-arts, pour les concerts du Conservatoire royal de musique et pour les diverses cérémonies publiques; et, comme destination permanente, qu'il était possible d'établir dans le palais des locaux pour le musée moderne, ainsi que pour les séances des différentes classes de l'Académie royale des beaux-arts, des lettres et des sciences, et pour son service administratif.

Le devis estimatif des travaux à exécuter, pour approprier le palais à ces diverses destinations, forme l'annexe n° 19^{bis}.

La combinaison proposée permet d'ajourner les constructions projetées l'année dernière pour l'agrandissement des Musées et qui comportaient une dépense de 1,800,000 francs. En transférant ailleurs le musée moderne et d'autres services qui occupent actuellement une partie des locaux du Musée, on obviara d'ailleurs aux principales difficultés que présente l'exiguïté de ces locaux pour les collections qui resteront au Musée, et auxquelles un supplément d'espace sera accordé.

D'autre part, cette combinaison permettra enfin de renoncer, pour les expositions des beaux-arts, aux constructions provisoires, lesquelles, depuis 1830, pour ces expositions seulement, ont absorbé une somme de plus de 122,000 francs.

§ 21.

Le régime des eaux de la Vesdre a subi, depuis quelques années, des perturbations qui compromettent à la fois l'industrie verviétoise et la salubrité publique.

Il en est de même de la Mandel, dont les eaux traversent la ville de Roulers.

L'annexe n° 20 explique et justifie l'intervention du Gouvernement pour remédier à un état de choses qui intéresse deux villes industrielles importantes.

Je viens, Messieurs, de parcourir la liste des travaux projetés par le Gouvernement. Ainsi que vous l'aurez remarqué, il ne s'agit, pour la plupart, que de continuer des travaux décrétés sous les Législatures précédentes. Tous ont un caractère incontestable d'utilité. Aussi, le Ministère est-il convaincu que la Chambre en accueillera la proposition avec faveur.

Il reste à vous rendre compte des voies et moyens que le Cabinet propose d'affecter à leur exécution.

Durant de longues années, les revenus ordinaires étaient insuffisants pour faire face aux dépenses de même nature. Des ressources extraordinaires étaient appliquées à combler le déficit. Cet état de choses a entièrement cessé depuis les mesures qui ont été prises en 1849 et en 1851 pour rétablir l'équilibre entre les recettes et les dépenses de l'État. A dater de cette époque, un excédant de ressources ordinaires qui s'est accru par la progression naturelle et continue des revenus, a servi à couvrir des dépenses extraordinaires. Si l'on analyse, en effet, les comptes de l'administration des finances, on est amené à constater que, depuis 1849, tous les Budgets ordinaires⁽¹⁾ n'ont cessé de se fermer avec des excédants de recette.

L'Exposé de la situation du trésor que j'ai eu l'honneur de soumettre à la Chambre, au début de la session actuelle, présenté le résumé, à partir de 1850 jusqu'en 1858, des recettes et des dépenses de toute nature, tant ordinaires qu'extraordinaires. Le boni ou le déficit constaté à la fin de chaque exercice, est le résultat de la balance de ces divers éléments.

D'après le tableau inséré à la suite de cet Exposé, page 74, les recettes ordinaires des exercices 1857 et 1858, comparées aux dépenses ordinaires des mêmes exercices, ne devaient laisser qu'un excédant de ressources, le premier de 4,900,000 francs, et le second de 10,500,000. Ces excédants seront dépassés; on prévoit qu'ils atteindront 8,400,000 francs pour 1857 et plus de 11,000,000 de fr. pour 1858.

Grâce à cette situation favorable, le déficit que nous avaient légué plusieurs exercices, et notamment ceux de 1830 à 1848, était entièrement éteint à l'ouverture de l'exercice 1859.

Bien que les événements politiques aient exercé, pendant ces derniers mois, une certaine influence sur nos recettes, tout concourt néanmoins à faire espérer que l'exercice 1859 se fermera également avec un boni notable, même en tenant compte des engagements qui doivent résulter de l'emprunt que le Gouvernement demande l'autorisation de contracter.

Je viens de dire que l'exercice 1858 nous laisserait un boni probable de plus de 11 millions; mais il serait imprudent de s'appuyer sur ce résultat pour en conclure que l'avenir nous réserve, chaque année, une situation aussi favorable. L'année 1858, succédant à des années qui ont été traversées par une crise politique, une crise alimentaire et même une crise financière, peut d'ailleurs être envisagée comme une année exceptionnelle, sous le rapport des produits. Nous croyons nous écarter moins des probabilités, en basant nos prévisions sur la moyenne des excédants de recette de 1854 à 1858. Cette moyenne est d'environ 7,500,000 francs.

La proposition que j'ai l'honneur de vous soumettre d'affecter annuellement une partie de cet excédant (5,000,000) à l'exécution des travaux que nous avons énumérés, ne doit donc pas paraître hasardée.

(1) L'exercice 1852 est présenté, dans les tableaux joints à l'Exposé de la situation du trésor, page 74, comme ayant laissé un déficit; mais on y a rangé, par erreur, parmi les dépenses ordinaires, les crédits extraordinaires affectés, par la loi du 14 décembre 1852, au matériel de l'artillerie et du génie: abstraction faite de ces crédits, il laisse réellement un boni de plus de 1,350,000 francs.

Mais alors même que les résultats ne répondraient pas complètement à ces prévisions, ils ne devraient pas encore éveiller en nous la moindre appréhension.

La Dette flottante, plus particulièrement destinée à faire face aux besoins du trésor, nous offrirait momentanément les ressources nécessaires pour parer à cette éventualité.

En maintenant les émissions dans les limites de 15 à 20,000,000, il est incontestable qu'aucun embarras n'en résulterait pour le trésor.

La proposition de consacrer une partie de nos recettes ordinaires à des travaux extraordinaires se combine avec celle d'un emprunt qui serait fixé à 45,000,000 de francs. En le limitant à ce chiffre, nous avons été guidés par un double motif : c'est d'abord parce que, réduit à ce terme, il ne nous soumet à aucune obligation que l'État ne soit en position de remplir : c'est ensuite parce que, quelque activité que l'on déploie, les travaux qu'il s'agit d'exécuter dureront inévitablement pendant plusieurs années. L'expérience est là pour attester que l'exécution de grands travaux d'utilité publique, alors même qu'ils sont disséminés sur la surface du pays, n'entraîne guère au delà de 5 à 6,000,000 de dépense par année. Ce serait donc imposer au trésor une charge trop onéreuse que de contracter un emprunt, dont les intérêts et l'amortissement absorberaient des sommes très-considérables, tandis que la plus grande partie des ressources qui en proviendraient ne pourrait recevoir aucune destination immédiate.

Il est d'ailleurs d'autres moyens dont nous pouvons encore disposer si l'on n'a pas recours immédiatement à l'emprunt :

Bien que le Gouvernement soit, chaque année, autorisé à émettre des bons du Trésor pour une valeur considérable, il n'a cessé d'user avec ménagement de cette faculté. Ainsi, en 1856, il pouvait émettre des bons pour 27,604,000 francs, il n'en a émis que pour 11,463,000; en 1857, il n'en émet que 15,425,000 sur 28,235,000; en 1858, que 12,639,000 sur 26,575,000; et enfin, pour les six premiers mois de 1859, que 10,178,000 sur 21,347,000 francs.

Il reste, on le voit, encore plus de 11,000,000 de bons dont le Gouvernement peut disposer en vertu des autorisations que la Législature lui a accordées.

D'un autre côté, le solde disponible du trésor que le Gouvernement peut momentanément affecter à des besoins extraordinaires, s'élevait, au 1^{er} juillet, à plus de 50,000,000.

La situation du Trésor est donc éminemment favorable, puisqu'elle ne nous place pas dans l'obligation immédiate de contracter l'emprunt, mais qu'elle nous laisse les maîtres d'apprécier l'opportunité de le conclure.

Il me reste, avant de terminer cet exposé, à appeler l'attention spéciale de la Chambre sur la disposition qui règle l'intervention de la ville d'Anvers dans l'exécution des travaux d'agrandissement.

La Chambre se rappellera que deux propositions ont été formulées par la ville au mois de juin et au mois de juillet 1858.

Le Ministère les ayant jugées inacceptables, l'administration communale en a soumis de nouvelles.

La ville interviendrait dans la dépense d'exécution des travaux d'agrandissement et de défense jusqu'à concurrence de 10 millions de francs, en compensation de laquelle le Gouvernement lui céderait les terrains, les constructions et les fortifications de l'enceinte actuelle.

La démolition des forteresses se ferait par la ville et à ses frais. La dépense en est évaluée à un million de francs, déduction faite de la valeur des matériaux.

La somme de 10 millions serait versée au trésor, savoir : 5 millions le jour de la mise en possession des terrains, etc., et 5 millions trois ans après.

Si la vente des terrains à réaliser vient à produire une somme supérieure à 10 millions, le surplus des prix de vente appartiendrait, pour moitié, à l'État.

Nous aimons à nous persuader que ces propositions recevront un accueil favorable de la part de la Législature.

La Chambre constatera avec satisfaction, je l'espère, que les grands travaux proposés par le Gouvernement et qui sont destinés à accroître largement la richesse nationale, peuvent être exécutés sans réclamer aucun sacrifice des contribuables, grâce à l'excellente situation des finances du pays.

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.

PROJET DE LOI.

Léopold,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Nos Ministres de l'Intérieur, de la Justice, des Travaux publics, de la Guerre 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 DE LA GUERRE.

§ 1 ^{er} . — Pour travaux d'agrandissement de la ville d'Anvers et pour la continuation des travaux de défense, vingt millions de francs	20,000,000
---	------------

AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

A. Canaux, rivières, ports et côtes.

§ 2. — Pour l'achèvement du canal de Deynze à la mer du Nord vers Heyst, neuf cent mille francs	900,000
---	---------

§ 3. — Pour l'approfondissement du canal de Gand à Bruges, un million trois cent quarante mille francs	1,340,000
--	-----------

§ 4. — Pour l'élargissement de la deuxième section du canal de la Campine, un million quatre cent mille francs	1,400,000
--	-----------

§ 5. — Pour l'amélioration du port d'Ostende, six cent cinquante mille francs	650,000
---	---------

§ 6. — Pour l'établissement d'un port de refuge et la construction d'écluses à Blankenberghe, six cent mille francs.	600,000
--	---------

§ 7. — Pour travaux de canalisation de la Lys; trois cent mille francs	300,000
--	---------

A REPORTER	25,190,000
----------------------	------------

REPORT . . . fr.	25,190,000
§ 8. — Pour l'approfondissement de la Sambre, dans la partie comprise entre Mornimont et la frontière de France, un million de francs	1,000,000
§ 9. — Pour l'amélioration du régime de la grande Nèthe, de l'Yser et du canal de Plasschendaale et de Nieuport par Furnes à la frontière de France, neuf cent mille francs	900,000
§ 10. — Pour l'amélioration du régime des eaux de la Dendre, un million cinq cent mille francs	1,500,000
§ 11. — Pour travaux à exécuter à l'Escaut supérieur, dans le but d'améliorer l'écoulement des eaux, la navigation et le halage, cinq cent cinquante mille francs	550,000
§ 12. — Pour la part de l'État dans les frais de construction d'un aqueduc latéral à la Meuse, entre le bassin d'Avroi et le canal de Liège à Maestricht, deux cent dix mille francs	210,000

B. Routes.

§ 13. — Pour travaux de raccordement de routes, tant au chemin de fer de l'État qu'aux chemins de fer concédés, cinq cent mille francs	500,000
--	---------

C. Chemin de fer.

§ 14. — Pour le parachèvement du chemin de fer de l'État, savoir :

Voie fr.	1,600,000
Doubles voies	700,000
Stations et dépendances	5,150,000
Ensemble sept millions quatre cent cinquante mille francs	7,450,000

§ 15. — Pour la construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, par Cortenberg, quatre millions de francs	4,000,000
--	-----------

D. Bâtiments civils.

§ 16. — Pour le transfert, rue de la Loi, des Ministères de la Justice et des Travaux publics, sept cent mille francs	700,000
---	---------

AU MINISTÈRE DE LA JUSTICE.

§ 17. — Pour la part de l'État dans les frais

A REPORTER. . . fr.	42,000,000
---------------------	------------

REPORT. . . fr.	42,000,000
de construction d'un nouveau palais de Justice à Bruxelles, un million deux cent mille francs	1,200,000

AU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

§ 18. — Pour l'agrandissement du palais royal à Bruxelles, six cent soixante-quinze mille francs 675,000

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

§ 20. — Pour travaux d'appropriation du palais ducal pour les expositions générales des beaux-arts, le musée moderne, les solennités publiques, etc., trois cent vingt-cinq mille francs 325,000

§ 21. — Pour subsides destinés à des travaux d'amélioration du régime de la Vesdre et de la Mandel, dans un intérêt industriel et hygiénique, cinq cent mille francs 500,000

TOTAL. 48,000,000

ART. 2.

La ville d'Anvers interviendra dans les dépenses d'exécution des travaux prévus au § 1^{er} de l'art. 1^{er}, jusqu'à concurrence d'une somme de dix millions de francs, en compensation de laquelle l'État lui abandonnera les terrains, les constructions et les fortifications de l'enceinte actuelle.

La démolition des fortifications se fera par la ville et à ses frais.

La somme de dix millions sera versée au trésor, savoir : cinq millions le jour de la mise en possession des terrains, constructions et fortifications, et cinq millions dans le terme de trois années, à partir de ce jour.

Si la vente de terrains à opérer par la ville produisait une somme supérieure à dix millions de francs, le surplus du prix de vente serait dévolu moitié à l'État, moitié à la ville.

Le Gouvernement est autorisé à conclure avec la ville d'Anvers une convention sur les bases qui précèdent.

ART. 3.

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

Un crédit de quatre-vingt-dix mille francs est ouvert au Ministère des Finances pour couvrir les frais de confection

et d'émission des titres de cet emprunt. Il fera l'objet de l'article 17^m du Budget de la Dette publique pour l'exercice 1859.

ART. 4.

§ 1^{er}. — Les dépenses nécessaires au complet achèvement des travaux repris aux §§ 1^{er}, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17 et 18 de l'article 1^{er}, seront couvertes par les ressources ordinaires de l'État.

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

A l'exercice 1859, jusqu'à concurrence de fr. 4,525,000

Et à chacun des exercices 1860 à 1865 jusqu'à concurrence de 5,000,000

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

ART. 5.

Le Gouvernement est autorisé à faire exécuter, par voie de concession de péages et aux conditions qu'il déterminera, les travaux nécessaires pour améliorer le régime de la Dendre, ainsi que la construction d'un canal de Blaton à Ath.

Les crédits ouverts au § 10 de l'art. 1^{er} et au § 1^{er} de l'art. 4 de la présente loi, pour l'amélioration du régime des eaux de la Dendre, pourront être alloués par le Gouvernement, à titre de subside, jusqu'à concurrence de deux millions cinq cent mille francs, à la compagnie qui se constituerait pour l'exécution de ces travaux.

ART. 6.

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

Donné à Laeken, le 20 juillet 1859.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre de l'Intérieur,

CA. ROGIER.

Le Ministre de la Justice,

VICTOR TESCH.

Le Ministre des Travaux publics,

JULES VANDER STICHELEN.

Le Ministre de la Guerre,

ROD. CHAZAL.

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

La discussion et le rejet du projet de loi sur les fortifications d'Anvers, dans la session de 1858, imposaient au Gouvernement le devoir de soumettre à un nouvel examen l'ensemble des questions relatives à la défense générale du pays.

Cet examen a été fait par une commission de 27 membres choisis parmi les officiers de toutes armes qui, en raison de leurs positions spéciales, de leurs travaux personnels ou même de la divergence de leurs vues, pouvaient se livrer avec fruit à la discussion des points controversés.

La commission a été unanime pour reconnaître que, dans l'état actuel de l'art de la guerre, le système de défense du pays doit être basé sur le principe de la concentration des forces défensives, principe incompatible avec le maintien de toutes les places frontières créées après 1815, en vue d'une situation qui n'existe plus.

Ces places, ont d'ailleurs, pour la plupart, perdu leur importance militaire par suite des nombreuses voies de communication qui sillonnent nos frontières et par suite des bâtisses nuisibles à la défense que l'on a élevées dans le voisinage de quelques-unes, en contravention à la loi sur les servitudes.

En disséminant notre armée dans un cordon de places construites pour la défense du royaume des Pays-Bas et qui, dans certaines éventualités, devaient être occupées par 60,000 hommes de troupes étrangères, nous serions faibles partout et le pays n'aurait qu'une sécurité apparente.

Frappée de cet inconvénient et s'inspirant des opinions émises sur la défense des petits États par les plus illustres capitaines, la commission a proposé de ne garder que les places existantes au nombre strictement nécessaire, et de concentrer notre armée et notre matériel de guerre sur une grande position stratégique organisée pour une défense opiniâtre.

Après une discussion approfondie sur le choix de cette position, la commission s'est prononcée pour Anvers, qui, sous tous les rapports, a été jugée préférable à la position de Bruxelles comme centre de la défense nationale.

Il a été reconnu que la position d'Anvers présente, au point de vue militaire, des avantages tels que notre armée, concentrée sur ce point, pourrait, dans toutes les hypothèses d'invasion, jouer un rôle plus important et protéger plus efficacement le pays que ne le feraient des détachements de quelques mille hommes disséminés dans des places fortes, sans influence désormais sur les opérations de la guerre.

Le Gouvernement n'a pu méconnaître ce grand principe, déjà admis en 1847 et qui a été partiellement appliqué, peu de temps après, par la construction du camp retranché actuel.

Il s'agit aujourd'hui d'appliquer ce principe d'une manière plus complète en assurant à l'armée les moyens de tirer de la position d'Anvers tout le parti possible.

Consultée sur ce point, la commission a été d'avis que l'intérêt militaire, autant que les intérêts du commerce et de la population, rendent nécessaire l'agrandissement général de la place d'Anvers.

L'agrandissement au nord, présenté dans la session extraordinaire de 1858, lui a paru moins avantageux que l'agrandissement général admis en principe par le Gouvernement dès 1856. Ce dernier agrandissement donne une satisfaction complète aux intérêts commerciaux du pays et de la ville d'Anvers et constitue, tant sous ce rapport que sous le rapport militaire, une solution définitive satisfaisant à tous les besoins du moment comme à toutes les nécessités de l'avenir.

Parmi les avantages que présente le projet définitif soumis à la Législature, on peut signaler les suivants :

1° La ligne de forts du camp retranché se trouvant à 6,700 mètres environ du centre de la ville d'Anvers, on peut considérer cette ville comme à l'abri d'un bombardement, même en tenant compte de la grande portée des nouvelles bouches à feu ;

2° L'enceinte, enveloppant les faubourgs de Berchem et de Borgerhout, pourra en cas de siège, recevoir toutes les forces disponibles du pays et l'immense matériel nécessaire à sa défense, sans qu'il en résulte le moindre encombrement ;

3° L'armée trouvera en avant comme en arrière de cette enceinte de larges espaces libres favorables à la défense et au campement des troupes ;

4° La nouvelle enceinte n'ayant pas, comme l'enceinte actuelle, de vastes faubourgs au pied des glacis, pourra se défendre énergiquement et assurer au camp retranché une protection efficace.

Le Gouvernement n'a jamais méconnu ces avantages. Tous les projets présentés pour l'établissement d'un nouveau système de forts détachés ont été conçus de manière à n'apporter aucun obstacle à l'agrandissement général de la ville, et dans la discussion qui a eu lieu l'année dernière à la Chambre, on n'a pas contesté que, dans l'avenir, l'agrandissement général deviendrait nécessaire aussi bien au point de vue militaire qu'au point de vue des intérêts de la population.

Depuis cette discussion, plus de 300 constructions particulières ont été élevées dans l'intérieur du camp retranché, et tout fait présager que le mouvement ascendant de la population d'Anvers (qui, depuis quelque temps, s'accroît de 3,000 âmes par an) ne s'arrêtera pas.

En présence de cette situation et de l'avis exprimé par la commission, le Gouvernement n'hésite pas à soumettre à la Législature un projet d'ensemble qui, par ses avantages nombreux et surtout par le système de la centralisation des forces défensives qu'il consacre définitivement, aura pour résultat de donner satisfaction à un grand intérêt civil, et de permettre à la Belgique de remplir dignement et efficacement les devoirs que sa neutralité lui impose. En votant ce projet, la Législature augmentera la confiance et la force morale de l'armée et la sécurité du pays,

tout en donnant à l'Europe une nouvelle preuve de patriotisme et d'intelligence politique.

Le Gouvernement aura soin de régler les travaux de cette entreprise nationale de manière que notre principale position défensive acquière, dès le commencement des travaux, un nouveau degré de force.

Le système de fortification adopté et la combinaison de la nouvelle enceinte avec la ligne des fortins existants, permettront d'atteindre ce but sans la moindre difficulté.

Pour ce qui regarde la nature et l'importance des ouvrages proposés, il suffira de faire observer que le Gouvernement n'a rien négligé pour que les nouvelles fortifications d'Anvers fussent à la hauteur des progrès que l'art de l'ingénieur et celui de l'artilleur ont réalisés en Belgique et dans d'autres pays.

Le projet soumis à la Législature comporte :

1° La construction d'une enceinte fortifiée partant de l'Escaut, entre le fort du Nord et l'ancien fort Piémontel, passant entre Dam et Merxem et entre Borgerhout et Deurne, puis longeant la gorge des forts n° 1, 3, 5, 6 et 7, et se reliant à la citadelle actuelle ;

2° L'établissement d'un système de forts détachés dont le plus rapproché se trouve à 2,500 mètres environ de la nouvelle enceinte ;

3° La construction d'un ouvrage destiné à servir de réduit à un fort en terre que l'on construira, en cas de siège, devant Merxem, pour empêcher le bombardement de la ville de ce côté ;

4° La construction d'un fort en terrassements sur la rive gauche de l'Escaut, en regard d'Austruweel, fort destiné à compléter le système de défense du fleuve.

Ces travaux sont évalués à 48,927,000 francs.

20 millions seraient prélevés sur le produit de l'emprunt ;

18,927,000 francs seraient couverts par les ressources ordinaires ;

Les 10,000,000 restants le seront au moyen de pareille somme que la ville d'Anvers s'est engagée à verser dans les caisses de l'État.

La Chambre comprendra que le Gouvernement ne peut livrer à la publicité les documents relatifs aux travaux de la commission instituée par lui. Ces documents, assez volumineux, les plans et devis détaillés des ouvrages à construire ; ainsi que plusieurs mémoires et notes explicatifs des décisions prises, sont réunis et déposés au Département de la Guerre. Le chef de ce Département et des membres de la commission, qu'il a désignés dans ce but, seront à la disposition de Messieurs les membres de la Législature qui voudraient prendre communication de ces documents, ou qui désireraient recevoir des explications détaillées sur toutes les parties du système de défense et de fortification soumis à leurs délibérations.

ANNEXE N° 2.

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

La loi qui a autorisé le Gouvernement à ouvrir, de Deynze à Schipdonck, un canal de dérivation des eaux de la Lys vers le canal de Gand à Bruges, remonte au 18 juin 1846. Un premier crédit de 500,000 francs, a été accordé par cette loi fr. 500,000

D'autres crédits successifs ont été ouverts, savoir :

Loi du 28 mars 1847.	250,000
— 17 avril 1848.	400,000
— 17 juillet 1849	500,000
— 4 juin 1850	530,000
ENSEMBLE. fr.	1,980,000

La continuation de ce canal vers la mer du Nord, à Heyst, a été décrétée par la loi du 20 décembre 1851, qui a alloué en même temps, au Ministre des Travaux publics, un premier crédit de . fr. 2,500,000

A ce crédit sont venus s'ajouter les suivants :

Loi du 7 juin 1855.	1,200,000
— 21 mars 1856.	1,754,000
— 5 mars 1858.	1,300,000
ENSEMBLE. fr.	6,754,000

Au moyen de ces allocations successives, le Gouvernement a fait exécuter les travaux ci-après :

Construction d'une écluse maritime à Heyst et d'une écluse de garde à Ramscapele;

Établissement de la section du canal de dérivation des eaux de la Lys, comprise entre Damme et la mer;

Établissement de la section comprise entre Schipdonck et Maldegheem;

Construction des ouvrages d'art de cette même section.

Le crédit de 1,300,000 francs, mis à la disposition du Gouvernement par la loi du 5 mars 1858, est affecté à l'établissement du chenal d'accession entre l'écluse de Heyst et la mer, et à la construction de deux siphons à établir, l'un sous le canal de Bruges à l'Écluse, l'autre sous le canal d'écoulement des eaux du sud de Bruges.

Il ne reste dès lors plus qu'à exécuter la section comprise entre Maldegheem et Damme.

Un crédit de 1,225,000 francs est réclamé à cet effet.

Une somme de 200,000 francs y est ajoutée, à l'effet de pouvoir convertir le barrage de Deynze en une écluse de navigation.

Ce barrage établi au point de jonction de la Lys et du canal de dérivation des eaux de cette rivière vers la mer du Nord, à Heyst, a été construit de manière à pouvoir, au besoin, être converti en une écluse de navigation.

Dans la pensée du Gouvernement, le moment est venu de construire, à Deynze, un ouvrage d'art qui permette de livrer à la navigation la partie du canal de dérivation de la Lys, comprise entre Deynze et Schipdonck, localité située sur le canal de Gand à Bruges.

Un arrêté royal du 16 janvier 1857 a concédé la construction d'un canal destiné à établir une jonction entre l'Escaut, à Bossuyt, et la Lys, à Courtrai.

Cette voie navigable est aujourd'hui en cours d'exécution, et il y a tout lieu de croire que, dans un avenir peu éloigné, elle pourra être livrée à la navigation.

Ce serait donc faire chose éminemment utile que de rendre navigable la partie du canal de dérivation de la Lys, comprise entre Deynze et Schipdonck.

Le moment est proche, en effet, où la navigation charbonnière du couchant de Mons pourra 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 prolongement, 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.

En rendant, d'ailleurs, navigable cette partie du canal de dérivation de la Lys, on rendrait plus facile la remonte des bateaux de Gand vers Courtrai, puisque, au lieu de remonter toute la Lys, ils pourraient opérer un parcours plus facile que celui de la Lys en remonte, en naviguant de Gand vers Schipdonck d'abord, sur le canal de Gand à Bruges, et de Schipdonck jusqu'à Deynze ensuite, par le canal de dérivation de la Lys.

La transformation du barrage de Deynze en une écluse de navigation permet d'arriver à ce résultat.

La dépense d'exécution de ces travaux est évaluée à 200,000 francs.

ANNEXE N° 3.

Approfondissement du canal de Gand à Bruges.

L'approfondissement du canal de Gand à Bruges a été décrété par la loi du 20 décembre 1851, dans le but de mettre le tirant d'eau de cette voie navigable en rapport avec celui du canal de Bruges à Ostende.

Cette loi a mis, à cet effet, à la disposition du Ministre des Travaux publics, un premier crédit de fr.	1,000,000
La loi du 12 mars 1856 y a ajouté.	1,000,000
et celle du 5 mars 1858	700,000
TOTAL. fr.	2,700,000

Les deux premiers crédits ont été affectés aux 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 troisième crédit de 700,000 francs accordé par la loi du 5 mars 1858, mettra le Gouvernement à même de faire continuer les travaux dans la direction de Gand.

Les crédits encore nécessaires à leur achèvement sont évalués à 2,105,000 francs, y compris une somme de 450,000 francs destinée à établir, à Gand, une branche de raccordement entre le canal et le bassin de cette ville.

ANNEXE N° 4.

Élargissement de la 2^{me} section du canal de la Campine.

La 2^{me} section du canal de la Campine, comprise entre la Pierre-Bleue et Herenthals, a été établie provisoirement sur une largeur au plafond de 6 mètres; mais on a disposé les digues de manière à porter cette largeur à 10 mètres, en enlevant, à cet effet, deux banquettes de 2 mètres de largeur chacune, laissées à l'intérieur des digues, de part et d'autre de l'axe du canal.

Les écluses ont 5^m,20 de largeur et 45 mètres de longueur de sas; les bajoyers de ces écluses sont en fascinages.

La 3^{me} section comprise entre Herenthals et l'écluse n° 6, établie à proximité et en amont des bassins maritimes que la ville d'Anvers fait construire dans ce moment (sections dont les travaux sont à la veille d'être achevés), sera établie sur une largeur au plafond de 10 mètres, avec écluses de 7^m,20 de largeur et 50 mètres de longueur de sas; ces dimensions sont celles des canaux de Liège à Maestricht et de Maestricht à Bois-le-Duc, dont le canal de la Campine forme le prolongement jusqu'à Anvers.

Lorsqu'on a décidé l'exécution de la 3^{me} section sur les dimensions qui viennent d'être indiquées, on a admis en principe que l'on donnerait un jour les mêmes dimensions aux deux premières. Comme conséquence de ce principe, le travail dont il s'agit a déjà reçu un commencement d'exécution: la loi du 7 juin 1855 a décrété l'élargissement et l'approfondissement de la 1^{re} section du canal de la Campine, comprise entre Bocholt et la Pierre-Bleue, et l'élargissement de la tête d'écluse de Bocholt, et a ouvert, dans ce but, un crédit de 300,000 francs au Gouvernement.

Les travaux décrétés sont en cours d'exécution.

Il importe que le Gouvernement soit en mesure de procéder également à l'élargissement de la 2^{me} section.

La dépense à résulter de ce travail est évaluée à 2,300,000 francs.

ANNEXE N° 5.

Amélioration du port d'Ostende.

Le § 7 de l'article 8 de la loi du 20 décembre 1851, a ouvert au Gouvernement, pour l'amélioration des ports et côtes, un premier crédit s'élevant à fr.	400,000
Un second crédit lui a été ouvert par la loi du 7 juin 1855, jusqu'à concurrence de	500,000
Un troisième l'a été par la loi du 12 mars 1856, jusqu'à concurrence de	640,000
Enfin, un quatrième crédit de l'a été par la loi du 5 mars 1858.	700,000
ENSEMBLE fr.	2,040,000

Au moyen des trois premiers crédits, le Gouvernement a fait procéder à l'exécution des travaux ayant pour but d'améliorer les côtes et le port d'Ostende.

Les travaux effectués s'appliquent, savoir :

- 1° Aux ouvrages ayant pour objet de garantir les abords de l'écluse de Heyst, et d'empêcher le déferlement des vagues sur la digue;
- 2° A la construction de la digue d'enceinte du bassin de retenue de la nouvelle écluse de chasse à établir à l'est du port d'Ostende;
- 3° Au premier creusement d'une partie de ce bassin de retenue.

Les travaux d'établissement de la nouvelle écluse de chasse, projetée à l'est du port d'Ostende, et à son raccordement avec la digue existante, étaient estimés devoir coûter 831,700 francs.

L'administration y a consacré la somme qui restait encore disponible sur le crédit de 640,000 francs, et, en outre, la majeure partie du crédit de 700,000 francs ouvert par la loi du 5 mars 1858.

Le Gouvernement demande, par le projet de loi actuel, à être autorisé à continuer les travaux de creusement du bassin de retenue et autres qui resteront à effectuer pour compléter l'ensemble des ouvrages projetés en vue d'améliorer le port d'Ostende.

Ces travaux complémentaires sont évalués à 1,245,000 francs.

ANNEXE N° 6.

Établissement d'un port de refuge à Blankenberghe.

Autrefois, une écluse de décharge, située à l'ouest de Blankenberghe, évacuait directement à la mer les eaux d'une partie notable du territoire nord de la Flandre occidentale.

Cette écluse n'existe plus.

Vers 1626, l'autorité en ordonna, non pas à la vérité, semble-t-il, la démolition, mais la fermeture.

Le canal de Bruges à Ostende venait d'être ouvert; l'eau y manquait.

Dans la vue de l'alimenter au moyen des eaux du pays, on construisit l'écluse dite *de Speyen*, établie dans la digue droite du canal, à environ 2,500 mètres en aval du pont de *Scheepsdaele*.

Cette construction amena la fermeture de l'écluse de Blankenberghe. La pente du terrain étant vers cette écluse, on ne pouvait la maintenir ouverte à moins de voir les eaux s'écouler à la mer, au lieu d'alimenter le canal.

Toutefois, on a dû se réserver la faculté d'évacuer, par l'écluse de Blankenberghe, les eaux du pays, lorsque celles-ci, trop abondantes, n'auraient pu être reçues dans le canal de Bruges à Ostende.

Mais ce cas ne se présentant que rarement, l'écluse de Blankenberghe restait la majeure partie du temps fermée. Dès lors son envasement était inévitable, et, par suite, sa destruction certaine.

On peut donc dire qu'en réalité la perte de cette écluse a été le fait des mesures prises par les autorités d'alors.

Aujourd'hui, non-seulement le canal de Bruges à Ostende n'a plus besoin d'être alimenté par les eaux qui se déchargeaient jadis directement à la mer par l'écluse de Blankenberghe, mais même ces eaux ne peuvent pas y être jetées pour être évacuées par le port d'Ostende, le canal étant trop élevé pour les recevoir.

Cette circonstance et la destruction de l'écluse de Blankenberghe forcent de recourir, pour l'évacuation des eaux des terres de dix à onze communes du nord de la Flandre occidentale, à des moyens de décharge qui, dans l'état actuel des choses, sont insuffisants.

Il résulte de là qu'une étendue considérable de terrain subit des inondations fréquentes qui même, sur certains points, sont en quelque sorte permanentes.

Ces inondations donnent lieu à de grandes pertes pour l'agriculture; elles sont, en outre, une cause d'insalubrité pour les localités où elles se produisent, et surtout pour la ville de Blankenberghe.

Il est urgent de remédier à un tel état de choses, qui provoque les plus vives et les plus légitimes réclamations.

La mesure la plus efficace et la plus praticable que l'on puisse adopter en vue d'assurer l'évacuation des eaux, auxquelles il s'agit de procurer ou plutôt de rendre

un écoulement convenable, est d'établir à Blankenberghe une nouvelle écluse pour les jeter de nouveau directement à la mer.

Le Gouvernement se propose de combiner la construction de cette nouvelle écluse avec un autre travail qui sera d'une grande utilité.

Ce travail consiste dans l'établissement, au-devant de la nouvelle écluse, d'un bassin de refuge qui sera relié à la mer par un chenal, dans lequel on opérera, au moyen des eaux venant de l'intérieur, des chasses destinées à le maintenir à profondeur.

Ce bassin de refuge offrira aux bateaux pêcheurs, lors des gros temps, un abri dont la création est instamment sollicitée.

La dépense à résulter de l'ensemble de ces travaux est, d'après des études préliminaires qui ont été faites par les fonctionnaires de l'État, estimée à une somme d'un million de francs environ.

ANNEXE N° 7.

Approfondissement de la Sambre dans la partie comprise entre Mornimont et la frontière de France.

Les plus vives instances ont été faites auprès du Gouvernement et auprès des Chambres législatives, pour obtenir la prompte exécution des travaux nécessaires à l'effet de rendre la Sambre canalisée navigable avec un enfoncement de 1^m,80.

Une requête présentée à la Chambre des Représentants, par des exploitants de charbonnages, des industriels, des négociants et des bateliers de l'arrondissement de Charleroy, expose avec lucidité les considérations qui commandent l'exécution de ces travaux.

Voici dans quels termes elle s'exprime :

« Les soussignés, exploitants de charbonnages, industriels, négociants et bateliers de l'arrondissement de Charleroy, justement alarmés par les retards apportés, malgré leurs réclamations réitérées, à l'exécution des travaux d'approfondissement de la Sambre, destinés à donner à cette rivière un mouillage de deux mètres, qui permette de naviguer à l'enfoncement de 1^m, 80, se trouvent obligés de venir solliciter votre puissante intervention, pour obtenir que les fonds nécessaires à l'exécution d'un travail, dont le retard est aussi préjudiciable aux intérêts du trésor qu'à ceux de l'industrie et du commerce, soient portés au Budget des Travaux publics de cette année.

» Pour vous faire apprécier l'urgence de cette mesure, les soussignés ont l'honneur de vous exposer :

Que, par suite de l'exécution des chemins de fer de Manage à Erquelines et de Mons à Haumont, les bassins du Centre et de Mons vont se trouver très-

» prochainement à même de transporter leurs produits directement à la Sambre
 » française, sur laquelle, grâce aux travaux déjà en cours d'exécution, la naviga-
 » tion pourra avoir lieu dans un avenir peu éloigné avec un tirant d'eau de 1^m80;
 » Que cet état de choses aura pour résultat de placer le bassin de Charleroy
 » dans une véritable impasse, au point de vue de la navigation, puisque, pour les
 » expéditions aussi bien vers la France que vers le centre de la Belgique, les bateaux
 » chargeant sur la Sambre ne pourront, tant et aussi longtemps que le tirant d'eau
 » de cette rivière canalisée ne sera pas augmenté, naviguer qu'à un enfoncement
 » de 1^m50 pour aller rencontrer, d'une part à Maubeuge et d'autre part au canal
 » de Charleroy, un tirant d'eau de 1^m80.

» Cette disproportion dans les moyens de navigation, porte un préjudice consi-
 » dérable au bassin de Charleroy, à la batellerie de la Sambre belge et, par suite,
 » aux revenus du trésor. Cela résulte à toute évidence des chiffres ci-dessous dé-
 » taillés.

» Les bateaux navigant sur la ligne de Charleroy à Paris, portent en moyenne
 » 200 tonneaux à l'enfoncement de 1^m50, y compris 30 centimètres pour l'enfon-
 » cement du bateau à vide. Il reste donc 1^m20 d'enfoncement utile pour le char-
 » gement de 200 tonneaux.

» Lorsque, par l'exécution des travaux qu'on réclame, on aura pu augmenter
 » l'enfoncement de 30 centimètres, qui représentent le quart de l'enfoncement
 » utile, on aura, dans la même proportion, un chargement moyen de 250 ton-
 » neaux au lieu de 200.

» Pour ce surcroît de 50 tonneaux obtenu par l'enfoncement du bateau à 1^m80,
 » il n'existe aucune augmentation dans les frais de navigation, il n'y a à déboursier
 » que les péages seuls et quelques menus frais, proportionnels au chargement,
 » s'élevant ensemble pour tout le parcours à moins de 3 francs par tonneau, ou
 » 250 francs. Or, comme le prix moyen du fret de Charleroy à Paris est de 12 francs
 » par tonne, le montant du fret pour ces 50 tonneaux supplémentaires est de
 » 600 francs, qui n'ont coûté que 250 francs, ce qui représente une amélioration
 » de 350 francs; laquelle, répartie sur le chargement entier de 250 tonneaux, re-
 » présente une économie ou réduction de fr. 1 40 c' par tonne.

» On comprend quelle amélioration une réduction aussi importante doit ap-
 » porter dans les conditions économiques de l'industrie et du commerce, et quelle
 » facilité elle donnera à la navigation pour soutenir avec avantage la concurrence
 » de la ligne du chemin de fer du Nord, qui tend chaque jour d'enlever à la Sambre
 » des transports que l'État, comme propriétaire de cette rivière, a le plus grand
 » intérêt à conserver; à ce dernier point de vue surtout, il y a urgence de prendre
 » des mesures, afin de ne pas laisser le mouvement des transports se déplacer, et
 » c'est évidemment ce qui arrivera, si l'on ne s'empresse d'armer la navigation de
 » tous ses moyens de concurrence, en faisant exécuter les travaux nécessaires pour
 » que la navigation sur la Sambre belge puisse avoir lieu avec un tirant d'eau de
 » 1 mètre 80 centimètres au moins. »

Cette réclamation est parfaitement fondée. Il s'agirait donc d'exécuter les tra-
 vaux, en prenant pour point de départ l'écluse de Mornimont, les charbonnages de
 la vallée de la Sambre s'étendant jusque dans la partie de cette vallée où se trouve le
 bief qui aboutit à ladite écluse.

Quant à la partie de la rivière située en aval de l'écluse de Mornimont, il est à remarquer que, par suite des améliorations qui seront apportées à la partie située en amont de la même écluse, les bateaux naviguant sur la Sambre seront transformés de manière à en mettre le tirant d'eau en rapport avec ces améliorations, et qu'il serait fâcheux, dès lors, que le tirant d'eau qu'ils seraient susceptibles de prendre ne pût pas être utilisé pour le transport des charbons de la Sambre en destination de la ville de Namur et des localités situées entre cette ville et Mornimont.

Les travaux d'amélioration de la navigation de la Sambre belge canalisée deviennent d'autant plus opportuns que, d'une part, ceux de même nature que les sociétés concessionnaires de la Sambre française canalisée et du canal de jonction de la Sambre à l'Oise avaient manifesté l'intention d'effectuer à ces voies navigables, sont non-seulement en cours d'exécution, mais se trouvent déjà en grande partie terminés, et que, d'autre part, les chemins de fer du Centre à Erquennes et de Mons à Haumont, dont on redoute la concurrence pour la navigation de la Sambre, sont actuellement livrés à l'exploitation.

La dépense à résulter de l'ensemble des améliorations projetées peut être évaluée à 1,600,000 francs.

ANNEXE N° 8.

Amélioration du régime de la grande Nèthe, de l'Yser, du canal de Plasschendaele et de Nieupoort par Furnes à la frontière de France.

La loi du 8 mars 1858 a décrété l'exécution des travaux nécessaires à l'amélioration, au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux, du régime de la grande Nèthe, de l'Yser et du canal de Plasschendaele par Furnes à la frontière de France, mais sous la réserve du concours des provinces d'Anvers et de la Flandre occidentale, des communes et des propriétaires intéressés. Ce concours s'est traduit en offres qui ont été acceptées par la Législature, et qui s'élèvent, pour la province d'Anvers, à 222,500 francs, et pour la province de la Flandre occidentale, à fr. 216,666 67 c, ensemble fr. 439,166 67 c.

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

1° Le régime de la grande Nèthe à fr.	890,000	»
et 2° le régime de l'Yser et du canal de Plasschendaele et de Nieupoort par Furnes à la frontière de France, à	1,500,000	»
	<hr/>	
Soit	2,390,000	»

REPORT. fr.	2,390,000 .
La part contributive des provinces, des communes et des propriétaires intéressés dans ces travaux ayant été fixée à	439,166 67
Celle de l'État est réduite à	1,950,833 33
La loi du 8 mars 1858 ayant déjà ouvert au Ministère des Travaux publics un premier crédit de	500,000 .
Les dépenses qui restent à couvrir s'élèvent à	1,450,833 33
Soit.	1,450,000 .

ANNEXE N° 9.

Amélioration du régime des eaux de la Dendre.

Un premier crédit de 500,000 francs a été alloué, par la loi du 20 décembre 1851, à l'amélioration de la Dendre; le nouveau crédit sollicité a pour but de continuer l'œuvre commencée.

A la suite des observations qui ont été produites récemment au sein des deux Chambres législatives, au sujet des travaux exécutés à la Dendre et de ceux projetés pour améliorer cette rivière au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des eaux, il a paru utile d'entrer dans quelques explications sur l'usage que l'on se propose de faire des crédits qui sont réclamés.

Il résulte des observations dont il s'agit que, dans la pensée de quelques membres des deux assemblées, il y a lieu de craindre que la canalisation de la Dendre, telle qu'elle est projetée, n'aggrave la situation des propriétés riveraines, tandis qu'au contraire, dans l'opinion d'autres membres, ces travaux doivent profiter non-seulement au commerce, mais aussi à l'agriculture.

Si l'on consulte les résultats obtenus par les travaux analogues exécutés sur d'autres rivières du pays, on constate qu'ils donnent raison à cette dernière opinion, car il est à remarquer que partout on a atteint le double but que l'on s'est toujours proposé, de faciliter la navigation et l'écoulement des eaux.

La Dendre elle-même offre un exemple frappant de ce fait. On sait, en effet, que la partie de cette rivière comprise entre Termonde et Alost est déjà canalisée; que les travaux autorisés par octroi du 24 mars 1768 ont été exécutés sur la demande des députés d'Alost et de Termonde, dans le but de préserver les localités riveraines des inondations et d'améliorer la navigation, et que ces travaux ont parfaitement répondu aux espérances que l'on avait conçues.

Existe-t-il des raisons de croire aujourd'hui que la canalisation de la Dendre supérieure, comprise entre Alost et Ath, nuira à l'agriculture? En réponse à cette question, il est utile de rappeler les faits qui s'y rattachent.

Le premier projet, ayant pour objet de canaliser la Dendre entre Alost et Ath, date de 1837; il accompagnait une demande tendante à pouvoir exécuter les travaux moyennant la concession de péages. Ce projet fut soumis à une commission d'enquête composée de membres appartenant aux deux provinces de Hainaut et de la Flandre orientale, laquelle, après mûre délibération, l'a déclaré, à l'unanimité, d'utilité publique.

Aucune suite ne fut donnée à ce projet par les demandeurs en concession, ni à un autre présenté vers la même époque et qui avait pour objet la construction, également par voie de concession de péages, d'un canal latéral de la Dendre. C'est alors que le Gouvernement, cédant aux vives instances des localités riveraines, consentit à reprendre l'administration de cette rivière (loi du 18 février 1840), et chargea l'ingénieur en chef des ponts et chaussées dans le Hainaut, d'étudier les travaux qu'il serait utile d'exécuter pour améliorer la Dendre.

Ces études eurent pour résultat de constater que les débordements de la Dendre sont dus, en grande partie, à la mauvaise disposition des nombreux ouvrages d'art établis sur cette rivière : elles démontrèrent aussi que, pour remédier à cet état des lieux et améliorer la navigation, il était nécessaire de canaliser la rivière, ainsi que des demandeurs en concession l'avaient déjà proposé en 1837. En conséquence, les ingénieurs du Hainaut dressèrent et soumièrent au Département des Travaux publics un projet embrassant tout à la fois les travaux à effectuer pour faciliter la navigation et améliorer l'écoulement des eaux, de manière à empêcher, dans la mesure du possible, le retour des inondations dont on se plaignait à juste titre.

C'est en se basant sur ce projet que, après le vote de la loi du 20 décembre 1851, l'ingénieur en chef de la Flandre orientale a proposé, de concert avec son collègue du Hainaut, l'exécution d'une série de travaux comprenant, entre autres, la construction d'écluses à sas et de barrages à Alost, Pollaere et Denderleeuw.

Le premier crédit de 500,000 francs, voté en 1851, a permis de construire seulement les deux barrages de Pollaere et Denderleeuw.

Jusqu'à ce moment, les deux ingénieurs en chef dans le Hainaut et dans la Flandre orientale, étaient entièrement d'accord sur ce point : qu'il convenait d'exécuter le projet de canalisation de la Dendre, canalisation qu'une commission d'enquête a déclarée d'utilité publique.

Ce n'est que quelques années plus tard, vers 1857, et pendant l'exécution des deux barrages de Pollaere et de Denderleeuw, que l'ingénieur en chef dans la Flandre orientale exprima, pour la première fois, l'opinion que la canalisation de la Dendre, exécutée pour une navigation avec des bateaux de 220 tonneaux, bien loin d'être favorable à l'agriculture, lui sera, au contraire, nuisible; qu'elle aggravera la situation des localités longeant la Dendre inférieure, et que, pour éviter ce dernier inconvénient, le Gouvernement sera obligé d'exécuter des travaux très-coûteux.

Bien que cette opinion fût tout individuelle et qu'elle ne parût pas justifiée par des faits nouveaux, il suffisait qu'elle émanât d'un homme spécial pour fixer l'attention sérieuse du Département des Travaux publics sur les graves intérêts qui étaient en jeu.

Le projet dont il s'agit a, en conséquence, été soumis de nouveau à l'examen du conseil des ponts et chaussées, qui a émis l'avis qu'il serait désirable, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, que l'on établit sur la Dendre une navigation par bateaux de 220 tonneaux, sauf à tenir compte, dans l'exécution, des objections qui se sont produites, si ces objections sont reconnues fondées.

En résumé, et quelles que soient les modifications qui pourront être apportées au projet primitif, il n'est pas à prévoir que la dépense excède 2,500,000 francs.

Le Gouvernement pense que des propositions, tendantes à se charger et des travaux d'amélioration de la Dendre et de la construction d'un canal de Blaton à Ath lui seront soumises. Dans l'éventualité où ces propositions seraient reconnues acceptables, nous avons introduit dans le projet une disposition qui permettrait au Gouvernement de faire exécuter ces travaux, par voie de concession de péage, et qui l'autoriserait en même temps à mettre le crédit que le Gouvernement se propose d'y affecter à la disposition des concessionnaires.

ANNEXE N° 10.

Travaux destinés à améliorer l'écoulement des eaux, le régime de la navigation et le halage de l'Escaut.

Un crédit de 1,500,000 francs a été mis à la disposition du Gouvernement par l'article 8, § 6, de la loi du 20 décembre 1851, pour être affecté à l'exécution de travaux destinés à améliorer l'écoulement des eaux de l'Escaut.

Au moyen de ce crédit, le Gouvernement a fait construire un nouveau barrage dans une dérivation du fleuve, à Semmerzaeke; il a fait opérer le redressement d'un coude très-brusque que l'Escaut formait à Pecq; il a fait effectuer le redressement d'un autre coude, à Ramegnies-Chin.

Au moyen de ce même crédit, le pont dit *des Chaudronniers*, à Gand, a été démolé et reconstruit, une écluette à vannes et un canal de décharge ont été établis sur la rive gauche de l'Escaut, à Autrive; une écluette a été établie à l'embouchure de la Laye, à Escanaffles.

Il importe que le Gouvernement soit mis à même de faire entreprendre sur l'Escaut, non-seulement des travaux ayant pour but d'améliorer l'écoulement des eaux, mais encore d'en exécuter d'autres qui auraient pour objet de rendre la navigation plus facile.

Au nombre de ces derniers figure spécialement l'amélioration du service du halage.

En effet, sur la plus grande partie de son cours, le haut Escaut n'est pas muni d'un chemin de halage proprement dit.

Le halage s'opère généralement le long de ce fleuve sur les propriétés riveraines, en vertu de la servitudes dont ces propriétés sont frappées par l'article 7, titre XXVIII de l'ordonnance de 1669, dont la publication a été effectuée en Belgique en exécution d'un décret impérial du 4 prairial an XIII.

Aujourd'hui le halage est fait par des hommes. — Il est désirable de pouvoir l'effectuer par chevaux. — Pour que la traction par chevaux puisse s'opérer d'une manière utile, il faut nécessairement améliorer la voie de halage.

Le crédit dont le Gouvernement devra pouvoir disposer pour l'exécution de travaux à entreprendre dans le but d'améliorer l'écoulement des eaux, le régime de la navigation et le halage de l'Escaut, peut être estimé à 2,000,000 de francs; une somme de 1,100,000 francs restant encore disponible sur le crédit voté en 1851, il suffit d'en allouer un nouveau de 900,000 francs.

Mais tous les travaux à exécuter à l'Escaut supérieur ne pourront être entrepris qu'après l'achèvement de ceux qui ont pour objet de débarrasser l'aval par l'écoulement des eaux dans le canal de Schipdonck. — Ces derniers travaux sont actuellement en cours d'exécution; ils vont être poussés de manière à être achevés promptement.

L'intention du Gouvernement est de faire poursuivre activement les études des travaux à exécuter à l'Escaut, de faire dresser sans délai les plans et les devis, de manière à pouvoir mettre la main à l'œuvre aussitôt que l'écoulement des eaux vers la mer, par le canal de Schipdonck, sera assuré.

ANNEXE N° 11.

Travaux de canalisation de la Lys.

La Lys est l'un des affluents de l'Escaut, la plus importante de nos rivières.

La Lys n'offre de facilité réelle à la navigation que sur la partie de son cours comprise entre la frontière de France et Harlebeke, où trois écluses se trouvent établies, la première à Comines, la seconde à Menin et la troisième à Harlebeke.

Cette rivière présentait naguère de nombreuses imperfections sur la partie de son cours comprise entre Harlebeke et Gand.

Sur cette partie, qui a un développement de 69,267 mètres et 3^m,05 de pente, il n'existait aucun ouvrage d'art qui pût réduire le courant et favoriser la remonte qui a particulièrement lieu à charge.

Ce n'est donc qu'au moyen d'une masse considérable d'eau que la navigation s'établit deux fois par semaine; les difficultés du halage, toujours grandes, deviennent extrêmes en temps de sécheresse, et rendent parfois la navigation impossible, même avec un tirant d'eau de 1^m,20.

Un système de canalisation a été projeté pour cette partie du cours de la Lys. Il devait consister dans l'établissement de deux écluses, l'une à Vive-S^t-Éloi, l'autre à Astene.

Ce projet a été soumis à une enquête en 1836. La commission instituée a émis, à l'unanimité, l'avis qu'il y a utilité publique dans le système proposé.

La pente de la rivière, qui, d'Harlebeke à Gand, était de 3^m,05, devait être rachetée par les deux nouvelles écluses, ayant respectivement les chutes ci-après :

Celle de Vive-S ^t -Éloi.	2 ^m ,50
Celle d'Astene.	0,55
	<hr/>
ENSEMBLE.	3 ^m ,05
	<hr/>

Il y a plusieurs années déjà que le barrage de Vive-S^t-Éloi a été établi.

Pour compléter, à certains égards, un système auquel l'enquête à laquelle il a été soumis a été favorable, il reste aujourd'hui à construire l'ouvrage d'art projeté à Astene.

C'est en vue d'être mis à même de faire face à la dépense à résulter de cette construction que le Gouvernement demande qu'un crédit de 300,000 francs soit mis à sa disposition.

L'exécution de ce travail permettra, en outre, de rejeter les eaux de la Lys dans le canal de Schipdonck, pour les conduire vers la mer, et de faire cesser ainsi, pour la ville de Gand, les inconvénients du rouissage.

ANNEKE N° 12.

Part de l'État dans les frais de construction d'un aqueduc latéral à la Meuse, à établir entre le bassin d'Avroy et le canal de Liège à Maestricht.

Depuis la canalisation de la Meuse dans sa traverse de Liège, l'eau y est retenue à un niveau tel, que le pied des égouts débouchant dans la rivière entre le bassin d'Avroy et le canal de Liège à Maestricht, est submergé. Il en résulte qu'il se forme, dans la partie inférieure des égouts, des dépôts que l'élévation de l'eau empêche d'enlever. Aussi, pour permettre à la ville de faire disparaître ces dépôts, est-on obligé, comme on s'y est du reste toujours attendu, de baisser périodiquement l'eau dans la partie de la Meuse comprise entre le bassin d'Avroy et le canal de Liège à Maestricht. Ces baisses d'eau qui interrompent la navigation sont très-préjudiciables au batelage et donnent lieu, de sa part, à de justes réclamations. D'une part, en effet, elles se renouvellent assez fréquemment, et ce à des époques indéterminées. D'autre part, la durée de chacune d'elles varie de 10 à 15 jours.

Comme d'ailleurs, à chaque baisse d'eau, il faut vider presque entièrement le bief formant la traverse de Liège, on consomme ainsi, en pure perte, une grande quantité d'eau, laquelle est enlevée aux irrigations de la Campine. Celles-ci s'alimentent, en effet, principalement de l'eau tirée de la Meuse à Liège, et amenée sur les lieux par le canal de Liège à Maestricht. Or, ce n'est pas dans ce canal, mais dans la Meuse, en aval de l'origine de celui-ci, qu'on doit laisser écouler l'eau qu'on tire du bief formant la traverse de Liège, lorsqu'on baisse ce bief. Cette eau est donc entièrement perdue pour les irrigations, ce qui est extrêmement regrettable, surtout dans les années de sécheresse.

Les considérations qui précèdent permettent de comprendre combien il est important de faire cesser les baisses d'eau périodiques, que l'on est obligé d'opérer dans l'intérêt du curage des égouts de la ville.

Celle-ci étant intéressée dans la question, l'administration communale a fait étudier les moyens à employer pour pouvoir effectuer le curage des égouts sans baisser l'eau dans la Meuse. Une commission spéciale, instituée à cet effet par ladite administration, a reconnu que, pour atteindre le but que l'on a en vue, il y avait lieu de construire latéralement à la Meuse, entre le bassin d'Avroy et le canal de Liège à Maestricht, un aqueduc coupant les différents égouts, avec lesquels il se trouverait en libre communication, et qui n'en continueraient pas moins à avoir un débouché dans la Meuse, mais qui, à ce débouché, seraient munis de portes permettant de les isoler de la rivière au besoin.

Au moyen de ces dispositions, on pourrait opérer, dans les parties inférieures des égouts, des chasses qui entraîneraient dans la rivière une partie plus ou moins considérable des dépôts. Quant à la partie restante, elle pourrait être enlevée à bras d'hommes, après qu'on aurait fermé les portes placées au débouché des égouts dans la Meuse, et qu'on aurait fait écouler, dans le canal de Liège à Maestricht, l'eau qui se trouverait dans les égouts, de manière à pouvoir y travailler en quelque sorte à sec.

On prendrait les mesures nécessaires pour n'admettre dans le canal que de l'eau suffisamment claire.

L'administration communale s'est ralliée à ce projet, mais elle a demandé que l'État intervint pour moitié dans la dépense, évaluée à 420,000 francs.

Le Gouvernement pense qu'en égard aux avantages importants que la navigation et les irrigations retireront de la cessation des baisses d'eau fréquentes et prolongées que l'on doit opérer, dans l'état actuel des choses, pour permettre le curage périodique des égouts de la ville de Liège, il y a lieu, pour l'État, de contribuer dans la réalisation du projet précité pour une somme de 210,000 francs.

ANNEXE N° 15.

Chemin de fer.

Le crédit jugé nécessaire pour l'achèvement du chemin de fer est évalué à 12,215,000 francs.

Le tableau ci-après en donne la répartition, en même temps qu'il fait ressortir les augmentations ou les diminutions que présentent les propositions actuelles, comparativement aux prévisions qui ont servi de base au projet de loi déposé par le Cabinet précédent, dans la séance du 21 mai 1856.

	Prévisions de 1856.	Crédits alloués par la loi du 31 déc. 1856.	Reste à demander dans les limites des prévisions de 1856.	Crédits jugés nécessaires pour faire face aux besoins re- connus en 1856 (1).	DIFFÉRENCES	
					En moins.	En plus.
Routes	2,521,710	250,000	2,271,710	2,551,570	»	279,860
Stations	8,247,938	750,000	7,497,938	8,772,850	»	1,274,892
Doubles voies.	2,245,280	820,000	1,425,280	892,000	553,280	»
TOTAUX.	13,014,928	1,820,000	11,194,928	12,316,400	553,280	1,554,752
Soit en plus sur les prévisions de 1856.					1,021,472	

Quelques explications justifieront cette différence.

Routes. Les propositions de 1856 ne comprenaient point les dépenses nécessaires au parachèvement des lignes de Tournay à Jurbise et de Dendre-et-Waes, dont la réception n'était pas encore faite. La réception en a eu lieu depuis lors, et l'administration a à se préoccuper des moyens d'exécuter les travaux qui restent à y effectuer et qui incombent désormais à l'État.

Lorsqu'il s'est agi de la réception de la première de ces lignes, l'administration a fait constater qu'il y avait encore à faire, tant à la route que dans les stations, des travaux qui devraient donner lieu à une dépense de plus de 300,000 francs. Cependant la compagnie concessionnaire prétendit que pour avoir satisfait entièrement à toutes ses obligations, il ne lui restait à effectuer que quelques ouvrages de parachèvement dont l'estimation ne dépassait guère 30,000 francs. Après une longue instruction et un commencement de procédure, le Gouvernement a transigé avec la compagnie, qui a été libérée de ses obligations, moyennant le paiement d'une somme de 40,000 francs.

(1) L'état ci-après contient le développement de ces crédits.

Le Gouvernement a donc à pourvoir lui-même aux dépenses qui dépassent ce chiffre. Ces dépenses sont évaluées, en ce qui concerne la route proprement dite, à la somme de fr. 153,550

D'après le cahier des charges de la concession du chemin de fer de Dendre-et-Waes, la compagnie n'était pas tenue de placer des éclisses aux rails et de recouvrir les voies d'une couche de pierraille ou de gravier, destinée à mettre obstacle au soulèvement de la poussière pendant le passage des convois; l'administration aura donc à pourvoir à ces améliorations importantes qui coûteront 446,000

Le parachèvement de la route proprement dite de ces deux lignes donnera ainsi lieu à une dépense de 599,550
qui n'a figuré jusqu'à présent dans aucune demande de crédit et qui constitue réellement un besoin nouveau.

Toutefois, le crédit à réclamer pour l'achèvement des travaux de la route en général ne devra pas être augmenté de toute cette somme. Il a été possible, tant par l'exécution, sur les fonds du Budget, de certains ouvrages compris dans ce crédit, que par des réductions sur les estimations antérieures, de le diminuer de 319,685

et d'arrêter ainsi l'augmentation au chiffre porté au tableau ci-dessus, soit. 279,865

Stations. L'augmentation sur l'article *stations* est de 1,274,895 francs. Elle comprend une somme de 116,930 francs, pour le parachèvement des stations de la ligne de Tournay à Jurbise, qui constitue aussi un besoin nouveau; mais elle résulte principalement de ce que, dans beaucoup de nos constructions, les prévisions ont été dépassées.

Dans plusieurs cas, on a été forcé, à raison de l'extension croissante du mouvement, de donner des proportions plus grandes que celles sur lesquelles on avait compté, tant aux stations elles-mêmes qu'aux divers bâtiments qui les desservent.

Doubles voies. Le crédit des doubles voies présente une diminution de 525,280 francs, résultant de ce que la diminution du prix des fers et la réduction donnée par les devis détaillés sur les devis globaux des ouvrages de terrassement, de pose, etc., ont permis, d'une part, d'en exécuter une plus grande longueur que celle prévue, au moyen du crédit alloué par la loi du 31 décembre 1856, et, d'autre part, d'abaisser le chiffre des dépenses à faire les doubles voies restant à établir.

Le crédit de 892,000 francs suffira pour doubler la voie de Olsene à Harlebeke, de Mouscron à Tournay et de Gand au pont de Strop, d'une longueur réunie de 34,500 mètres.

Détail du crédit nécessaire à l'achèvement du chemin de fer de l'État.

DÉSIGNATION et EMPLACEMENT DES OUVRAGES.	BÂTIMENTS, MARCHÉS, remises, magasins, grues, etc.	VOIES ET DÉPENDANCES, pavages, grues et autres moyens d'exploitation.	TRAVAUX des deux catégories.	TOTAUX.		
ROUTES.						
LIGNE DU NORD.						
Bruxelles à Malines	15,050	26,200	44,400	142,075	50,450	168,275
Malines à Anvers	11,150		97,675		108,825	
LIGNE DE L'EST.						
Malines à Louvain	25,550		84,000		110,150	
Louvain à Tirlemont.	5,600	104,400	89,500	307,500	65,100	501,700
Tirlemont à Ans	29,500		112,200		141,500	
Ans à la frontière.	45,950		141,000		184,950	
LIGNES DE L'OUEST.						
Malines à Termonde.	10,550		67,600		86,950	
Termonde à Gand	16,050		74,800		90,850	
Courbe de raccordement . . . . .	.		40,000		40,000	
Gand à Bruges	27,450		111,000		158,450	
Bruges à Ostende.	16,000		66,400		85,400	
Gand à Deynze	12,000	144,150	45,400	511,400	57,400	655,550
Deynze à Courtrai	10,400		20,200		48,600	
Courtrai à Mouscron.	12,000		28,000		40,000	
Mouscron à la frontière.	4,000		15,200		19,200	
Mouscron à Templeuve.	14,250		18,000		32,250	
Templeuve à Tournay	5,650		12,800		16,450	
Tournay à Jurbise	55,500	35,500	118,050	118,050	155,550	152,550
Sections du chemin de fer de Dendre et Waes . . . . .	.	.	446,000	446,000	446,000	446,000
LIGNE DU MIDI.						
Bruxelles à Tubise	1,750		50,600		52,550	
Tubise à Soignies.	1,400		61,200		62,600	
Soignies à Mons	8,550		106,850		115,200	
Mons à Quiévrain.	3,850	25,350	65,600	603,150	67,450	626,500
Braine à Charleroy	1,600		159,000		140,600	
Charleroy à Namur	5,400		75,000		81,500	
Raccordement des lignes du Midi et du Nord	1,000		106,000		107,000	
TOTAUX.	555,000			2,217,075		2,551,675

DÉSIGNATION et EMPLACEMENT DES OUVRAGES.	BÂTIMENTS, MANGERS, remises, magasins, grues, etc.	VOIES ET DÉPENDANCES, pavages, grues et autres moyens d'exploitation.	TRAVAUX de deux catégories.	Totaux.
--	---	--	-----------------------------------	---------

STATIONS.

LIGNE DU NORD.					
Station de Bruxelles. (Nord.)	664,000		58,550	722,550	
— — (Allée Verte.)	170,000		187,150	357,150	
— Vilvorde	5,000		8,050	15,050	
— Malines. (Station proprement dite.)	145,000		79,700	224,700	
— — (Magasin centr.)	50,000	1,276,000	18,700	48,700	
— — (Arsenal.)	218,500		.	218,500	
— Duffel	2,500		15,240	15,740	
— Vieux-Dieu	15,000		11,050	24,050	
— Anvers. (Borgerhout.)	28,000		180,000	208,000	
— Boortmeerbeek	13,000		16,000	29,000	
LIGNE DE L'EST.					
Station de Wespelaer	13,000		14,000	27,000	
— Louvain	19,800		51,900	51,700	
— Vertryck . . . . .	.		17,600	17,600
— Tirlemont	9,000		9,500	18,500	
— Esemael	6,000		14,100	20,100	
— Landen	8,000		57,500	45,500	
— Gingelom	13,000		16,060	29,060	
— Rosoux	13,000		8,900	21,900	
— Waremmé	14,500		4,700	19,200	
— Fexhe	5,000		25,800	50,800	
— Ans	75,900		50,800	106,700	
— Haut-Pré	21,500		6,500	28,000	
— Guillemins	204,800		169,500	404,100	
— Liège. (Station intér.)	505,800		817,800	1,525,600	
— Angleur	10,000		10,000	20,000	
— Chênée	12,000		157,500	169,500	
— Trooz	13,000		7,500	20,500	
— Nessonvaux . . . . .	.		3,140	5,140
— Pepinster	5,000		19,800	24,800	
— Ensival	5,000		7,000	10,000	
A REPORTER	1,057,300	1,276,000	1,427,000	556,240	2,488,700
					1,852,240

DÉSIGNATION et EMPLACEMENT DES OUVRAGES.	BÂTIMENTS, HANGARS, remises, magasins, grues, etc.		VOIES ET DÉPENDANCES, pavages, grues et autres moyens d'exploitation.		TRAVAUX des deux catégories.	Totaux.
Report.	1,037,300	1,276,000	1,427,400	556,240	2,488,700	1,852,240
LIGNE DE L'EST (suite).						
Station de Verviers	78,800	1,220,100	74,480	1,606,430	153,280	2,826,550
— Dolhain	15,000		81,550		96,550	
— Welkenraedt	69,000		19,200		88,200	
LIGNE DE L'OUEST.						
Station de Capelle	"		9,450		9,450	
— Londerzeel	"		10,500		10,500	
— Malderen	5,000		"		5,000	
— Buggenhout	"		8,400		8,400	
— Termonde	4,200		1,000		5,200	
— Bohnen	15,000		8,500		21,500	
— Wetteren	7,000		6,400		13,400	
— Melle	"		12,000		12,000	
— Gand	402,800		189,100		591,900	
— Landeghem	3,000		9,600		12,600	
— Hansbeke	"		5,000		5,000	
— Aeltre	10,000		"		10,000	
— Bloemendaale	6,000		13,400		19,400	
— Bruges	5,000		5,400		10,400	
— Jabbeke	"		4,000		4,000	
— Plasschendaale	6,000		9,100		15,100	
— Ostende	35,000		35,800		70,800	
— Nazareth	"		4,500		4,500	
— Deynze	61,500		42,900		104,400	
— Olsene	13,000		2,000		15,000	
— Waereghem	"		4,600		4,600	
— Harlebeke	15,000		9,100		24,100	
— Courtrai	106,000		64,000		170,000	
— Mouscron	153,200		62,628		215,828	
— Néchin	"		3,000		3,000	
— Templeuve	9,000		8,600		17,600	
— Tournay	14,400		16,700		31,100	
— Havinnes	"		750		750	
— Barry	250		4,000		4,250	
A REPORTER	869,350	2,496,100	550,028	2,162,070	1,419,378	4,658,770

DÉSIGNATION et EMPLACEMENT DES OUVRAGES.	BÂTIMENTS, MAGASINS, remises, magasins, grues, etc.		VOIES ET DÉPENDANCES, pavages, grues et autres moyens d'exploitation.		TRAVAUX des deux catégories.	Totaux.
Rerout.	860,350	2,400,100	550,028	2,162,870	1,410,378	4,838,770
LIGNE DE L'OUEST (suite).						
Station de Leuze	20,250		20,520		49,770	
— Lignes.	250		5,500		5,750	
— Ath.	"	897,100	6,000	631,208	6,000	1,531,508
— Maffles.	7,250		25,050		30,280	
— Attres.	"		10,105		10,105	
— Brugelette	"		2,500		2,500	
— Lens	"		7,525		7,525	
LIGNE DU MIDI.						
Station de Bruxelles. (Midi.)	675,800		178,025		851,825	
— Ruysbroeck	"		1,000		1,000	
— Hal.	"		4,700		4,700	
— Lembecq	4,000		6,200		10,200	
— Tubise.	8,500		7,650		16,150	
— Braine-le-Comte	66,300		70,500		136,700	
— Soignies	6,000		24,500		28,500	
— Jurbise	12,000		28,670		40,670	
— Mons	15,000		"		15,000	
— Jemmapes	12,500		20,000		32,500	
— St-Ghislain	2,750		15,600		16,550	
— Bossu	15,000		3,500		18,500	
— Thulin.	6,000		1,000		7,000	
— Quiévrain.	232,200		111,600		343,800	
— Écaussines	"		9,800		9,800	
— Manage	6,000		9,300		15,300	
— Gouy-lez-Piéton	2,000		3,000		5,000	
— Pont-à-Celles	2,000		8,000		10,000	
— Gosselies	49,000		72,000		121,000	
— Roux	8,000		40,400		48,400	
— Marchiennes.	55,500		78,400		131,900	
— Charleroy.	165,000		44,500		209,500	
— Couillet	10,000		60,000		70,000	
— Châtelineau	7,000		25,530		32,530	
— Farciennes et du Campi- naire	15,000		26,300		39,300	
A REPORTER.	1,360,450	5,593,200	846,205	2,796,878	2,215,715	6,100,078

DÉSIGNATION et EMPLACEMENT DES OUVRAGES.	BÂTIMENTS, HANGARS, remises, magasins, grues, etc.		VOIES ET DÉPENDANCES, passages, grues et autres moyens d'exploitation.		TRAVAUX des deux catégories.	TOTAUX.
REPORT.	1,569,440	3,595,200	846,267	2,700,878	2,216,715	6,190,078
LIGNE DU MIDI (suite).						
Station de Taminés	0,000		28,050		34,050	2,582,755
— Auvclais	13,000	1,597,800	15,800	984,955	28,800	
— Moustier	"		19,000		19,000	
— Florefe	25,800		17,840		45,640	
— Namur	133,550		38,000		241,550	
TOTAUX.		4,991,000		3,781,853		8,772,853

DOUBLES VOIES.

Gand au pont du Strop (longueur 1,500 mètres)	38,500
Olsene à Harlebeke (longueur 14,000 mètres)	358,600
Mouscron à Tournay (longueur 19,000 mètres)	495,100
TOTAL	892,000

RÉCAPITULATION.

Routes	2,551,575
Stations	8,772,853
Doubles voies	892,000
TOTAL GÉNÉRAL	12,216,408

ANNEXE N° 14.

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

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 paiement de certaines annuités. C'est ce dernier système que le Gouvernement avait d'abord proposé d'adopter, 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 de ces 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'établissement 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.

Les frais d'établissement du chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, sont évalués devoir s'élever à 6,700,000.

EXTRAIT

DES RAPPORTS DE LA COMMISSION CHARGÉE D'EXAMINER LA MEILLEURE DESTINATION
A DONNER AUX BATIMENTS CIVILS SITUÉS A BRUXELLES.

ANNEXE N° 13.

A Monsieur le Ministre des Travaux publics.

Bruxelles, le 25 octobre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de vous rendre compte du résultat des délibérations de la commission que vous avez instituée à l'effet d'examiner, dans son ensemble, la meilleure destination à donner aux hôtels et bâtiments civils situés à Bruxelles.

Ensuite des instructions que vous lui avez données, la commission s'est occupée successivement :

1° Du projet des bâtiments à construire et des travaux à effectuer pour pouvoir transférer dans les hôtels de la rue de la Loi, les Ministères de la Justice et des Travaux publics;

2° De la destination à donner, ensuite de ce transfert, aux hôtels actuellement occupés par les Départements de la Justice et des Travaux publics.

La commission a examiné avec une attention très-sérieuse l'avant-projet des constructions à élever le long de la rue Ducale et de la rue de l'Orangerie, pour pouvoir transférer dans les hôtels de la rue de la Loi les deux Départements de la Justice et des Travaux publics. Elle a compris toute l'utilité que présente ce projet et a pensé que le meilleur moyen d'en assurer l'exécution était de chercher à renfermer le chiffre de la dépense dans les limites les plus restreintes.

C'est dans ce but que la commission vous a prié, Monsieur le Ministre, de faire une estimation détaillée des travaux projetés, afin de pouvoir contrôler les données globales qui avaient servi à l'auteur du projet pour fixer à 1,400,000 francs le chiffre de la dépense : de plus, la commission a confié à une sous-commission, composée de membres pris dans son sein, le soin de s'assurer que l'économie la plus rigoureuse a présidé à la conception du projet, et que les dimensions données aux bureaux nouveaux à construire ne sont pas plus grandes que celles qu'il convient de leur assigner.

Ce double examen a eu un résultat très-utile, car, tout en reconnaissant que, dans la rédaction des projets, M. l'Ingénieur en chef Groetaers est resté en deçà

des conditions prescrites par les programmes qui lui avaient été transmis, la commission a pu néanmoins se convaincre que l'on peut, sans inconvénient, moyennant certaines modifications apportées dans la distribution des locaux et dans leurs dimensions, qui ont paru généralement trop grandes, diminuer encore l'importance des nouvelles constructions à élever.

Si nous ne pensions pas, Monsieur le Ministre, que la commission doive se borner à ne donner ici sur ce point, comme sur tous les autres, qu'un simple avis sur l'ensemble des projets, nous pourrions vous indiquer les parties du travail de M. Groetaers qui nous ont paru susceptibles d'être modifiées : nous serons, du reste, à même de vous donner ces détails, aussitôt que vous jugerez convenable de nous les demander. Pour le moment, nous nous bornons à vous faire connaître que, moyennant les changements indiqués sommairement ci-dessus, la commission s'est assurée qu'il serait possible de dédoubler le bâtiment à construire le long de la rue Ducale et de supprimer un étage du bâtiment à élever dans la cour de l'hôtel actuel du Ministère des Finances.

Nous croyons devoir ajouter qu'avant de vous proposer ces suppressions, la commission s'est assurée que tous les bureaux appartenant aux administrations centrales des Départements de la Justice, des Finances et des Travaux publics, même ceux qui sont actuellement établis dans la maison Hauman, rue du Nord, pourront trouver place dans les nouveaux hôtels.

D'après une estimation approximative qui a été faite, les modifications proposées par la commission donneront lieu à une économie de 83,000 francs, au moins.

En outre, la commission ayant remarqué que les travaux portés par M. l'ingénieur en chef Groetaers pour approprier les hôtels destinés aux demeures des Ministres de la Justice et des Travaux publics, ainsi que ceux qui ont pour objet d'apporter quelques changements dans la distribution intérieure du bâtiment central du Ministère des Finances, sont évalués ensemble à 213,910 francs, a pensé devoir les signaler à votre attention toute particulière, bien persuadée que vous reconnaîtrez avec elle que ces travaux sont susceptibles d'une notable réduction.

La commission s'est ensuite occupée de la destination qu'il conviendrait de donner aux deux hôtels situés place Royale et rue de la Régence, après le transfert dans les hôtels de la rue de la Loi, des Départements des Travaux publics et de la Justice.

Quant au premier, la commission a été unanimement d'avis qu'en égard à la situation de cet hôtel à proximité des Ministères, il serait très-désirable que l'on pût y établir le Gouvernement provincial, ce qui permettrait d'aliéner l'hôtel de la rue du Chêne : toutefois, comme il résulte des renseignements qui ont été communiqués à la commission qu'une négociation est ouverte à l'effet de déterminer les parts respectives de l'État et de la province du Brabant dans la propriété de l'hôtel de la rue du Chêne, le Gouvernement jugera sans doute convenable, dans le cas où l'avis de la commission serait adopté, de subordonner le transfert dont il s'agit aux résultats de cette négociation.

En ce qui concerne l'hôtel du Ministère de la Justice, nous avons pensé que le Gouvernement en aurait besoin pour élever, sur l'emplacement qu'il occupe, un bâtiment servant de dépôt des archives de l'État; mais la commission, ayant appris que le projet d'agrandissement des Musées, dont le Gouvernement est saisi, com-

prend les locaux destinés à cet usage, est d'avis qu'il ne reste plus, Monsieur le Ministre, qu'à vous proposer l'aliénation de cet hôtel.

Nous aborderons maintenant le projet d'agrandissement du Ministère de l'Intérieur. Ce projet ne nous a pas été communiqué par votre Département, mais la commission a pensé que, malgré cela, il entrerait dans sa mission de l'examiner.

Un des membres de la commission a bien voulu nous éclairer sur le but que l'on s'est proposé dans la rédaction de ce projet, et il a donné à ce projet des explications que nous croyons devoir reproduire dans ce rapport, pour vous mettre à même de les apprécier, et de juger si c'est avec raison que la commission a émis l'avis que, pour le moment, il n'y avait pas lieu d'agrandir l'hôtel du Ministère de l'Intérieur.

On a fait remarquer qu'à cause de l'insuffisance des locaux, on s'est trouvé dans la nécessité de louer, pour certains services ressortissant au Département de l'Intérieur, trois hôtels; l'un place des Barricades pour les jurys d'examen; l'autre rue Royale pour y établir trois divisions de l'administration centrale; et, enfin, le troisième place du Grand-Sablon, pour le service de la garde civique; que la location de ces trois hôtels donne lieu, en y comprenant les contributions, à une dépense annuelle de fr. 10,636 92 c.; que non-seulement les locaux existant dans l'hôtel du Ministère sont devenus insuffisants pour les besoins des divers services auxquels ils sont affectés, mais qu'un assez grand nombre de pièces, occupées par le personnel du Département, ayant des lucarnes placées au niveau du plancher, sont mal éclairées et mal aérées; et, enfin, que l'on ne trouve pas dans l'hôtel un nombre de salles suffisantes pour les réunions des conseils d'agriculture et d'hygiène et pour les commissions de statistique ou autres. C'est en ayant égard à ces diverses considérations que le Ministre de l'Intérieur a été amené à demander, à l'un de vos prédécesseurs, de faire étudier un projet d'agrandissement de l'hôtel, remédiant autant que possible aux inconvénients précités.

Le projet que la commission a examiné et que M. l'ingénieur en chef Groetaers a rédigé conformément à un programme élaboré de concert avec le Département de l'Intérieur, doit donner lieu, d'après une évaluation approximative, à une dépense totale de 785,000 francs, y compris une somme de 402,952 francs pour l'acquisition de plusieurs maisons longeant la rue de Louvain.

La commission, après avoir entendu ces explications et ces détails, ne s'est pas dissimulé qu'en présence d'un chiffre de dépense aussi élevé, l'exécution du projet dont il s'agit rencontrera de sérieuses difficultés: ses appréhensions à cet égard lui ont paru d'autant plus fondées, qu'elle n'a pu admettre qu'il fût nécessaire de comprendre dans le nouvel hôtel projeté des salles particulièrement destinées aux réunions des divers conseils et commissions mentionnés ci-dessus, ni qu'il fût opportun de placer à l'intérieur de cet hôtel les salles exclusivement destinées aux divers jurys d'examen qui siègent aujourd'hui dans l'hôtel de la place des Barricades, où il a paru à la commission qu'ils peuvent, sans aucun inconvénient, continuer à se réunir.

A l'appui des observations qui précèdent, nous ajouterons qu'un des membres de la commission a déclaré qu'il avait des raisons de croire que le palais des beaux-arts projeté renfermera un certain nombre de salles qu'il sera possible d'affecter aux réunions des conseils d'agriculture, etc.; cette combinaison paraissant, en effet, susceptible d'être réalisée, a confirmé la commission dans l'opinion exprimée ci-

dessus, et elle a pensé qu'en attendant, les divers conseils et commissions pourraient continuer à se réunir dans les salles mises actuellement à leur disposition.

Après avoir ainsi décidé que le projet soumis à l'examen de la commission ne lui paraissait pas susceptible d'être approuvé, il nous restait à examiner s'il convenait d'agrandir l'hôtel du Ministère de l'Intérieur, dans le but d'y réunir toutes les divisions ou directions ressortissant à ce Département.

Sur ce point, la commission a fait remarquer qu'en réunissant, dans les nouveaux hôtels à construire pour les Départements de la Justice et des Finances, tous les bureaux appartenant à ces deux Départements, on rendrait, par ce fait, disponibles les locaux occupés dans la maison Hauman, par la division des cultes et des établissements de bienfaisance, ainsi que par les bureaux du timbre, et elle a pensé que ces locaux pourraient, à peu de frais, être convenablement appropriés à l'usage des divisions qui occupent aujourd'hui l'hôtel de la rue de la Loi, et servir même à diminuer l'encombrement qui existe actuellement dans le Ministère de l'Intérieur. Nous ajouterons, Monsieur le Ministre, qu'en cas d'insuffisance, il serait facile de rendre disponibles, dans la même maison, les locaux occupés par les bureaux du timbre ressortissant à la direction de l'enregistrement et des domaines dans le Brabant; il suffirait, à cet effet, de traiter le fonctionnaire chargé de cette direction comme le sont ses collègues dans les autres provinces, en l'obligeant, moyennant une indemnité équitable, à avoir ses bureaux chez lui.

Si le Département des Finances adoptait cette combinaison, elle aurait pour résultat de rendre également disponibles les locaux que la direction de l'enregistrement et des domaines occupe dans la propriété appartenant à l'État, rue Notre-Dame-aux-Neiges, et où se trouvent aussi la haute cour militaire et les presses du *Moniteur*; ce qui permettrait d'affecter ces mêmes locaux à la demeure du directeur de la régie du chemin de fer, pour lequel votre Département loue une maison rue Notre-Dame-aux-Neiges, au prix annuel de 4,500 francs, dont on pourrait ainsi faire l'économie.

En résumé, Monsieur le Ministre, la commission est d'avis :

1° Que les Départements de la Justice et des Travaux publics pourraient être transférés dans les hôtels de la rue de la Loi, moyennant l'exécution du projet de M. Groetaers, modifié comme il est dit ci-dessus, et qu'on peut évaluer approximativement la dépense à faire de ce chef à 4,250,000 francs;

2° Que les hôtels occupés par le Ministère de la Justice et par le Ministère des Travaux publics peuvent être vendus, à moins qu'à la suite d'un arrangement à conclure avec la province de Brabant, on ne puisse placer le Gouvernement provincial dans ce dernier hôtel, sans qu'il en résulte une charge trop considérable pour l'État, auquel cas l'hôtel de la rue du Chêne serait aliéné avec celui du Ministère de la Justice; de cette double vente, le Gouvernement retirerait une somme que nous évaluons à 500,000 francs environ;

3° Qu'il n'y a pas lieu d'agrandir l'hôtel du Ministère de l'Intérieur; mais qu'on pourrait remédier à l'insuffisance des bâtiments de cet hôtel, en affectant supplémentairement au service des bureaux, la maison Hauman, devenue libre par suite des mesures indiquées plus haut, et qui peut très-convenablement et à peu de frais être appropriée à cet usage. De ce chef, et par le transfert de la régie du chemin de

fer dans les bâtiments occupés par la direction de l'enregistrement et des domaines, on réaliserait par an une économie de fr. 5,125 60 c., représentant un capital de 102,514 francs, dont il y a à déduire l'indemnité à allouer au directeur de l'enregistrement et les frais d'appropriation de la maison Hauman.

Le Membre Secrétaire de la commission,

WELLENS.

Le Président de la commission,

H. DE BROUCKERE.

ANNEXE N° 16.

Construction d'un Palais de Justice, à Bruxelles.

La Cour d'appel de Bruxelles et les tribunaux de la capitale ont, dès leur organisation en Belgique sous le Gouvernement français, siégé dans le palais qu'occupait avant eux le ci-devant conseil de Brabant.

Cependant, sous le Gouvernement précédent, en 1817, la Cour et les tribunaux durent céder le palais et ses dépendances aux anciens États-Généraux, et ils furent établis dans les bâtiments où ils siègent encore aujourd'hui.

Ces bâtiments, qui en dernier lieu avaient servi d'hôpitaux, étaient d'anciens couvents, et ils furent appropriés tant bien que mal à leur nouvelle destination.

Cependant, on comprit bientôt que cette destination ne pouvait être considérée que comme provisoire, et, dès 1830, on songea à construire un palais de justice, soit sur un emplacement plus convenable, soit même sur l'emplacement actuel.

Des architectes fournirent des plans, et enfin, en 1837, on résolut d'ériger les constructions sur l'emplacement actuel.

Les Chambres, sur la proposition de feu M. le Ministre Ernst, votèrent les allocations nécessaires, ainsi qu'on peut le vérifier en consultant les budgets de 1837, 1838 et 1839.

Cependant, par suite de diverses circonstances, il ne fut point fait emploi des crédits votés par la Législature.

L'impossibilité de trouver des locaux assez vastes pour y établir le siège des tribunaux, pendant la construction d'un palais de justice d'une part, et l'opposition que M. le Ministre Le Clercq rencontra, d'autre part, à la construction d'un palais au quartier Léopold, où un terrain d'une étendue considérable avait été offert gratuitement, ces circonstances furent cause qu'en 1840 on renonça à la construction d'un Palais de Justice, et en conséquence on se borna à faire à l'intérieur de l'enceinte actuelle une construction pour la Cour de cassation, en restaurant autant que possible les vieux bâtiments pour les empêcher de tomber en ruines.

Toutefois, on ne tarda pas à s'apercevoir que les dépenses que l'État et la province faisaient pour l'entretien de ces vieux bâtiments, étaient faites en pure perte, et que, pour en tarir la source, il faudrait finir par une reconstruction complète; à faire soit partiellement en un certain nombre d'années, soit en une fois s'il était possible de trouver où placer les Cours et tribunaux pendant la reconstruction.

Une commission, composée de magistrats et de quelques membres des administrations provinciale et communale, fut donc instituée en 1847 pour aviser aux moyens à prendre pour parvenir à la reconstruction successive ou simultanée de tous les bâtiments. Cette commission, qui se composait de douze membres, ne tint que deux séances dans le courant de juillet; mais, soit par suite de changement de ministère, soit par suite des événements politiques de 1848, les projets de reconstruction restèrent là jusqu'en 1853, époque à laquelle la commission fut reconstituée par arrêté royal du 29 avril.

Cette commission émit l'avis qu'il y avait lieu :

- 1^o D'ouvrir un concours pour les plans du Palais de Justice;
- 2^o De mettre au concours les trois hypothèses :
 - a. Appropriation ou reconstruction partielle des bâtiments existants;
 - b. Reconstruction complète du palais de justice sur l'emplacement actuel;
 - c. Construction d'un nouveau palais sur un autre terrain;
- 3^o De laisser les concurrents libres de présenter des plans pour une ou pour plusieurs hypothèses;
- 4^o De leur abandonner, dans la 3^{me} hypothèse, le choix de l'emplacement;
- 5^o D'allouer une prime de 6,000 francs à l'auteur du plan qui, dans l'une ou l'autre hypothèse, sera reconnu le meilleur de tous, et deux autres primes, la première de 1,500 francs, la seconde de 1,000 francs, aux concurrents qui auront le mieux traité les deux autres combinaisons.

Ces propositions furent accueillies par dépêche de l'honorable Ministre du 24 mars 1854, et, en ce qui concerne les primes, il fit remarquer que ce ne serait peut-être pas trop d'offrir des prix de 8,000, 3,000 et 2,000 francs, pour qu'un appel fût entendu par l'élite des artistes belges; qu'au surplus cet appel serait fait dès que la commission aurait fait parvenir le programme pour le concours qui, entre autres choses nécessaires aux architectes, comprendrait l'énumération des locaux dont se composerait le nouveau Palais de Justice.

Cependant, par suite de la longue maladie de M. l'échevin Blaes, secrétaire de la commission, qui s'occupait d'une manière plus particulière des travaux, rien n'avança, et ce ne fut qu'au commencement de 1857 que la commission, dont M. le conseiller Bosquet avait été nommé secrétaire en remplacement de feu M. l'échevin Blaes, fit parvenir le programme qui devait servir de base à l'appel à faire aux architectes, pour en obtenir des plans de reconstruction sur l'emplacement du palais actuel, à défaut de pouvoir désigner un autre emplacement.

La commission permanente du conseil provincial du Brabant, ainsi que la commission royale des monuments, à laquelle le programme fut communiqué, furent d'avis qu'il fallait tout au moins laisser aux artistes le choix d'un emplacement, attendu que, dans leur opinion, on ne ferait jamais rien de bon sur l'emplacement actuel.

Restait, au surplus, la difficulté de ne pas interrompre le cours de la justice, si on ne trouvait où en placer le siège provisoire pendant la reconstruction.

Rien ne se fit donc jusqu'à ce que, par dépêche du 29 octobre, M. le Gouverneur du Brabant rappela au Ministre de la Justice que « le conseil provincial votait, » chaque année, avec une répugnance marquée, les fonds nécessaires à l'entretien » de bâtiments qui tombent de vétusté, et qui devront être démolis dans un avenir » peu éloigné. » Et quant à l'emplacement d'un nouveau palais, ce fonctionnaire ajoutait que « le projet d'ouverture d'une allée monumentale entre la porte Louise » et le bois de la Cambre, ayant fait naître l'idée de percer des rues nouvelles » dans le haut de la ville, on pourrait peut-être rattacher à ces projets celui de la » construction d'un Palais de Justice. »

M. le Gouverneur du Brabant ayant été invité à se mettre, à ce sujet, en rapport avec l'administration communale de la ville de Bruxelles, soumit au Gouvernement un plan dressé par cette administration, relatif au percement de nouvelles rues dans le quartier situé entre la rue aux Laines et celle des Minimes, plan sur lequel était indiqué l'emplacement d'un monument.

Ce plan, ainsi qu'un autre plan de l'administration communale, fut transmis à M. l'ingénieur en chef chargé du service des bâtiments civils, qui, de concert avec la commission, arrêta, quant à l'emplacement, un plan d'après lequel le terrain réservé pour la construction du monument est d'un hectare soixante-dix ares. (Le palais actuel mesure un hectare et demi.)

Ce plan, que M. le Ministre des Travaux publics a adopté de concert avec M. le Ministre de la Justice, a également été accueilli par l'administration communale de Bruxelles, dans sa séance du 23 avril, dans les termes ci-après :

- « Le conseil communal est d'avis que l'emplacement du Palais de Justice convient » sous tout les rapports, et exprime le désir d'une prompte solution.
- » Estime qu'il est nécessaire et suffisant d'entreprendre actuellement une super- » ficie de 3 hectares 12 ares, tant pour le palais que pour réserver en avant une » place publique et sur les autres côtés une bande de 15 mètres, ainsi que pour » mettre l'emplacement du palais en communication avec la rue aux Laines, les » questions qui se rattachent aux niveaux étant réservées.
- » Il s'engage, au nom de la ville, à contribuer pour un sixième dans la dépense » générale et à rendre l'accès du monument aussi facile que possible, notamment » en prolongeant la rue de la Régence et en le reliant par une voie nouvelle avec » le centre de la cité. »

Ces conclusions ont été adoptées à l'unanimité moins une voix.

Tout porte à croire que le conseil provincial du Brabant s'empressera, dans sa session actuelle, de s'associer au vote de l'administration communale de Bruxelles, en s'engageant, comme la ville, à contribuer pour un sixième dans la dépense générale, ainsi que cela a eu lieu il y a vingt-trois ans.

L'acquisition des terrains donnera lieu à une dépense en quelque sorte immédiate, et ce ne sera qu'après cette acquisition qu'un appel sera fait aux artistes, dont les plans et devis seront soumis à l'appréciation d'une commission à instituer ultérieurement.

Quant aux constructions, elles feront toutes l'objet d'adjudications publiques.

ANNEXE N^o 17.

PALAIS DU ROI.

Travaux d'agrandissement, d'après le projet le plus restreint, sans y comprendre aucune modification à la façade vers le Parc.

Articles.	DÉTAIL DES TRAVAUX.	QUANTITÉS.	PRIX.	NOMMES.
1	Fouilles et déblais M. c.	20,000	1 »	20,000 »
2	Maçonnerie en briques de pays »	14,000	14 »	196,000 »
3	Pierre blanche »	4,000	20 »	80,000 »
4	Voûtes en briques du canal »	1,000	20 »	20,000 »
5	Pierre de taille »	950	150 »	120,000 »
6	Menuiserie, y compris les ferrures et la vitrerie (glaces sans tain) »	»	»	150,000 »
7	Gros fer pour ancrage Kilos.	50,000	» 40	20,000 »
8	Parqueterie »	1,500	25 »	37,500 »
9	Enduits, plafonnage et moulurés en plâtre »	»	»	75,000 »
10	Ornements simples en plâtre »	»	»	40,000 »
11	Peintures ordinaires de couches »	»	»	60,000 »
12	Marbrerie, cheminées, escaliers, dallage en marbre blanc, balustres, tablettes de fenêtres, y compris le dallage en pierres bleues des vestibules, etc. »	»	»	150,000 »
13	Plomberie, gouttières, réservoirs, pompes, douches, etc. »	»	»	50,000 »
14	Toitures M. c.	4,800	20 »	96,000 »
15	Garnitures de foyers »	»	»	16,000 »
16	Démolitions et raccords avec les anciens bâtiments »	»	»	180,000 »
17	Appareils de gaz, calorifères et distribution d'eau »	»	»	100,000 »
18	Construction de la galerie vitrée »	»	»	80,000 »
10	Divers, comprenant la sonnerie, les bronzes, panneaux de portes, rampes, construction de puits, etc. »	»	»	50,000 »
				1,521,400 »
				Imprévus 10 p. % 152,140 »
				On peut prévoir que dans ces terrains, en grande partie remblayés, des fondations extraordinaires seront exigées. Somme à porter dans cette prévision. 100,000 »
				TOTAL fr. 1,773,540 »

ANNEXE N^o 17^{bis}.**EXTRAIT**

DES RAPPORTS DE LA COMMISSION CHARGÉE D'EXAMINER LA MEILLEURE DESTINATION A DONNER
AUX BATIMENTS CIVILS SITUÉS A BRUXELLES.

A Monsieur le Ministre des Travaux publics.

Bruxelles, le 2 novembre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Aussitôt la réception de la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire sous la date du 26 du mois dernier, j'ai convoqué la commission instituée à l'effet d'examiner dans son ensemble la meilleure destination à donner aux hôtels et bâtiments civils situés à Bruxelles.

Cette commission s'est réunie vendredi dernier, et après mûre délibération, elle a résolu à l'unanimité de vous soumettre et de vous recommander le projet indiqué sur le croquis ci-joint.

Ce projet semble résoudre à la fois plusieurs difficultés qui préoccupaient le Gouvernement dans ces derniers temps; d'une part, il rend définitivement disponible un emplacement on ne peut plus favorable pour un palais des beaux-arts: de l'autre, il procure à l'héritier présomptif du trône une habitation convenable, tout en permettant d'améliorer et d'embellir le palais du Roi.

L'emplacement du palais Ducal offre en effet tous les avantages désirables pour un palais des beaux-arts et des fêtes publiques, palais si vivement désiré à Bruxelles, si souvent reconnu indispensable. Le terrain est assez vaste pour permettre de lui donner des proportions tout à fait monumentales, soit en utilisant, soit en supprimant ce qui existe; mais, comme nous avons eu l'honneur de le faire observer dans notre précédent rapport, il faut, avant de disposer du palais Ducal, pouvoir offrir à S. A. R. le duc de Brabant, qui avait bien voulu en faire l'abandon, une demeure qui réponde à sa haute position, et qui convienne à S. A. R.

La commission pense que ce but serait peut-être atteint en complétant l'aile droite du palais de S. M. Cet arrangement permettrait en outre de donner à l'ensemble du palais des dispositions mieux en harmonie avec la destination de l'édifice.

En ce qui concerne l'intérieur, les grands appartements à créer pour S. A. R. seraient combinés de manière à pouvoir être réunis, lors des grandes fêtes, aux grands appartements du Roi. Quant à l'aspect extérieur, qui laisse tant à désirer, on

saisirait cette occasion pour embellir la façade, qui gagnerait extrêmement si elle était dominée par une construction centrale d'une certaine importance, et si les deux ailes se terminaient par des avant-corps figurant des pavillons.

On pourrait examiner s'il ne serait pas possible d'établir au centre de l'édifice un passage pour voitures conduisant à un grand escalier dont on ferait usage dans les occasions solennelles.

Le président de la commission,

H. DE BROUCKERE.

ANNEXE N° 18.

Travaux de restauration et d'appropriation du Palais de Liège.

Les travaux projetés au Palais de Liège ont pour objet :

- 1° L'appropriation de locaux pour le service de la Cour d'appel et des tribunaux;
- 2° L'achèvement de certaines parties de l'hôtel provincial, indispensables pour compléter l'habitation du Gouverneur et les bureaux de l'administration provinciale;
- 3° La restauration de la façade du Palais vers la place S^t-Lambert;
- 4° L'amélioration des abords de l'hôtel provincial vers la rue Notger.

Tous ces travaux offrent un caractère marqué d'utilité et d'urgence, ainsi que le démontreront les explications qui suivent :

1° En érigeant, conformément à la loi du 18 mai 1845, les bâtiments de l'hôtel provincial sur l'emplacement d'une partie des locaux dont disposait la Cour d'appel de Liège, le Gouvernement s'est placé dans la nécessité de remplacer, par de nouvelles appropriations, ces locaux indispensables au service de la Cour. Ces appropriations se sont fait trop longtemps attendre. A différentes reprises, la Cour a signalé les inconvénients qui en résultent. Voici en quels termes elle s'exprime à cet égard, par l'organe de son premier président, dans une lettre du 23 mars 1858;

« La Cour possédait au Palais de Justice des locaux appropriés à toutes les branches de service; mais le Gouvernement en a disposé pour l'hôtel du Gouverneur; ce qui a été donné en échange est inachevé et incomplet : ainsi la salle des séances de la 1^{re} chambre est restée à l'état *brut*, et n'a pas été agrandie, comme elle devait l'être, pour les audiences solennelles. La salle des séances de la 2^{me} chambre est une ancienne chapelle dont l'acoustique rend impossible la plaidoirie. Cette chambre, ne s'occupant d'affaires civiles qu'à la fin de la semaine, pouvait siéger dans la même salle que la première; mais comme elle devra consacrer à ces affaires quatre audiences, par suite de l'augmentation du personnel, force sera d'approprier à sa destination le local qui lui avait été assigné.

» J'ai dit que le logement de la Cour est resté incomplet; et, en effet, il n'y a pas d'emplacement pour le greffe, non plus que pour les avocats et les avoués; on ne pourra en trouver qu'à l'étage inférieur qui est occupé par le tribunal de 1^{re} instance. Ce corps serait parfaitement logé dans l'aile du palais servant aux archives, qu'il faudrait transférer ailleurs. Une commission nommée par le Ministre de l'Intérieur a fait à ce sujet des propositions qui n'ont pas encore eu de suite. Cependant, il convient de rendre à la cour le nécessaire, en remplacement de ce qu'on lui a pris, et de la traiter au moins à l'égal des tribunaux d'arrondissement, qui sont beaucoup mieux logés.. Il importe d'éviter des retards compromettants pour le bien du service et la dignité de la justice. »

Les propositions de la commission à laquelle il est fait allusion dans cette lettre tendaient, entre autres, au transfert du dépôt des archives de l'État dans le bâti-

ment formant l'aile de l'est de la seconde cour du palais (ancienne prison de femmes), afin de pouvoir disposer, pour le service des tribunaux, des locaux actuellement occupés par les archives à transférer.

Une partie du crédit demandé pourra être affectée aux travaux de restauration et d'appropriation à faire au bâtiment désigné pour servir de dépôt aux archives.

2° Les constructions annexées au Palais de Liège en vertu de la loi du 18 mai 1845, pour y établir la demeure du Gouverneur, ainsi que les bureaux de son administration et en faire le siège du conseil provincial, sont aujourd'hui affectées à leur destination. Le but de la loi de 1845 est donc atteint. Toutefois certaines parties de l'hôtel provincial, indispensables pour compléter l'habitation du Gouverneur, sont restées inachevées, et des travaux d'appropriation ont dû être ajournés à cause de l'insuffisance des crédits antérieurement alloués. Les dépenses qui restent à faire de ce chef sont peu considérables. Le crédit proposé permettra au Gouvernement d'y pourvoir;

3° L'État, propriétaire du palais des anciens princes-évêques de Liège, a pour devoir d'assurer la conservation de cet édifice, non moins remarquable au point de vue de l'art que sous le rapport des souvenirs historiques. D'importants travaux de restauration devraient être exécutés à cet effet. Parmi les plus urgents figurent ceux qu'exige la façade du palais vers la place S^t-Lambert. La restauration de cette partie de l'édifice sera d'autant moins coûteuse qu'elle sera plus vite entreprise. Les couronnements en pierre de taille qui abritent les parties inférieures des murs, et, en général, les parties saillantes, sont dans un état de vétusté très-avancé. Le balcon n'est soutenu qu'à l'aide d'étaçons provisoires. Toute la façade, en un mot, présente l'aspect d'un délabrement dont il n'est plus permis de différer la réparation.

4° Une dépense non moins indispensable est celle qu'exigent les travaux à faire pour dégager la façade de l'hôtel provincial vers la rue Notger. Cette façade monumentale est aujourd'hui écrasée par des maisons en ruine et par des décombres amoncelés. D'autre part, les communications aux abords du Palais laissent à désirer au double point de vue de la régularité et des facilités de la circulation.

Ce dernier inconvénient résulte en partie de la construction de l'aile du Palais qui forme l'hôtel provincial.

Pour y remédier, en même temps que pour dégager le monument vers la rue Notger, différents travaux de démolition, de déblai et de voirie doivent être exécutés. Ces travaux forment le complément des constructions érigées aux frais de l'État, en exécution de la loi du 18 mai 1845. Ils figuraient dans le programme du concours qui fut ouvert, en 1847, pour la présentation d'un plan de restauration et d'appropriation du Palais de Liège. Le Gouvernement ne peut donc pas se refuser à les faire exécuter. La ville est disposée, d'ailleurs, à faire des dépenses considérables pour d'autres travaux destinés à améliorer la situation du Palais de Liège, tels que l'ouverture d'une rue nouvelle entre la place du Marché et la rue derrière le Palais, à travers la troisième cour du Palais, la transformation de cette cour en un marché et la rectification des alignements de la place S^t-Lambert, travaux qui doivent tous contribuer à embellir le Palais et à en augmenter la valeur.

Telles sont les différentes catégories de travaux auxquelles le Gouvernement propose de consacrer un crédit spécial de 300,000 francs.

ANNEXE N° 19.

EXTRAIT

DES RAPPORTS DE LA COMMISSION CHARGÉE D'EXAMINER LA MEILLEURE DESTINATION A DONNER
AUX BATIMENTS CIVILS SITUÉS A BRUXELLES.

Bruxelles, le 23 octobre 1857.

MONSIEUR LE MINISTRE,

.....
Ensuite des instructions que vous lui avez données, la commission s'est occupée successivement :

- 1°
- 2°

Et 3° du projet qui vous a été communiqué par le Département de l'Intérieur, et qui a pour but de convertir le palais Ducal en palais des beaux-arts, et de construire un nouveau palais pour la demeure de S. A. R. Monseigneur le duc de Brabant.

En ce qui concerne ce dernier projet, la commission a eu l'honneur de vous faire parvenir une copie du procès-verbal de la séance dans laquelle cette affaire a été examinée. Ce document vous aura fait connaître, Monsieur le Ministre, que la commission, prenant en considération la situation dans laquelle se trouve le palais Ducal, et qui est telle que l'on ne pourrait l'approprier convenablement à la demeure de S. A. R. Monseigneur le duc de Brabant, sans y faire au préalable des dépenses considérables, a été unanimement d'avis que la meilleure destination à donner à ce palais, serait de le convertir en palais des beaux-arts, contenant aussi des locaux pour les fêtes publiques et les expositions non permanentes; elle a de plus émis l'avis qu'aucun emplacement n'est plus convenable pour cet objet que celui occupé par le palais Ducal.

Quant aux constructions qui devront être faites pour l'habitation de S. A. R. Monseigneur le duc de Brabant, la commission a pensé qu'il ne lui appartenait pas de prendre l'initiative à cet égard, et qu'elle devait attendre les communications ultérieures que vous jugeriez convenable de lui faire. Nous avons en conséquence l'honneur de vous renvoyer le dossier relatif au palais projeté des beaux-arts, que vous avez bien voulu nous adresser par votre dépêche du 17 août dernier, 1^{re} division, n° 5583.

.....
En résumé, Monsieur le Ministre, la commission est d'avis :

.....
Qu'il y a lieu de convertir le palais Ducal en palais des beaux-arts, sauf à aviser préalablement au moyen d'offrir à l'héritier présomptif du trône une demeure qui satisfasse à toutes les convenances, mieux que ne le fait ce palais.

ANNEXE N° 19^{bis}.

Devis estimatif des travaux à exécuter, au Palais de la rue Ducale, d'après le projet ci-joint, comprenant :

1° L'appropriation de tout le premier étage du palais en salles d'exposition pour les beaux-arts. (Ces salles seront éclairées du haut, en faisant disparaître le deuxième étage et le grenier; les plafonds de ces salles seront exhaussés et ouverts par des lanterneaux;)

2° L'appropriation et la conversion de toutes les pièces centrales du premier étage en une vaste salle de concert pour le Conservatoire royal de musique (conformément aux indications de M. le directeur du Conservatoire). Cette salle pourra servir aux diverses solennités publiques et aux séances des académies;

3° L'appropriation des salles du rez-de-chaussée en locaux pour les académies des sciences et de médecine;

4° La construction d'un nouvel et vaste escalier, susceptible de contenir un nombre public lors des expositions et autres solennités publiques. Cet escalier, à construire extérieurement, aura ses façades identiques aux façades actuelles du palais.

NATURE DES OUVRAGES.	SOMMES.
Démolition de maçonneries, planches, gitages, charpentes, plafonds, démontage des menuiseries, etc.	17,500 »
Maçonneries en briques, pavements, plinthe, fourniture et maçonnerie des pierres blanches pour l'exécution des façades, conformément à celles du palais, voûtes, arcades, colonnes, marches, piliers et balustrades du grand escalier.	85,400 »
Ouvrages de charpente, menuiserie, estrades, loges, planchers, parquets, corniche extérieure en bois, cintres, voliges, cimoises, lambris, portes et châssis, etc.	77,700 »
Plafonnage des murs, plafonds de toutes les salles du premier étage, raccords, moulures, corniches, bases, chapiteaux, ornements et 16 caryatides	43,500 »
Établissement des lanterneaux dans les toitures et les plafonds, y compris ferrures, vitrages, raccords dans les ardoises et recouvrements en zinc autour des cadres, planchers et portes pour le nettoyage des lanterneaux	10,000 »
Fers pour ancrage de toutes les façades avec les murs antérieurs, ancrages de diverses charpentes, colonnettes en fer pour supports, boulons, agrafes et fers de suspension, etc.	8,000 »
Gouttières et chéneaux en zinc, etc.	1,500 »
Peinture de toutes les portes, châssis, lambris, etc., du premier au deuxième étage.	1,650 »
Restauration du rez-de-chaussée et appropriation des salles pour les académies, consistant en plâtrages, réparation de menuiseries, serrures, ornements des quatre grandes portes d'entrée, pavements, badigeonnage des plafonds et des murs, peinture de toutes les portes et châssis, fourniture de carreaux de vitre, etc.	10,500 »
TOTAL fr.	253,750 »
Pour frais éventuels et imprévus	15,000 »
TOTAL général fr.	268,750 »

La présente estimation, s'élevant à la somme de deux cent soixante-huit mille sept cent cinquante francs, faite et dressée par l'architecte soussigné:

G. DE MAN.

Bruxelles, le 16 avril 1859.

Le crédit est porté à 325,000 francs, afin de satisfaire à toutes les éventualités et de payer les études des architectes, etc.

ANNEXE N° 20.

Subsides pour travaux à exécuter à l'effet de régulariser le régime de la Vesdre et de la Mandel, au point de vue industriel et hygiénique.

L'industrie lainière prend un accroissement rapide dans l'arrondissement de Verviers.

Ce n'est point par suite d'une circonstance fortuite que cette industrie s'est implantée et maintenue dans le bassin hydrographique de la Vesdre.

L'eau est utile à la manipulation de la laine comme agent mécanique direct, mais elle est indispensable à cette manipulation comme agent chimique. Or, si, sous le premier rapport, toutes les eaux douces sont équivalentes, il n'en est pas de même quant au second; comme agent chimique, le liquide employé doit présenter certaines qualités qui se trouvent, à un degré éminent, dans les eaux de la Vesdre et de quelques-uns de ses affluents.

Le débit de la rivière serait suffisant pour les besoins industriels si son régime était régulier : malheureusement, le régime est d'une irrégularité extrême.

Il résulte de ce qui précède que l'industrie drapière est en souffrance, faute d'une quantité de liquide toujours suffisante, et que l'hygiène publique est compromise par la trop grande altération, à certains moments, de l'eau de la rivière : cette eau altérée pourrait nuire au bétail de la vallée.

Une proposition ayant pour but de rechercher s'il y avait moyen de modifier ce fâcheux état des choses fut faite au conseil provincial de Liège, pendant la session de 1857; accueillie avec empressement, elle fut transmise au Ministre de l'Intérieur, qui ordonna un examen préliminaire. Cet examen ayant fait reconnaître la possibilité de remédier au mal, M. le Ministre prescrivit des études ultérieures et détaillées.

Elles sont assez avancées pour que l'on puisse dire qu'à l'aide d'une dépense de 1,800,000 à 2,000,000 francs, on pourra régulariser le régime de la rivière de façon à satisfaire aux conditions indiquées par les industriels eux-mêmes.

Il y aura des mesures à concerter avec les intéressés, pour régler leur part d'intervention dans ces travaux. Le maintien et le développement d'une grande industrie ne peuvent être étrangers au bien-être général. Il appartient d'ailleurs au Gouvernement de pourvoir aux intérêts de l'hygiène et de l'agriculture, et il est juste dès lors que l'État participe aux travaux projetés.

Les mêmes considérations déterminent le Gouvernement à intervenir dans l'exécution des travaux à faire à la Mandel et au ruisseau de S^t-Amand, sur le territoire de la ville de Roulers. Ils sont, comme les premiers, une condition d'existence pour de nombreux et d'importants établissements industriels, en même temps qu'ils intéressent au plus haut degré la salubrité publique.

On sait l'importance industrielle que la ville de Roulers a acquise depuis quelques années. Le nombre toujours croissant de ses fabriques de toiles et de ses filatures

en ont fait un des principaux centres de la production linière. Malheureusement, ce développement industriel si rapide et si remarquable, se trouve aujourd'hui enrayé et compromis par la pénurie et l'insalubrité des eaux qu'amènent dans la ville les différents cours d'eau qui la traversent. Les travaux à faire pour remédier à ce fâcheux état de choses se lient à ceux qui sont projetés pour l'amélioration générale du régime de la Mandel. Ils offrent un caractère d'intérêt public incontestable, à raison de l'influence salutaire qu'ils sont destinés à exercer sur l'avenir industriel de la ville de Roulers. L'intervention de l'État dans les dépenses qu'ils doivent occasionner et qui, d'ailleurs, ne s'élèveront pas à une somme supérieure à 80,000 francs, se trouve donc pleinement justifiée. La commune, représentant les particuliers intéressés à ces travaux, concourra à la dépense dans la mesure des avantages locaux qui doivent résulter de leur exécution. C'est dans ce double but qu'un crédit est proposé au § 21 de l'article 1^{er} du projet de loi.
