

SENAT DE BELGIQUE.

SEANCE DU 28 JUIN 1865.

Rapport de la Commission des Travaux publics, chargée d'examiner le Projet de Loi relatif à l'exécution de travaux d'utilité publique.

*(Voir les N° 137, 159 et son erratum, 198, 200, 202, 205, 217, 227 et 253
de la Chambre des Représentants, et le N° 111 du Sénat.)*

**Présents : MM. le Baron de WOELMONT, Président; STIELLEMANS, WINCQZ,
GILLÈS DE S'GRAVENWEZEL, le Duc d'URSEL, le Baron MAZEMAN DE COUTHOVE,
HAROU, et le Baron de LABBEVILLE, Rapporteur.**

MESSIEURS,

La faveur avec laquelle les Chambres ont accueilli la loi qui autorise le Gouvernement à contracter un emprunt de 60 millions de francs, dernièrement encore, la presque unanimité avec laquelle la Chambre des Représentants a voté le Projet de Loi comprenant un vaste ensemble de travaux d'utilité publique, que vous avez renvoyé à votre troisième Commission, prouvent le désir que ressent le pays de voir le Gouvernement persévérer dans les grandes entreprises qui, depuis 1830, ont donné à la Belgique cette grande prospérité qui l'a placée au premier rang des Etats secondaires.

En effet, sans un surcroît de charges nouvelles pour les contribuables, en même temps que le Gouvernement augmentait le traitement des fonctionnaires, étendait le réseau des chemins de fer et des voies navigables, assurait la défense nationale et rachetait le péage de l'Escaut, il a réformé le système des douanes, abaissé les péages sur les canaux et les tarifs de transport sur les chemins de fer, réduit les droits de pilotage et la patente des bateliers, supprimé les droits de tonnage, les timbres d'avis, et a enfin aboli les octrois; en présence de ces faits remarquables, il est impossible, bien que certaines de ces mesures aient été accompagnées de quelques inconvénients, de ne pas rendre hommage à son zèle infatigable.

Le Projet de Loi actuellement soumis à votre sanction a reçu, de la part de Votre Commission, un accueil sympathique. Nous n'aurons à présenter que

des observations de détail et des vœux qui seront consignés lors de l'examen des articles aux rubriques auxquelles ils se rapportent.

ARTICLE PREMIER.

A. Travaux hydrauliques (en cours d'exécution).

§ 1^{er}. Amélioration du régime de la Dendre. fr. 2,500,000

A l'occasion de ce paragraphe, un membre appelle la sérieuse attention de M. le Ministre des Travaux publics sur l'utilité de l'application du touage sur chaîne à la traction sur les nombreuses voies navigables du pays. Si la substitution du halage à vapeur au halage par cheval doit produire, ce qui n'est pas douteux, sans nuire à la navigation, une économie de plus de 50 p. c., en outre, effectuer les transports avec plus de célérité et de régularité, les voies navigables sont appelées à rendre les plus grands services, directement par les transports qu'elles effectueront et indirectement par l'influence qu'elles exerceront sur les réductions des tarifs des chemins de fer concédés; du reste, ce système n'est plus à l'état d'essai, il est appliqué avec succès sur les lignes de Paris à Montereau, de Paris à Conflans, et sur le canal Saint-Martin; les rapports des ingénieurs français et belges sont unanimement favorables; enfin, la ville de Bruxelles a depuis un an environ accordé la concession du touage sur le canal de Willebroeck, à M. Bouquié-Lefebvre, porteur du brevet de ce nouveau mode de traction.

Après ces observations, ce paragraphe est adopté.

§ 2. Amélioration de la Lys	fr.	250,000
§ 3. Canal de Turnhout à Anvers, par Saint-Job-in-'t-Goor.		1,000,000
§ 4. Canalisation de la Mandel.		1,000,000
§ 5. Exécution des travaux stipulés dans le traité du 12 mai 1865 avec les Pays-Bas		600,000
§ 6. Travaux de défense des ouvrages du port d'Ostende et de ses abords et de la côte contre l'action de la mer		500,000
§ 7. Achèvement du port de refuge de Blankenberghe		500,000
§ 8. exhaussement et renforcement de la digue du Comte Jean.		450,000
	TOTAL. fr.	6,400,000

Tous ces crédits, destinés à couvrir des dépenses admises en principe et à terminer des travaux en voie d'exécution, sont adoptés.

Travaux hydrauliques nouveaux.

§ 9. Frais d'intervention de l'État dans les travaux d'assainissement de la Senne fr. 5,000,000

La Senne étant une rivière non navigable ni flottable, se trouve sous l'application de l'arrêté royal du 10 septembre 1830 et est par conséquent administrée par l'autorité provinciale; cependant, en vue de prévenir les inondations qui se sont produites pendant l'hiver de 1838 à 1839, dans la vallée de la Senne, aux abords de Bruxelles, le Gouvernement, sur le crédit de

600,000 francs que la loi du 20 décembre 1851 mettait à sa disposition, est intervenu pour une somme de 250,000 francs dans les frais estimés à 532,000 francs pour l'exécution du projet ayant pour objet l'écoulement plus rapide des eaux de la Senne de l'amont à l'aval de cette ville.

Dans ces dernières années, l'insalubrité notoire de cette rivière a soulevé de vives réclamations dans le Conseil de la commune, de la province et même jusqu'au sein des Chambres. Le Gouvernement a pensé que la question de l'assainissement de la Senne, comme autrefois les inondations de la vallée, comportait un certain caractère d'utilité publique; c'est pourquoi il demande qu'un crédit de 3,000,000 de francs soit ouvert au Département des Travaux publics pour prêter l'intervention de l'État.

L'assainissement de la Senne étant avant tout un travail communal, dit un membre, il aurait voulu voir le Gouvernement intervenir à titre de subside seulement pour cause d'hygiène publique. Selon lui, au lieu d'ouvrir un crédit spécial de 3,000,000 de francs au Département des Travaux publics, on aurait dû le comprendre au paragraphe 22 sous la rubrique: *Subside pour travaux de voirie vicinale et d'hygiène publique*, afin qu'il fût bien entendu qu'il doit servir uniquement à des travaux d'assainissement et non d'embellissement.

Un membre se déclare favorable au crédit demandé, mais à condition que l'assainissement se fasse sur tout le parcours de la Senne.

Un autre membre, quoique partisan dans une certaine mesure de l'intervention de l'État dans un travail de l'espèce, hésite cependant à voter le crédit, parce qu'il le considère comme un engagement dont il ne peut entrevoir dès maintenant la portée.

Votre Commission, tout en reconnaissant qu'en raison des obligations qui incombent à l'État pour les travaux exécutés à la Senne; qu'en outre, à cause de l'intérêt que la question présente pour la capitale, son intervention peut jusqu'à un certain point se justifier, croit devoir faire observer que la voie dans laquelle le Gouvernement entre est dangereuse, attendu qu'il s'agit de donner son concours à des travaux qui, d'ordinaire, doivent, en vertu de la Loi, tomber à la charge des communes et des provinces. Elle vote le crédit sollicité, mais en faisant ses réserves pour l'avenir; elle engage particulièrement M. le Ministre des Travaux publics à veiller à ce qu'il soit employé *exclusivement* à des travaux d'assainissement qui ne puissent servir de prétexte pour faire des embellissements au profit de la capitale.

§ 10. Construction de barrages dans la Meuse, en amont de Namur, et complément de la canalisation en aval de cette ville fr. 2,000,000

L'œuvre de la canalisation de la Meuse ne tardera pas à être accomplie sur la partie comprise entre l'embouchure du canal de Liège à Maestricht et le confluent de la Sambre à Namur. Le Gouvernement sollicite un crédit de deux millions de francs, sur lequel 400,000 francs sont destinés à achever les travaux entre Liège et Namur, les 1,600,000 francs restant devant servir à commencer la canalisation de la partie comprise entre Namur et Givet.

Un membre exprime le regret de ne pas voir comprendre dans ce Projet de Loi la somme nécessaire pour que la Meuse puisse être canalisée en amont

de Namur, jusqu'à la frontière française; il lui semble que ce travail comporte en lui-même un caractère tellement palpitant d'utilité publique, qu'on aurait dû lui donner la préférence sur ceux moins urgents et d'un intérêt plus local. En effet, la navigation de la Meuse intéresse non-seulement à un haut degré l'industrie commerciale et agricole de cinq provinces, mais doit, en outre, servir aux communications internationales. Cependant, aussi longtemps qu'un tirant normal d'eau n'aura pas été assuré jusqu'à la frontière, tout le travail restera à peu près stérile.

Après ces justes observations, Votre Commission adopte ce paragraphe en maintenant la suppression du mot *deux* barrages, qui se trouvait primitivement dans le Projet de Loi annexé à l'Exposé des Motifs, afin de poursuivre la canalisation de ce fleuve jusqu'à Dinant, si les fonds alloués à cet effet le permettent.

§ 11. Réservoirs d'eau destinés à améliorer le régime de la Vesdre.

Fr. . . . 3,250,000

Par suite des travaux de défrichement et d'assèchement que l'État a fait exécuter dans son domaine d'Hertogenwald, situé sur le plateau des Hautes-Fauges, le régime des eaux, dit l'Exposé des Motifs, s'est trouvé gravement modifié. Ces travaux d'assèchement ont eu pour effet de déduire un immense réservoir naturel d'une étendue de 6 à 7 mille hectares qui recevait les eaux pluviales; le sol marécageux, éminemment spongieux des tourbières pouvait, selon la quantité de pluie tombée, contenir de 50 à 40 millions de mètres cubes d'eau qui arrivaient lentement dans la vallée de la Vesdre.

Ainsi, à un régime d'eaux moyennes a succédé un régime torrentueux d'eaux qui, lorsqu'elles sont élevées, causent de fréquents dégâts aux propriétés riveraines, trop basses sont insuffisantes pour les besoins auxquels il y a à pourvoir.

Trois de nos principales fabrications, représentées par 118 établissements industriels échelonnés sur le cours de cette rivière, occupant plus de 40,000 ouvriers, et représentant un capital d'environ 550,000,000 de francs, souffrent de cet état de chose.

Un membre émet l'avis qu'en strict droit l'État n'est pas tenu de réparer le dommage qu'il a causé en exécutant des travaux de drainage dans sa propriété; ensuite ce travail ne lui paraît pas comporter un caractère suffisant d'utilité publique; il fait observer que depuis que l'eau a diminué dans la Vesdre, la production de l'industrie verviétoise, que l'on représente comme étant aux abois, a quintuplé; que l'on doit plutôt attribuer l'impureté des eaux au prodigieux développement qu'a pris cette industrie.

De plus, il objecte qu'il lui est impossible de considérer la somme de 3,000,000 environ que Verviers se propose de dépenser pour utiliser l'eau que l'État va provisionner à l'aide d'un vaste réservoir, comme étant autre chose qu'une spéculation. En effet, l'administration verviétoise se réserve le droit de percevoir une indemnité jusqu'à amortissement du capital et des intérêts; n'était-il pas naturel que l'État, posant dans l'espèce un acte qui a pour but d'améliorer une industrie, ait procédé sagement en agissant vis-à-vis d'elle comme il le fait lorsque l'industrie agricole réclame une amélioration

de la voirie? Dans cette circonstance, il exige la coopération des intéressés jusqu'à concurrence de moitié ou même des deux tiers.

Ce système d'appel à la coopération devrait être pratiqué chaque fois qu'il ne s'agit pas de relever une industrie périlante; or, l'industrie verviétoise est dans l'état le plus prospère; n'est-ce pas avoir deux poids et deux mesures que de traiter l'industrie agricole d'après un système différent de celui pratiqué à l'égard de l'industrie manufacturière?

Un autre membre répond : que l'utilité des travaux que le Gouvernement se propose d'exécuter dans l'arrondissement de Verviers est incontestable ; en effet, il s'agit d'une des premières industries du pays, qui par le capital qu'elle emploie, par le nombre énorme d'ouvriers qu'elle occupe, mérite la sollicitude de la Législature ; il ne s'agit donc pas de discuter un droit strict, c'est seulement un acte de bonne administration que pose le Gouvernement en vous conviant à donner votre soutien à un travail qui se justifie suffisamment par le grand avantage que l'industrie drapière procure au Trésor, au commerce, à l'industrie ainsi qu'à la consommation. C'est donc un acte posé dans un intérêt d'utilité générale et non comme la réparation d'un dommage causé. Le caractère d'utilité générale étant incontestable, le travail devait être entrepris exclusivement aux frais de l'État; l'exemple tiré de la voirie vicinale n'est pas heureux, puisque, dans l'hypothèse, il s'agit d'un intérêt purement local.

Après cette discussion, le paragraphe est adopté par sept voix contre une.

§ 12. Agrandissement du bassin d'échouage des bateaux pêcheurs, à Ostende. fr.	550,000
§ 13. Amélioration du port de Nieuport.	1,000,000
	<hr/>
Fr.	9,800,000

Ces deux crédits sont adoptés sans observation.

B. Routes.

§ 14. Routes affluentes au chemin de fer de l'État et aux chemins de fer concédés, construction de routes dans le Luxembourg. fr. 2,000,000

Le crédit de 1,000,000 de francs que la loi du 8 septembre 1859 a mis à la disposition du Gouvernement, pour travaux de raccordement de route au chemin de fer de l'État, ainsi qu'aux chemins de fer concédés, est entièrement absorbé ; comme depuis cet époque un grand nombre de chemins ont été concédés et que les travaux de plusieurs d'entre eux sont sur le point d'être achevés, il importe de relier avec les nouvelles stations les communes qui se trouvent dans l'isolement.

Le Gouvernement ne cache pas son intention d'attribuer la grande partie de ce crédit à la province du Luxembourg, en compensation de ce qu'aucun des travaux projetés n'intéresse cette province. Votre Commission approuve cette intention, elle est conforme à la justice distributive, mais elle témoigne le désir de voir jouir aussi plus spécialement de la même faveur la province

du Limbourg et tous les arrondissements qui se trouvent dans une position analogue à celle du Luxembourg.

Ce littera est adopté à l'unanimité.

C. Bâtiments civils.

§ 15. Continuation des travaux de restauration et d'appropriation du Palais de Liège 400,000

La restauration et l'appropriation complète du Palais de Liège coûtera au Trésor la somme ronde de 3,000,000 de francs ; des crédits s'élevant ensemble à 1,194,565 francs accordés par les lois du 18 mai 1845, 4 juin 1850, 29 novembre 1851, et 8 septembre 1859, sont épuisés ; l'état estimatif de tous les travaux restant à y exécuter s'élève à la somme de 1,800,000 francs. Pour le moment on se borne à demander un nouveau crédit de 400,000 fr.

Votre Commission adopte ce crédit, mais elle espère, en présence du chiffre important que coûtera ce travail, que le Département des Travaux publics, à qui cette ancienne affaire a été, avec raison, renvoyée, ne le dépassera pas. Elle engage M. le Ministre à veiller à ce que les dépenses de luxe soient évitées autant que le permettra l'art architectural.

D. Chemin de fer.

§ 16. Chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain. . . . fr. 2,800,000

§ 17. Parachèvement du réseau actuel. fr. 8,000,000

Les dépenses comprises dans ces deux paragraphes se justifiant suffisamment par elles-mêmes, ils sont adoptés sans observation.

§ 18. Travaux nouveaux, savoir :

1° Raccordement entre les stations du Nord et du Midi à Bruxelles,
fr. 5,000,000

Le raccordement établi sur le boulevard, à Bruxelles, entre les lignes du Midi et du Nord est loin d'être satisfaisant.

Il n'est qu'à simple voie et ne sert qu'au trafic des marchandises.

Il n'est pas approprié, et il n'est guère susceptible de l'être, au trafic des voyageurs.

Ensuite, ce chemin de fer, établi sur un boulevard fréquenté, est une cause permanente de graves dangers pour les habitants de la capitale.

C'est pour obvier à ces sérieux inconvénients que le Gouvernement vient aujourd'hui vous demander un crédit de 5,000,000 de francs pour l'exécution d'une voie de raccordement extérieure, partant de la ligne du Midi à l'extrémité de la nouvelle station au moyen d'une double courbe se dirigeant vers les faubourgs d'Anderlecht et de Ninove, en traversant la chaussée de Mons, le canal de Charleroi, la rue de Birmingham et la chaussée de Ninove. Elle côtoiera ensuite les Étangs Noirs, en traversant les chaussées de Gand et de Jette-Saint-Pierre, pour de là se diriger sur Laeken, où elle se raccordera avec la ligne de Dendre-et-Waes.

Votre Commission s'empresse de donner son entière approbation à ce travail dont l'utilité ne peut être contestée, et qui conservera sa raison d'être

même dans l'hypothèse que l'on parvienne à trouver un demandeur en concession pour l'établissement d'une jonction intérieure entre les lignes du Nord et du Midi.

2° Raccordement entre les stations des Guillemins et Vivegnies,
à Liège 5,000,000
Adopté.

3° Installation pour le service des établissements maritimes
à Anvers. 4,000,000

Votre Commission approuve le crédit et félicite M. le Ministre des Travaux publics sur son heureuse idée qui, lorsqu'elle sera réalisée, aura pour effet de créer à nos charbonnages des débouchés par voie maritime, en lui ouvrant le vaste marché de la Baltique, qui est actuellement approvisionné presque exclusivement par l'Angleterre, qui a exporté, en 1864, l'énorme quantité de 8,800,420 tonnes de charbon. En effet, à cause des difficultés de l'embarquement, on voit aujourd'hui, comme le dit l'Exposé des Motifs, « des » navires qui ont amené du bois à Anvers, quitter ce port sur lest pour aller » prendre à New-Castle un chargement de charbon en destination de l'un ou » l'autre port de la Baltique. »

4° Chemin de fer de ceinture, à Gand 4,000,000

5° Raccordement de la station d'Ostende au nouveau quai des
bateaux à vapeur. 600,000

6° Jonction des voies en dehors de la station de Verviers. 500,000

18,900,000

Adoptés sans observations.

AU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

§ 19. Éclairage de l'Escaut fr. 500,000
Adopté.

AU MINISTÈRE DE LA JUSTICE.

§ 20. Construction d'un palais de justice, à Bruxelles . . fr. 5,000,000

Une première somme de 2,000,000 de francs a été mise à la disposition du Gouvernement par la loi du 8 septembre 1859, pour la construction d'un palais de justice à Bruxelles, admise en principe. En venant solliciter aujourd'hui un nouveau crédit de 3,000,000 de francs, M. le Ministre de la Justice nous apprend que la superficie de 5 hectares 12 ares qui avait été jugée nécessaire à l'établissement du palais, a été reconnue insuffisante, et que, de commun accord entre le Gouvernement, la province et la ville de Bruxelles, elle a dû être portée à 4 hectares 63 centiares.

Dans une lettre en réponse aux renseignements demandés par la Section centrale de la Chambre des Représentants, M. le Ministre porte la dépense totale de ce palais à 15,000,000 de francs, au lieu de 12,000,000 de francs.

En présence d'un chiffre si considérable, Votre Commission insiste particulièrement pour que la dépense ne soit pas dépassée ; elle estime que pour

éviter les mécomptes éprouvés pour l'église de Laeken, il faut mettre la construction de l'édifice en adjudication publique; mais avant de procéder à cette opération, l'État doit avoir acquis la certitude que la province et la ville interviendront pour cinq millions, qui forment le tiers de la dépense fixée par le devis.

En ces termes, le paragraphe est adopté par sept voix et une abstention.

AU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

§ 21. Continuation des travaux au Palais du Roi, y compris une allocation de 100,000 francs pour dépenses urgentes d'ameublement fr. 1,000,000

Adopté.

§ 22. Pour la construction d'un manège. 200,000

Votre Commission adopte ce paragraphe, mais elle voit avec regret que l'on consacre une nouvelle somme de 200,000 francs à un bâtiment qu'elle considère comme devant être déplacé prochainement, ne pouvant demeurer dans la situation où il se trouve actuellement.

§ 23. Subsidés pour travaux de voirie et d'hygiène publique. 2,000,000

Un membre n'hésite pas à déclarer qu'il considère le chiffre demandé comme tout à fait insuffisant, d'autant plus qu'il doit pourvoir, en outre, à des travaux d'hygiène publique. Lorsqu'on observe combien l'extension de la voirie contribue à l'élévation de la valeur du sol, aux progrès de l'agriculture qui est la principale branche de la richesse nationale, on ne peut s'empêcher d'éprouver un sentiment pénible en voyant combien est modeste, et presque dérisoire, le chiffre que l'on nous propose. L'État s'est toujours montré parcimonieux à l'égard de la voirie. En effet, sur une somme de fr. 86,000,000 dépensée, il n'est intervenu que pour $\frac{1}{5}$, tandis que lorsqu'il s'est agi de la construction des chemins de fer et des canaux, c'est-à-dire de favoriser l'industrie, il est intervenu dans une proportion bien plus élevée. Enfin il voudrait voir le crédit porté au moins au double de celui sollicité par le Gouvernement.

Un autre membre, tout en se déclarant toujours disposé à majorer les crédits destinés à améliorer la voirie, croit devoir faire observer que l'on a énormément construit de route depuis 1830, que partout et notamment dans la province du Hainaut on peut circuler aisément; qu'enfin, si l'on tient compte du crédit porté au § 14, le chiffre est en réalité porté à 4 millions.

Après ces observations, le paragraphe est adopté.

§ 24. Subsidés aux communes pour construction et ameublement d'écoles. Fr. 5,000,000

Votre Commission donne son approbation à ce paragraphe, mais elle appelle l'attention de M. le Ministre sur la nécessité d'engager les communes à éviter le luxe dans la construction des bâtiments d'école; elle considère le surcroît de dépense comme étant de l'argent mal appliqué et pouvant être employé plus utilement. Souvent les administrations communales sont entraînées dans cette voie par les architectes provinciaux et d'arrondissement, qui,

ayant un tantième sur le prix de l'adjudication des travaux, sont portés à en élever le chiffre.

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à concéder un chemin de fer direct de Chatelineau à Bruxelles par Luttre.

Un membre déclare approuver la construction de ce chemin de fer, tout en regrettant qu'elle soit la compensation accordée à l'arrondissement de Charleroi pour défaut de l'accomplissement d'une promesse formellement donnée d'élargir le canal de Charleroi, qui devait également profiter aux charbonnages du Centre, ceux-ci se trouvant lésés par suite de cette mesure, qui retarde la réalisation de leurs vœux ; il semble que le Gouvernement ferait chose équitable en rachetant les embranchements du canal de Charleroi, sur lesquels ils payent des droits exorbitants.

A ces observations, un autre membre répond que les industriels du Centre ont déjà obtenu une compensation puisque la distance fictive entre Seneffe et Bruxelles a été abolie dernièrement, en même temps que les péages étaient réduits sur le canal de Charleroi à un centime la tonne kilométrique; que ce serait entrer dans une voie dangereuse ; car, cette mesure prise, le district de Mons ne manquerait pas de réclamer le rachat des canaux de Bossuyt et de l'Espierre, et Liège, celui du canal de l'Ourthe.

Cet article est adopté.

ART. 3.

« Le Gouvernement est autorisé à concéder à la Société du chemin de fer » de Bruges à Blankenberghe, à titre d'extension, une ligne de Blankenberghe à Heyst, sous les clauses que cette ligne pourra être établie sur la digue du Comte Jean, et que la société précitée sera chargée, à forfait, pour le montant du devis à dresser par l'administration, dans les limites du crédit porté à l'art. 1^{er} § 8, des travaux d'exhaussement et de renforcement de ladite digue. »

Cet article est adopté sans discussion.

ART. 4.

« Le Gouvernement est autorisé à accorder la concession d'une jonction » intérieure entre les lignes du Nord et du Midi, à Bruxelles, en la combinant, autant que possible, avec l'assainissement de la Senne. »

Cet article n'existait pas au Projet primitif ; il a été introduit par la Chambre des Représentants, auxquels M. le Ministre s'était rallié. Votre Commission l'adopte également, mais avec les réserves faites au § 9 de l'art. 1^{er}.

En résumé, Votre Commission a l'honneur de vous proposer, par 7 voix et une abstention, l'adoption du Projet de Loi, tel qu'il vous a été soumis par la Chambre des Représentants. Elle décide aussi que toutes les pétitions que vous avez envoyées à son examen seront déposées sur le bureau du Sénat,

(10)

pendant la discussion, et renvoyées ensuite à M. le Ministre des Travaux publics.

L'analyse de ces pétitions est annexée au Rapport.

Le Président.

BARON F. DE WOELMONT.

Le Rapporteur.

BARON S. DE LABBEVILLE.

ANALYSE DES PÉTITIONS.

1° Pétition du 10 avril 1865. — Un grand nombre de bourgmestres, propriétaires, industriels et négociants des communes de Fleurus, Lambusart, Tamines, Auvélais, Oignies, Aiseau, Farciennes, Falisolles, Wanfercée-Baulet, Wangenies, Heppignies, Saint-Amand, Wagnelée, Villers-Perwin, Wayaux, Liberchies et Frasnés-lez-Gosselies, demandent que ces localités soient reliées au chemin de fer direct projeté de Châtelineau à Bruxelles.

2° Pétition de la même date. — Le Conseil communal de Louvain demande que parmi les travaux d'utilité publique qui seront prochainement décrétés soient comprises : 1° La construction d'une section de canal destiné à relier le canal de Louvain au Démer, à Wachter ; et 2° la construction d'une section de canal entre le Démer et Diest, et le canal de la Campine.

3° Pétition du 15 avril 1865. — Le Conseil communal d'Aerschot demande la jonction du canal de la Campine au canal de Louvain par la vallée du Démer.

4° Pétition du 18 avril 1865. — Le Conseil communal de Hamoir, province de Liège, demande que parmi les travaux d'utilité publique auxquels pourvoira l'État au moyen de l'Emprunt des 60 millions qui vient d'être voté, soit comprise la construction d'une route de Hody à Barveaux, par Fairon, Hamoir et Verlaine.

5° Pétition du 26 avril 1865. — Le Conseil communal de Schuelen, province de Limbourg, appuie la demande de l'association de la ville de Diest, réclamant la construction d'un canal.