

PROJET KELLER.

BOULEVARD CENTRAL,
HALLES,
BOURSE & PALAIS DES BEAUX-ARTS.

SUPPRESSION DE LA SENNE DANS BRUXELLES
ET DÉTOURNEMENT
PAR LE BRAS EXTÉRIEUR.
USINE DE DÉSINFECTION.

Forfait proposé au Conseil communal le 25 janvier 1866.

DÉPOSÉ.

BRUXELLES.
IMPRIMERIE ET LITHOGRAPHIE DE E. GUYOT,
Rue de Pachéco, 12.

1866

PRÉAMBULE.

On s'étonnera peut-être que nous venions soumettre en ce moment de nouvelles propositions pour l'assainissement de la Senne et l'embellissement de Bruxelles, alors que, dans la séance du 28 octobre 1865, le Conseil communal a adopté un plan d'ensemble pour l'exécution de ces divers travaux.

Une courte explication suffira pour justifier notre démarche.

On se rappelle que dans le rapport qu'il présenta au Conseil communal, le Collège échevinal avait déclaré que, de tous les projets qui avaient été élaborés, le projet Keller était celui qui lui avait paru résoudre le mieux l'important problème de l'assainissement de la Senne et de l'embellissement de Bruxelles. Si le Collège n'en proposa pas l'adoption au Conseil, c'est que, par suite d'un malentendu, il avait cru que la Compagnie Keller avait renoncé à poursuivre l'exécution de ses plans, à cause de la résistance du département des travaux publics à la construction d'une jonction directe des stations du Nord et du Midi.

Nous nous empressâmes de rectifier l'erreur du Collège, et

nous nous occupâmes de rédiger des propositions formelles pour l'exécution de notre projet, la question de la jonction directe étant réservée.

Mais ces propositions parvinrent trop tard au Conseil, et celui-ci approuva le projet Suys, que le Collège avait adopté, dans la persuasion où il était que nous avions retiré le nôtre.

Voulant épargner à Bruxelles le préjudice que lui causeraient nécessairement la jonction extérieure et la station de Molenbeek, si cette jonction venait un jour à être exploitée pour le transit des voyageurs — ce qui est inévitable, — l'administration communale, ne pouvant obtenir la jonction directe et la station centrale, avait basé son projet sur le maintien du chemin de fer le long des boulevards actuels, malgré les dangers que présente ce raccordement.

Or, il se fait que le gouvernement ne veut pas consentir à ratifier ce point essentiel du projet de la ville et persiste à vouloir exécuter le chemin de fer de Molenbeek, tel qu'il a été décrété par les Chambres.

Cette résolution apporte au projet communal une modification radicale et contraint l'administration, si elle veut rester conséquente avec elle-même, à réviser ses plans de façon à ce qu'ils permettent l'exécution éventuelle d'une jonction directe avec la station centrale, afin de sauvegarder le principe inscrit dans le rapport du Collège, et pour ménager le moyen de conjurer les dangers d'isolement dont Bruxelles est menacé par le raccordement de Molenbeek.

La conséquence naturelle et logique de cette situation, c'est la reprise de notre projet, dont le mérite est précisément d'avoir été combiné en vue de cet état de choses.

On connaît les points principaux qui caractérisent nos plans : le détournement de la Senne par Molenbeek ; la désinfection des matières d'égouts avant de les rendre à la

rivière; enfin l'ouverture d'une large artère à travers le bas de la ville, complétée par des édifices publics.

I. Le détournement de la Senne est la condition de l'exécution d'une jonction directe des stations du Nord et du Midi par le boulevard central; car ce mode de jonction ne permet pas de conserver la Senne en ville, soit voûtée, soit à ciel ouvert.

C'est là, du reste, une circonstance qu'on peut qualifier d'heureuse, puisqu'elle est de nature à recevoir l'approbation du Conseil provincial, qui a déjà décidé, conformément aux conclusions de la Commission des trois Pouvoirs, que la Senne ne serait pas voûtée. — Comme ce fait suffit à lui seul pour justifier le détournement de la rivière par son lit extérieur, nous nous abstiendrons de faire valoir les autres considérations qui militent en faveur de cette solution.

II. La désinfection du produit des égouts est encore un des principes arrêtés par le Conseil provincial et dont rien n'autorise à croire qu'il se départira; inutile donc également de chercher à le défendre par d'autres considérations, quelque décisives qu'elles puissent être, telles que l'obligation de ne pas rejeter sur les contrées à l'aval de Bruxelles, l'infection dont on veut débarrasser la capitale et la nécessité de conserver le moyen d'utiliser pour l'agriculture les principes fertilisants contenus dans les déjections des villes.

III. Quant au boulevard, l'essentiel est de choisir un tracé qui réponde à tous les intérêts et qui s'adapte au plan général de la voirie. On a trop souvent sacrifié, à cet égard, au désir d'offrir au public un ensemble de lignes symétriques qui flattent l'œil quand on contemple le plan, sans s'inquiéter si elles satisfont aux nécessités de la meilleure circulation.

Nous n'avons pas suivi ces errements; mais nous avons combiné le tracé du boulevard, de manière à ce qu'il se

rattache, d'une part, aux artères principales de la partie basse de l'agglomération bruxelloise, et, d'autre part, à la voirie du haut de la ville.

C'est ainsi que notre boulevard rencontre l'origine de la rue de Laeken et le prolongement de la rue d'Anderlecht. De cette façon, ce n'est plus une seule artère que nous ouvrons, mais deux grandes voies qui se croisent au centre de Bruxelles; l'une unissant directement la commune d'Anderlecht à la station du Nord et aux centres populeux de Saint-Josse-ten-Noode et de Schaerbeek; l'autre joignant Laeken à la station du Midi et à l'importante commune de Saint-Gilles.

C'est pourquoi aussi nous prenons pour point de départ et d'arrivée la place des Nations et la place Rouppe, d'où partiront bientôt des voies nouvelles se dirigeant en pente douce vers le Parc et la place Royale.

Rappelons ici, afin de bien établir nos droits, que ce tracé fait partie du projet que nous avons déposé, au vœu de la loi, en janvier 1865.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur le plan pour reconnaître que notre combinaison résoud complètement le difficile problème de la transformation du bas de la ville, ainsi que pour apprécier les avantages des emplacements que nous proposons pour la construction des Halles, de la Bourse combinée avec un palais des Beaux-Arts et reliée aux Galeries Saint-Hubert par la rue Grétry prolongée; sans omettre le Bassin de natation, établissement indispensable pour une population aussi considérable que celle de Bruxelles.

Nous terminerons ce court préambule en disant quelques mots de la question financière. Sous ce rapport, notre position est aussi nette que favorable aux intérêts des contribuables.

La part que le Gouvernement consent à prendre aux dépenses des travaux d'assainissement est inférieure à celle qui lui était assignée par le projet de la ville. Les prévisions de l'administration communale ne se sont point réalisées et la ville de Bruxelles va devoir s'imposer de nouveaux sacrifices d'argent, à moins que le Conseil ne se décide à réviser son projet.

Dans cette occurrence, nous venons dire aux mandataires de la commune : « Voici des propositions que nous vous présentons comme répondant, sur tous les points, à toutes les » légitimes aspirations de la population. Examinez-les, et si » cet examen vous donne la conviction de leur mérite et de » leur efficacité, adoptez-les, car alors il ne sera plus nécessaire que vous vous occupiez de recourir à de nouvelles » ressources financières. Nous vous offrons, en effet, de conclure un marché à forfait, *en nous contentant des subsides que vous avez déjà votés, de ceux que vous promet le gouvernement et de ceux enfin que vous êtes en droit d'espérer de la » province, laquelle a déjà, dans sa séance du 13 juillet 1864, » accueilli notre projet avec une bienveillance toute spéciale et » une préférence marquée. »*

Si la concession que nous sollicitons nous est accordée, nous nous proposons — afin d'éviter les fâcheuses conséquences que pourraient avoir les travaux de démolition projetés à l'intérieur de Bruxelles — à construire des cités bourgeoises et ouvrières sur différents points salubres des environs de la capitale.

La lettre que l'on va lire et que nous venons d'adresser à titre de propositions formelles à l'administration communale, complétera les explications qui précèdent.

Anvers, ce 25 janvier 1866.

*A Messieurs les Bourgmestre, Échevins et Conseillers
Communaux de la ville de Bruxelles.*

MESSIEURS.

Dans la séance de la Chambre des représentants du 9 décembre dernier, M. le Ministre des Travaux publics a déclaré que le Gouvernement était décidé à faire exécuter le chemin de fer de ceinture destiné à relier les stations du Nord et du Midi par Molenbeek-Saint-Jean.

Cette résolution justifie les appréhensions exprimées dans le rapport des Bourgmestre et Échevins, en date du 2 octobre dernier, au sujet des dangers qui doivent résulter pour la capitale, tant de la création à Molenbeek-Saint-Jean d'une station destinée à devenir l'embarcadère le plus important de l'agglomération bruxelloise que de l'organisation d'un service d'exploitation qui fera passer en dehors de Bruxelles tous les voyageurs traversant la Belgique du Nord au Midi et vice versa.

La déclaration de M. le Ministre des Travaux publics a encore pour conséquence de priver la ville d'une ressource financière importante, provenant du virement de fonds sur lequel le Collège échevinal comptait pour affecter à l'exécution des travaux d'assainissement une partie du crédit alloué par la législature pour le chemin de fer de Molenbeek-Saint-Jean.

Il résulte en outre de la Communication faite par M. le Bourgmestre au Conseil, dans sa séance du 13 janvier, que les négociations entamées entre l'Administration communale et l'État nécessitent de nouveaux sacrifices financiers de la part de la ville.

Ces faits, Messieurs, créent pour la ville une situation nouvelle et difficile dont il importe de sortir le plus tôt possible, la question de l'assainissement de la Senne, à la solution de laquelle notre bien-aimé souverain prend un si vif intérêt, ne pouvant rester plus longtemps en suspens.

Le moment nous semble donc venu de vous renouveler les propositions que nous avons eu l'honneur de vous adresser le 25 octobre dernier, mais qui vous ont sans doute été remises trop tard pour que vous ayez eu le temps de les examiner, le Collège ayant probablement déjà conclu, à cette date, la convention que vous avez ratifiée en comptant sur les éventualités qui ne se sont pas réalisées.

Ces propositions, Messieurs, répondent entièrement à l'état de choses nouveau que nous venons de constater. En effet, d'une part les travaux qu'elles concernent sont combinés de manière à permettre d'exécuter quand on le voudra la jonction directe intérieure des gares du Nord et du Midi avec la station centrale, seul moyen de conjurer les dangers dont Bruxelles est menacé par le raccordement de Molenbeek; d'autre part, elles réalisent sur l'ensemble des travaux d'assainissement une économie considérable, tout en étant conformes aux bases arrêtées par la Commission des trois pouvoirs et par celle des Ingénieurs en chef.

Ainsi se trouvent levées les difficultés provenant de la détermination prise par le Gouvernement, à propos du chemin de fer de ceinture et de l'infériorité relative du subside qu'il semble disposé à vous accorder. — Nous espérons donc,

Messieurs, que vous accueillerez avec bienveillance la démarche nouvelle que nous tentons près de vous et sur laquelle nous allons entrer dans quelques explications complémentaires.

Travaux d'assainissement.

Vous savez, Messieurs, qu'afin de nous conformer à une des indications du mémoire de MM. les Ingénieurs en chef, nos dernières propositions comportaient le maintien à travers la ville d'un bras de la Senne voûté.

Mais lorsque la rivière sera couverte d'une voûte qui fera saillie au-dessus des terrains environnants, elle ne pourra plus servir à l'écoulement des eaux de pluie tombant sur la surface de Bruxelles, car celles-ci seront désormais conduites par les égouts dans les collecteurs et ne pourront par conséquent plus se déverser dans la Senne, dont le niveau sera nécessairement plus élevé que celui de ces collecteurs. On est ainsi amené à reconnaître que la véritable solution du problème de l'évacuation des eaux d'inondation consiste à opérer le détournement complet de la rivière par Molenbeek-Saint-Jean, ainsi que nous l'avons formellement proposé dans notre *Second mémoire explicatif*, qui a paru le 1^{er} septembre 1864.

Le détournement de la rivière peut s'opérer de deux manières :

1^o Par le bras extérieur de la Senne, qui serait élargi et approfondi en conséquence. Ce mode fait la base du projet que nous avons eu l'honneur de vous soumettre avec plans détaillés à l'appui, le 22 novembre 1864. Il exige la transformation complète du pont-canal, près de l'Abattoir, et du siphon des Trois-Trous, afin de ménager aux eaux, sous le

canal, un passage en rapport avec leur volume et leur vitesse, et il oblige de creuser, à partir de l'embouchure actuelle du Maelbeek, un nouveau lit de rivière qui viendrait, après avoir contourné l'usine de désinfection, rejoindre la Senne détournée un peu en aval du pont-canal des Trois-Trous. (Voir plan n° 2^a et l'annexe n° 4^a.)

2° Par l'introduction dans le canal de Charleroy, près de l'Abattoir, des eaux de la Senne qui iraient reprendre leur cours ordinaire un peu en amont du pont de Laeken. Dans cette combinaison, le bras extérieur serait canalisé dans la traversée de Molenbeek; il communiquerait avec le canal de Charleroy, derrière l'Abattoir et avec le canal de Willebroeck, vers le milieu de l'Allée-Verte. — Les parties de canaux de Charleroy et de Willebroeck ainsi empruntées pour l'écoulement de la Senne continueraient à être navigables.

Cette disposition permettrait d'établir un quartier commercial et un bassin nouveau à la gauche du canal de Willebroeck, sur l'emplacement des prairies qui longent ce canal.

Ce mode exigerait une nouvelle disposition des écluses et des derniers biefs du canal de Charleroy. (Voir plan n° 2^b et l'annexe n° 4^b.)

Nous avons pris nos mesures pour pouvoir exécuter celui de ces deux modes de détournement auquel vous donnerez la préférence.

Le détournement de la rivière, quel que soit le mode adopté, amènera dans les travaux projetés quelques modifications qui auront pour résultat d'améliorer encore notre système d'assainissement, sans majorer le chiffre de la dépense, ainsi que nous allons l'expliquer.

La rivière détournée devra naturellement être remplacée, en ville, par un collecteur d'une capacité suffisante pour assurer l'écoulement normal et régulier du produit ordinaire

des égouts et des eaux des plus fortes pluies tombant dans le bassin hydrographique de Bruxelles, c'est-à-dire, d'après le rapport de MM. les Ingénieurs en chef, sur une superficie de 1,158 hectares. Or, il résulte des observations météorologiques recueillies pendant un grand nombre d'années à l'Observatoire royal, que le maximum d'eau tombée sur Bruxelles, en 24 heures, n'a jamais dépassé une hauteur de 0,034, ce qui, pour 1,158 hectares, correspond à un volume total de 393,720 mètres cubes. Si l'on admet, toujours avec MM. les Ingénieurs en chef, une vitesse d'écoulement de 0,78 dans le collecteur, il suffira de donner à ce dernier une surface de section de 6 à 7 mètres carrés, pour qu'il puisse débiter 500,000 mètres cubes en 24 heures, c'est-à-dire pour qu'il soit capable de suppléer, dans tous les cas possibles, à la rivière, pour l'évacuation des eaux qui pourraient tomber sur ledit bassin pendant les pluies les plus abondantes qu'il soit possible de prévoir. Afin de présenter plus de garanties encore sur ce point, nous avons porté la section du grand collecteur à 9^m,88.

Le grand collecteur en question sera en maçonnerie et aura la forme dite à *cunette*; il doit être établi de manière à pouvoir déverser son contenu dans la Senne, en un point situé à l'aval de Bruxelles.

Mais, pour que cela soit possible, il faut donner à ce collecteur une pente moindre que celle de la rivière, puisque, à l'origine, près du boulevard du Midi, il sera à un niveau plus bas que la Senne, tandis qu'il devra se trouver à un niveau plus élevé à l'endroit où s'opérera le déversement dont nous parlons. Or, la pente générale de la rivière est déjà très-faible, comme on sait; celle du collecteur sera donc moins forte encore.

Nous résolvons cette difficulté en faisant aboutir le grand

collecteur à la partie inférieure du réservoir à construire à l'usine de désinfection.

Des machines à vapeur d'une force suffisante seront établies à cet endroit, de manière à relever et déverser dans la rivière les eaux, après leur désinfection, amenées de Bruxelles par le grand collecteur.

De cette manière, il sera possible de donner au système général du collecteur une pente qui facilitera les passages sous les rivières et les canaux et assurera le prompt écoulement des matières, lequel sera encore activé par les chasses que l'on donnera à l'aide d'une prise d'eau à la Senne, par un aqueduc dont les eaux alimenteront un bassin de natation construit à proximité de l'École vétérinaire, ainsi que l'indique le plan n° 1.

Afin de faire participer la ville de Vilvorde aux bienfaits de l'œuvre que nous vous proposons d'entreprendre, nous la mettrons à l'abri des inondations et l'assainirons :

1° En détournant la rivière de cette localité et en continuant les travaux d'élargissement et d'approfondissement jusqu'au point O des plans nos 2^a et 2^b, à partir duquel la vallée de la Senne n'oppose plus d'obstacle sérieux au cours régulier des eaux.

2° En remplaçant, dans la traversée de Vilvorde, la rivière ainsi détournée par un collecteur qui aboutira au point O et dont le débit ne sera pas de nature à corrompre sensiblement les eaux de la rivière.

TRAVAUX D'EMBELLISSEMENT

ET D'ASSAINISSEMENT INTÉRIEUR.

La solution de la question de la Senne ne sera complète qu'à la condition d'exécuter dans le bas de la ville des travaux qui, tout en se rapportant plus directement aux embellissements de la capitale, doivent cependant contribuer puissamment aussi à assainir cette partie de la cité si déshéritée d'air et de lumière ; nous voulons parler d'une voie de grande communication traversant Bruxelles du nord au sud, à laquelle il sera donné 25 mètres de largeur et qui aura pour résultat de faire disparaître toutes les habitations qui bordent la Senne et ses différents bras, et de donner de nouveaux dégagements à la circulation étranglée dans les rues étroites de cette partie de la ville.

Cette grande voie de communication doit nécessairement venir en aide à la ligne qui réunit aujourd'hui les gares du Nord et du Midi, mais elle doit aussi, pour bien remplir son but et éviter de nouvelles dépenses complémentaires dans l'avenir, se combiner avec les artères principales du bas de la ville afin de former avec celles-ci un réseau complet.

C'est dans ce but que nous avons choisi les tracés figurés au plan annexe n° 1.

La branche nord du boulevard central prendra son point de départ à la place des Nations et aboutira au Marché aux Poissons, en laissant à sa gauche le temple des Augustins.

La branche sud s'étendra de ce marché, passera entre la place Saint-Géry et l'église de Bon-Secours et aboutira à la place Rouppe, où sera créé un vaste square mesurant 6,000 mètres carrés.

Au point d'intersection de ces deux branches du boulevard entre les rues de l'Évêque et le Marché aux Poulets, il sera ménagé une grande place publique de 80 mètres de largeur sur 220 mètres de longueur, mesurant 17,600 mètres de superficie, formée d'une partie des maisons de la rue des Bateaux, du Marché aux Poissons, de l'emplacement de la Senne, de l'îlot des maisons compris entre cette rivière et la rue des Vierges-Noires et enfin de cette rue elle-même ; le centre de cette vaste place, où s'élèvera un jour la gare centrale, sera disposé provisoirement en jardin public.

Ce tracé est celui que nous avons proposé dans le courant de janvier de l'année dernière et pour lequel nous avons fait faire toutes les études après qu'il eut reçu le meilleur accueil de M. le bourgmestre, lors de la remise de nos plans définitifs concernant la jonction directe, le 16 avril 1865.

La branche du boulevard central qui s'étendra de la place des Nations au Marché aux Poissons, aura pour prolongement une rue nouvelle de 16 mètres de largeur qui se greffera au coude de la rue d'Anderlecht, à la hauteur de la rue Camusel.

La branche partant de la place Rouppe aura pour prolongement la rue de Laeken, dont l'élargissement à 16 mètres s'effectuera au fur et à mesure des reconstructions.

L'avantage d'une pareille combinaison est incontestable.

En effet, sans allonger le parcours entre les stations du Nord et du Midi, elle aura pour résultat d'établir une communication directe entre l'important faubourg de Laeken et Saint-Gilles, entre l'agglomération d'Anderlecht et Cureghem et le grand quartier qui entoure la station du Nord ; si on ajoute à ces quatre grandes lignes la rue de Flandre qui dégage Molenbeek-Saint-Jean, on reconnaît que les cinq importantes agglomérations extérieures qui entourent le bas de la ville, seront directement reliées avec le centre de celle-ci.

HALLES CENTRALES,

Palais des Beaux-Arts et Bourse de commerce.

Il nous reste à décrire la partie monumentale de notre projet.

Deux édifices importants sont indispensables dans le bas de la ville ; une bourse de commerce dont la construction sera combinée de façon que l'étage puisse servir aux expositions de toutes natures et aux fêtes publiques, et des halles centrales.

Nous élevons le premier de ces monuments, qui mesurera 3,000 mètres de superficie, sur l'un des grands côtés de la place à créer au Marché aux Poissons ; situé de cette façon il anéantira les impasses qui débouchent dans la rue des Bateaux ; isolé de toutes parts, il permettra le prolongement de la rue du Fer jusqu'à la rue de l'Evêque, et le pro-

longement de la rue Grétry, dont l'exécution fait également partie de nos propositions.

Le rez-de-chaussée sera affecté à la Bourse et ses dépendances ; l'étage contiendra la plus vaste salle connue en Europe, et servira, comme nous venons de le dire, aux expositions et aux grandes solennités locales et nationales.

Meilleur emplacement ne peut être choisi pour cet édifice ; placé au centre actif, il est mis en rapport avec les habitudes du commerce.

Nous pensons qu'il est indispensable de donner aux halles une position centrale, aussi nous les plaçons sur l'île Saint-Géry, à égale distance du boulevard du Midi et de la place des Nations ; mais nous croyons aussi qu'il convient de ne pas élever ces édifices à front du boulevard, qu'ils auraient pour effet de déprécier ; aussi les avons-nous placés entre le prolongement de la rue d'Anderlecht et un îlot de maisons qui les séparera du boulevard central.

Ces édifices mesureront 6,700 mètres carrés de surface bâtie et 8,500 mètres au moyen de larges trottoirs-galeries qui les entoureront.

Propositions financières.

En conséquence de tout ce qui précède, nous nous engageons à exécuter à forfait, et pour la somme de **vingt-deux millions de francs** :

1° Tous les travaux d'assainissement de la Senne par le détournement, s'étendant du point M au point O des plans annexes n^{os} 2^a et 2^b indiqués à ces plans, et aux descriptions des ouvrages d'art annexes n^{os} 4^a et 4^b, les collecteurs principaux et secondaires suivant les types, annexe n^o 3, les bassins de désinfection et leur entretien à notre charge.

2° La construction d'un boulevard central de 25^m00 de largeur, suivant le tracé du plan annexe n° 1 et l'élargissement et l'ouverture des rues nouvelles dans l'étendue de la zone d'expropriation qui est grisée en rouge et limitée par une ligne bleue.

3° La construction des halles y compris les terrains nécessaires à leur emplacement, indiqués audit plan n° 1.

4° La construction d'un monument dont le rez-de-chaussée sera affecté à la Bourse de commerce et ses dépendances et l'étage distribué en une vaste salle susceptible de divisions intérieures, destinée aux expositions de toutes natures et aux grandes solennités locales ou nationales, y compris le terrain nécessaire à l'emplacement.

5° La construction d'un bassin de natation d'une superficie de 14,000 mètres carrés y compris les abords, à proximité de l'École vétérinaire.

Le tout moyennant l'application de la loi du 1^{er} juillet 1858, pour l'expropriation de la zone, et l'abandon gratuit par la ville et par l'État des terrains, voies publiques et rivières compris dans ladite zone, qui sont leurs propriétés respectives, et la latitude à nous laissée, d'établir sous le boulevard, le cas échéant, les galeries du chemin de fer de jonction directe et la gare centrale sur la place publique à ménager au Marché aux Poissons.

La somme de **vingt-deux millions**, moyennant laquelle nous soumissionnons à forfait ce qui précède, nous sera comptée : **dix millions** en paiements échelonnés d'après le degré d'avancement des travaux, et soixante-six annuités de **six cent mille francs**.

Ainsi, Messieurs, ce vaste ensemble que nous vous soumissionnons et qui résout entièrement l'importante question de l'assainissement de la vallée de la Senne et l'embellissement

du bas de la ville de Bruxelles, tout en rendant possible dans l'avenir, la jonction directe, seul moyen de remédier un jour à l'isolement dont la capitale est menacée, pourra s'effectuer sans que vous soyez obligés, en présence des subsides relativement restreints auxquels le Gouvernement croit devoir limiter son intervention, de recourir à des ressources autres que celles que vous avez votées dans votre séance du 23 octobre dernier.

En terminant cette lettre, nous vous informons, Messieurs, **que nous mettons à votre disposition le cautionnement que vous jugerez convenable de nous faire déposer à l'appui des propositions qui précèdent.**

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de nos sentiments dévoués et respectueux.

KELLER & C^{ie}.