( N° 96. )

# Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 13 MARS 1885.

## Budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1885 (1).

# RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. DE BRUYN.

### CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

MESSIEURS,

Le Gouvernement expose, dans la note préliminaire accompagnant le budget des recettes et des dépenses extraordinaires, les motifs qui l'ont déterminé à ne pas adopter le nouveau régime que l'administration précédente avait inauguré pour le report des excédents de crédits disponibles au 31 décembre. Il maintient toutefois un budget des recettes et des dépenses extraordinaires. Un tableau spécial renseigne les crédits destinés à couvrir les travaux à exécuter; ce ne sera que très exceptionnellement que l'on devra recourir à des crédits spéciaux, en dehors de ceux renseignés dans ce tableau.

Les articles 30 et 31 de la loi sur la comptabilité de l'État, du 15 mai 1846, règlent le transfert des allocations ou parties d'allocations nécessaires pour solder des créances résultant de travaux adjugés ou en cours d'exécution.

L'article 31 s'applique aux seules allocations spéciales affectées à des services étrangers aux dépenses générales de l'État, autrement dit aux dépenses sur ressources extraordinaires; il assure le transfert à l'exercice

(1) Budget n° 3, XIV.
Amendements du Gouvernement, n°s 7 et 46.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. CARBON, JACOBS, SYSTERMANS, DE BRUYN, MAGIS et VAN HOORDE.

suivant des sommes disponibles, lesquelles conservent l'affectation qui leur a été donnée par la loi de crédit.

Ces opérations s'effectuent sous le contrôle de la Cour des comptes.

Le mode auquel le Gouvernement actuel accorde la préférence, en ce qui concerne les dépenses sur ressources extraordinaires, est indiqué dans l'Exposé général du budget de l'exercice 1886. En attendant, et comme il est dit plus loin, le report à l'exercice suivant des excédents de crédits disponibles au 31 décembre 1884 a été effectué conformément à la loi du 27 décembre 1884, allouant des crédits provisoires.

La réforme présentée par le Gouvernement précédent et adoptée par la Législature devait, dans la pensée de ses auteurs, mettre un terme aux abus résultant des transferts auxquels s'applique l'article 31 susvisé.

Antérieurement, disait l'exposé des motifs à l'appui du budget de 1884, les crédits destinés à l'exécution de travaux d'utilité publique étaient maintenus à la disposition du Gouvernement jusqu'à leur complet épuisement. Les parties d'allocation non dépensées au 31 décembre étaient indéfiniment reportées d'année en année.

La disposition nouvelle avait pour but d'empêcher qu'aucun excédent de crédit pût être transféré à l'exercice suivant sans l'intervention de la Législature. Tous les crédits ou excédents de crédits disponibles devaient être annulés.

A première vue, cette modification paraît rationnelle et d'une application facile; le contrôle des Chambres, s'exerçant d'une façon permanente par l'examen à nouveau des crédits déjà votés pour l'exécution des travaux extraordinaires, semble devoir donner de bons résultats.

Mais il a été constaté que ce mode de procéder offre de sérieux inconvénients. Si le maintien des crédits pour un terme trop long peut engendrer des abus, une nouvelle discussion des travaux déjà décrétés par les Chambres ne peut qu'entraver leur exécution.

La majorité actuelle peut aisément défaire ce qu'une majorité précédente avait décidé, et déplacer ainsi la responsabilité du Gouvernement chargé de l'exécution des lois votées par la Législature; en d'autres termes, on abandonne aux Chambres la direction exclusive des décisions antérieurement prises.

Les discussions, souvent longues, qui précèdent l'adoption d'un projet de travaux d'utilité publique doivent nécessairement, par ce système, se reproduire et s'éterniser au détriment de l'expédition régulière des affaires et du vote des lois.

En effet, à chaque renouvellement de crédit, les mêmes arguments se représenteraient, si pas pour combattre le principe des travaux, tout au moins pour en discuter les plans ou les moyens d'exécution, pour recommander des changements ou des dispositions nouvelles, de nature à favoriser tel ou tel autre arrondissement. Il arriverait fréquemment, pour ne pas dire dans chaque cas, que, les études et les plans n'étant pas achevés

au point de vue de l'adjudication des travaux, l'exécution n'en pourrait avoir lieu dans le délai limité d'un exercice budgétaire.

Cette réforme, au point de vue des travaux d'utilité publique qui représentent la majeure partie de nos dépenses extraordinaires, ne serait utile que dans le cas où tous les plans d'exécution seraient arrêtés au moment du vote par la Législature et où les devis définitifs seraient dressés, de façon à permettre de recourir immédiatement à une adjudication.

En fait, cela ne se présente pas ainsi dans nos administrations; et il serait difficile de le prescrire attendu que des études, souvent longues et coûteuses, ne peuvent se faire que lorsqu'un vote a assuré l'exécution des travaux.

Il serait cependant désirable qu'aucune grande entreprise ne fût décrétée sans qu'au préalable une étude complète n'en ait fait connaître la dépense totale; mais cela est-il toujours possible?

Cette réforme serait certes la plus utile et devrait être introduite avant toute autre.

Si les projets pour lesquels le Gouvernement sollicite des crédits étaient toujours accompagnés d'une appréciation exacte de la dépense à y affecter, d'une prévision certaine, les abus auxquels on a fait allusion dans le rapport sur le budget extraordinaire de 1884 ne se seraient pas produits.

Il appartient à la Législature de refuser tout vote de crédits dont d'avance elle ne connaît pas l'importance totale, par la production des devis. Cela n'a pas été fait, notamment pour le Palais de Justice et pour diverses autres grandes constructions.

Ce sont ces abus qui ont été le prétexte de la modification trop radicale introduite dans la loi de budget de 1884. Il y a peut-être un terme moyen à trouver. Nous y reviendrons dans la suite du rapport, voulant nous borner pour le moment aux considérations générales qui nous paraissent justifier la mesure prise par le Gouvernement pour la présentation du budget actuel.

## AMENDEMENTS DU GOUVERNEMENT ET DE LA SECTION CENTRALE.

Deux amendements au projet de budget des recettes et des dépenses extraordiraires ont été présentés par M. le Ministre des Finances, — n° 46 de nos documents, — comme conséquences de certaines dispositions de loi récemment votées par les Chambres.

Le premier a pour objet de faire tomber l'article 4 de ce projet de budget. Les Chambres ayant voté le report pur et simple à l'exercice 1885 des excédents des crédits extraordinaires alloués par la loi de budget de 1884, nous en revenons, au moins provisoirement, à l'application de l'article 31 de la loi de comptabilité, et la disposition de loi qui avait eu pour but de remettre cette disposition en vigueur n'a plus de raison d'être.

Le second amendement consiste en une disposition nouvelle, purement

transitoire; il a pour objet de permettre à l'administration de simplifier la comptabilité des crédits extraordinaires, en coordonnant les crédits reportés par la loi du 27 décembre 1884 avec les crédits nouveaux proposés par le budget extraordinaire.

Cette disposition ne peut que rendre plus facile le contrôle des Chambres et celui de la Cour des comptes.

La section centrale propose le vote de ces deux amendements.

| | | |
|---|---|---|
| Le projet de budget présenté primitivement au chiffre de fr. | | 44,974,750 |
| a été modifié par le cabinet actuel comme suit : | | |
| Réduction sur les crédits proposés, ensemble fr. | 9,730,000 | |
| Augmentation résultant de propositions de crédits nouveaux, ensemble . . . . . | 1,150,000 | |
| Reste en réduction. . . fr. | | 8,580,000 |
| Budget nouveau . . . . fr. | | 36,394,750 |

Le Gouvernement présente en outre un amendement impliquant l'autorisation d'inscrire un crédit nouveau au tableau annexé au projet de loi du budget, soit . . . . . fr. 70,000

pour permettre la liquidation d'une transaction intervenue, le 14 juin 1884, entre l'État et l'entrepreneur du fort de Waelhem.

Ce crédit nouveau figure à l'article 48 du dit tableau sous la rubrique : « construction du fort de Waelhem », et la section centrale vous en propose l'adoption.

Deux autres amendements n'impliquant pas une augmentation de crédits, mais des changements dans le libellé, nous sont proposés.

Le premier, à l'article 8 (tableau revisé), a pour but de permettre au Gouvernement d'exécuter la convention qu'il a conclue avec la ville de Bruxelles pour la cession à l'État d'un terrain, d'une contenance de 8 hectares, faisant partie de l'ancienne Plaine des manœuvres, et complétant les 12 hectares que la ville s'est engagée à céder, en 1877, pour être convertis en parc public.

Il suffira, pour donner satisfaction à cette proposition d'intercaler dans le texte : « Établissement d'un parc public à l'ancien Champ-des-Manœuvres de Bruxelles. »

Le libellé revisé sera conçu comme suit :

ART. 8 (tableau revisé). « Raccordements de routes aux » chemins de fer de l'Etat, de compagnies et aux canaux, » subsides (engagements pris envers les communes antérieu- » rement à 1881), construction, redressements et amélioration » de routes, *établissement d'un parc public à l'ancien Champ-*

» *des-Manœuvres de Bruxelles;* construction et reconstruction » de ponts, subsides, rachat de ponts concédés. »

Un autre amendement, proposé à l'article 11 du tableau, est ainsi libellé : « locaux pour l'enseignement primaire »; il consiste uniquement à compléter cet intitulé comme suit : « et pour payer le solde » des travaux exécutés, en 1884, à » l'école des humanités de Liége ».

Il ne s'agit que de permettre au Gouvernement d'effectuer le payement des travaux, à concurrence de 2,820 francs, sans devoir recourir à un crédit spécial pour ce solde. Il n'y a donc pas d'augmentation. La section centrale propose l'adoption de ces nouveaux libellés.

Elle vous propose également le vote d'un amendement dû à l'initiative d'un de ses membres, et consistant dans le complément du libellé de l'article 32, comme suit :

« Construction, par voie d'adjudication publique, d'un chemin » de fer de Bastogne à la frontière du grand-duché de Luxem- » bourg dans la direction de Wiltz (loi du 27 juillet 1884). »

Les motifs de cet amendement s'expliquent par la nécessité de mettre le Gouvernement en mesure d'exécuter les travaux d'achèvement d'une ligne internationale.

Le Gouvernement Grand-Ducal a exécuté la ligne jusqu'à Wiltz. Il doit l'achever jusqu'à la frontière belge.

Nous avons à exécuter le complément de ce travail, qui ne comporte qu'une dépense de 1,200,000 francs.

Ces considérations justifient le libellé spécial dont nous proposons le vote à la Chambre.

Le budget des recettes et des dépenses extraordinaires, par suite des modifications au projet primitif et de l'amendement de 70,000 francs, présentera un total de crédits, à concurrence de . . . . . fr. **36,464,750**

se répartissant entre les différents Départements de la manière suivante :

| | | |
|---|---|---|
| Intérieur et Instruction publique . . . . . fr. | | 3,289,000 |
| Agriculture, Industrie et Travaux publics : | | |
| Exposition d'Anvers . . . . . fr. | 500,000 | |
| Routes et bâtiments civils. . . . . | 3,800,000 | |
| Travaux hydrauliques. . . . . | 10,260,000 | |
| Chemins de fer en construction. . . . . | 4,859,250 | |
| | | 19,419,250 |
| A reporter . . fr. | | 22,708,250 |

| | |
|---|---|
| Report . . fr. | 22,708,250 |
| Chemins de fer, Postes et Télégraphes . . . . . | 8,686,500 |
| Guerre . . . . . | 4,970,000 |
| Finances . . . . . | 100,000 |
| Totaux . . . fr. | 36,474,750 |

Les recettes extraordinaires sont évaluées à la somme de fr. 17,682,227-53.

**EXAMEN EN SECTIONS.**

1re *section*. — Adopté à l'unanimité, sans observation.

2e *section*. — Adopté à l'unanimité, sans observation.

3e *section*. — Un membre demande si le pont de Bas-Oha, dont l'adjudication avait été décidée par le Gouvernement précédent, va prochainement avoir lieu.

La section désire connaître le montant total du crédit destiné à la construction complète de l'hôtel des postes et télégraphes.

Un membre fait observer que le crédit de 100,000 francs, demandé à l'article 15 pour l'isolement du musée de peinture, lui paraît insuffisant.

Un membre demande que le Gouvernement examine la question du rachat du canal de Willebroeck et affecte un premier crédit audit rachat.

Un membre demande que le Gouvernement rachète également le canal de Louvain vers l'Escaut.

Divers membres demandent qu'il soit pris des mesures promptes pour la suppression des péages sur les canaux du pays.

Un autre membre fait observer à l'article 47, que, d'après lui, la construction du fort de Schooten peut parfaitement être retardée.

Adopté par cinq voix et une abstention motivée par la réduction des crédits relatifs aux dépenses scolaires.

4e *section*. — Adopté à l'unanimité.

5e *section*. — La section regrette que le nouveau projet de budget n'ait pas consacré la règle adoptée l'année dernière, à savoir de ne plus permettre la continuation des travaux commencés sur crédits non apurés sans pétitionner le renouvellement du crédit.

Un membre voudrait connaître l'importance du crédit nécessaire à la construction de l'hôtel des postes.

Le budget est adopté à l'unanimité.

6e *section*. — La section demande si le crédit alloué pour la construction du chemin de fer de Bastogne vers le grand-duché de Luxembourg est maintenu.

Même demande pour les crédits relatifs à la Senne.

La section, par six voix contre une, propose la suppression de l'article 14 : transfert du musée d'histoire naturelle, 200,000 francs.

## EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

Dans les considérations générales de notre rapport, nous avons rappelé les modifications proposées par le Gouvernement au projet de budget, spécialement en ce qui concerne les crédits pour dépenses sur ressources extraordinaires.

La Chambre a adopté ces modifications.

Est-ce à dire qu'il n'y ait plus d'améliorations à apporter au mode de présentation des crédits pour dépenses extraordinaires ?

L'honorable Ministre des Finances a promis d'examiner les objections présentées, en vue d'y donner satisfaction.

Un membre, revenant sur la discussion produite dans l'une des sections, estime qu'il eût été préférable de maintenir le principe consacré par la loi du budget de 1884, annulant les crédits non employés à la fin de l'exercice budgétaire.

Il s'appuie sur la facilité du contrôle des Chambres et sur les abus signalés par l'honorable M. Graux, lors de la présentation du budget pour 1884, abus résultant de l'accumulation de crédits ouverts pour des sommes considérables pendant un temps trop long. Un Ministre ayant toujours le droit d'appliquer les crédits votés en exécutant les travaux, peut, par un excès de dépenses faites même dans les limites de la loi, provoquer une certaine perturbation dans nos finances.

C'est à ces causes qu'il attribue la situation financière embarrassée dans laquelle s'est trouvée l'État au moment de la présentation du budget de 1884.

Nous avons répondu à ces critiques par des considérations d'une réelle importance. Il ne sera pas contesté que le vote annuel n'entraîne de grandes difficultés et ne soit de nature à paralyser l'exécution des travaux les plus utiles.

En effet, il arrivera souvent que l'intervalle entre le vote des crédits et l'époque rapprochée de leur prescription aura à peine suffi pour préparer les plans, dresser les devis définitifs et élaborer le cahier des charges de l'adjudication.

Ne faudra-t-il pas attendre, pour donner suite à l'exécution, que les Chambres aient confirmé les crédits, à la veille d'être périmés ?

Comme nos budgets ne sont généralement votés que vers le milieu de l'année, n'arrivera-t-il pas souvent que l'on perdra un temps précieux

pour obtenir les conditions favorables d'adjudication ? Il est, en effet, généralement reconnu que la concurrence entre les entrepreneurs est plus grande au début de la saison des travaux, la plupart étant à cette époque à la recherche d'engagements.

Le contrôle des Chambres s'exercera par la discussion du budget annuel des dépenses sur ressources extraordinaires, que le Gouvernement s'est engagé à faire suivre d'un tableau général indiquant l'emploi des crédits votés et, par conséquent, la disponibilité des sommes à employer.

Certes, ce système n'est pas sans inconvénients. Nous signalerons notamment celui de l'exécution de travaux décidés par la Législature sous l'impression de causes passagères ou de circonstances exceptionnelles et qui, au moment de l'exécution, ne répondent plus aux motifs qui en avaient justifié le vote.

C'est le cas de certains travaux militaires réclamés au moment d'événements extérieurs et exécutés lorsque, les circonstances étant modifiées, leur opportunité pouvait être mise en doute.

D'autres éventualités peuvent expliquer le vote de crédits qui ne se justifieraient que par une application immédiate. Pour obvier à ces inconvénients, on s'est demandé si la loi de comptabilité ne pourrait pas augmenter la durée des crédits.

Les communes et les provinces se bornent, d'après leurs budgets, à deux années pour l'emploi des crédits, qui peuvent n'être reportés au-delà de ce terme qu'au moyen de nouvelles inscriptions par rappel.

On réclame, en faveur de l'État, un terme plus long. Celui de trois années proposé par le Gouvernement nous paraît suffisant, bien entendu si le Gouvernement s'impose la règle de ne pétitionner de crédits que pour les travaux ayant fait l'objet d'une étude préalable faisant connaître l'étendue de la dépense et les modes d'exécution

Cette discussion se trouve résumée dans une question posée au Gouvernement et que nous faisons suivre avec la réponse :

| DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE. | RÉPONSE DU GOUVERNEMENT. |
|---|---|
| Dans les sections, des membres ont exprimé l'opinion qu'il y aurait lieu de revenir au système inauguré par le Gouvernement précédent, en ce qui concerne le vote annuel des crédits pour l'exécution des travaux publics. Quels sont les inconvénients de ce système? | Les discussions qui ont eu lieu à la Chambre et au Sénat, à propos du vote du budget des voies et moyens, du budget de la dette publique et de la loi des crédits provisoires pour l'exercice 1885, ont fait ressortir les inconvénients que présente le régime des crédits extraordinaires inauguré par le Gouvernement précédent. En ce qui concerne le report des excédents de ces crédits à l'exercice suivant, on fera |
| Le Gouvernement ne croit-il pas que l'on pourrait appliquer un moyen terme, en limitant la durée de l'emploi des crédits | |

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

à un nombre de quatre ou de cinq ans?

Ce délai permettrait l'exécution des travaux dans le cas où les projets présentés par le Gouvernement ont fait, comme cela paraît désirable, l'objet d'une étude préalable et sont basés sur des devis de façon à permettre aux Chambres d'en apprécier l'importance et, d'autre part, d'en activer l'adjudication.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

remarquer encore que des inconvénients graves résultent de l'impossibilité pour ainsi dire absolue où se trouve l'administration de soumettre en temps opportun à la Législature, pour être discutées et votées avant le 31 décembre, des propositions détaillées, quant au report des excédents de crédits disponibles. Il y a des difficultés presque insurmontables à établir, avant la fin de l'année, le reliquat que laissera chaque crédit, déduction faite des sommes engagées du chef de services en cours et qui peuvent être acceptés jusqu'à cette date. Or, le régime inauguré l'an dernier n'est praticable que si les reports sont votés avant l'ouverture de l'exercice auquel ils doivent se rattacher.

Quant à la question de savoir si l'on ne pourrait appliquer un moyen terme en limitant la durée de l'emploi des crédits à quatre ou cinq ans, elle est à l'étude, et le Gouvernement s'est engagé à faire des propositions définitives lors de la présentation du budget de 1886. Voici comment s'est exprimé à ce sujet M. le Ministre des Finances à la Chambre, dans la séance du 19 décembre dernier (page 301 des annales :

« C'est aller trop loin que d'exiger un » vote annuel. Il n'y a guère de travaux » extraordinaires qu'on exécute en un » an, et à quoi bon demander aux Cham- » bres de procéder à un nouvel examen » après un terme aussi court.

» Quoi qu'il en soit, la Chambre le » sait, nous ne l'avons pas saisie de » propositions définitives à ce sujet, et » nous avons annoncé que ce serait à » l'occasion de la présentation, déjà pro- » chaine, du budget de 1886, que nous » le ferions. »

Quant à l'exercice 1885, le report des excédents de crédits disponibles sur 1884 est assuré par l'article 4 de la loi des crédits provisoires du 27 décembre 1884 (*Moniteur* n° 362).

L'honorable Ministre des Finances, dans la séance du 27 février dernier, en déposant sur le bureau de la Chambre les budgets pour l'exercice 1886, a déclaré que le Gouvernement a cru devoir s'en tenir à la forme invariablement suivie de 1847 à 1883 et déjà reprise pour le budget de 1885, mais qu'il maintiendrait toutefois un budget de recettes et de dépenses extraordinaires. Il a ajouté dans son Exposé général, à la page 5 du document parlementaire n° 84, qu'en ce qui concerne ce dernier budget, il demanderait aux Chambres de donner effet pour trois années au vote des crédits qui y sont portés.

## EXAMEN DES ARTICLES.

## MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

### ANCIENS SERVICES.

*Armement de la garde civique.*

Crédit demandé : 900,000 francs.

Ce crédit, annoncé par le Gouvernement lors de la présentation du budget pour 1884, n'est que la continuation des sommes votées successivement pour doter la garde civique de nouveaux fusils. Le crédit total affecté à cette dépense est de 2,900,000 francs.

La section centrale ayant voulu s'assurer si aucun crédit nouveau n'aurait plus été nécessaire, a posé au Gouvernement la question suivante :

| DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE. | RÉPONSE DU GOUVERNEMENT. |
|---|---|
| Le crédit de 900,000 francs pour l'armement de la garde civique est-il le dernier?<br>Dans la négative, quelle est la somme nécessaire pour compléter cet armement? | Le crédit dont il s'agit ci-contre suffira pour achever complètement l'armement et l'équipement de la garde civique. On compte même sur un boni d'une centaine de mille francs. |

L'importance du chiffre des dépenses votées dans l'intérêt de la garde civique fait une loi au Gouvernement de renouveler les instructions antérieurement données et recommandant un bon entretien des armes confiées aux gardes. Trop souvent ceux-ci négligent les soins à donner à leurs armes, ils les déposent dans des endroits humides, les exposant ainsi à être abimés par la rouille.

Les armes nouvelles ayant de la valeur, il conviendrait de prescrire une grande sévérité dans les inspections, afin d'éviter au Trésor des pertes à résulter de dégradations imputables à la négligence.

SERVICE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

*Enseignement moyen et primaire.*

Crédits demandés : 915,000 francs.

| | | |
|---|---|---|
| Les crédits demandés par le projet de budget primitif s'élevaient à . . . . . | fr. | 2,724,000 |
| Le budget revisé les réduit à . . . . . | | 2,389,000 |
| Soit en moins . . | fr. | 335,000 |
| Tenant compte de la suppression du crédit pour avances aux communes, pour construction de maisons d'écoles, soit . . . | | 160,000 |
| Nous arrivons à une diminution totale de . . . . . | fr. | 495,000 |

Le Gouvernement agit sagement en proposant des réductions sur les crédits pour la construction et l'ameublement d'écoles (1). Les dépenses de ce chef ont été fort exagérées pendant quelques années.

Cette exagération a eu pour conséquence une situation financière gênée, qui impose au Gouvernement des économies pour équilibrer le budget. En même temps que les ressources de l'État, celles des provinces et des communes ayant été consacées en grande partie à l'érection d'écoles nouvelles et à leur ameublement, on s'est trouvé forcé d'arrêter l'exécution de travaux d'utilité publique vivement attendus.

Les critiques soulevées par ces dépenses exagérées sont générales ; elles ont été faites à la Chambre et ont trouvé un écho dans la presse et dans l'opinion publique. Nous n'avons pas à y revenir. Mais nous tenons à constater que si le Gouvernement propose des réductions sur les crédits primitifs, il ne s'est pas inspiré d'un esprit de réaction.

L'économie dans les propositions revisées, à concurrence de 495,000 francs, sera réalisée sans manquer aux engagements contractés ; ceux-ci seront fidèlement remplis.

Pour l'enseignement primaire, on peut renoncer provisoirement à faire des avances aux communes pour construction d'écoles, car celles-ci ne font certainement pas défaut dans nos communes. La lutte de l'enseignement a doublé presque partout les locaux et il n'est pas à prévoir que d'ici à longtemps on devra en construire de nouveaux.

Le crédit pour la construction d'athénées et d'écoles moyennes est réduit de 300,000 francs, sur les prévisions de dépenses faites d'après le degré d'avancement des travaux.

C'est donc un chiffre à reporter au budget prochain.

Les propositions de réductions sur les frais d'ameublement des écoles et sections normales primaires sont parfaitement justifiées par la situation nouvelle créée par la loi du 24 septembre 1884. Bon nombre d'écoles

(1) Un membre de la minorité a formulé des réserves relativement aux considérations développées dans le rapport concernant les dépenses scolaires.

agréées rendent inutiles les dépenses d'ameublement dans quelques écoles normales de l'État.

Les dépenses pour la construction d'écoles normales somptueuses ont été fort exagérées. Il est heureux que l'on n'ait pas continué dans cette voie en y installant un mobilier en rapport avec l'importance et le luxe des bâtiments.

Le Gouvernement, en proposant de maintenir le crédit de 15,000 francs, satisfait parfaitement à toutes les nécessités.

Les crédits pour l'enseignement supérieur, articles 2 et 5, sont maintenus.

Le chiffre de 1,100,000 francs à l'article 4, « Enseignement primaire, construction et ameublement de locaux d'écoles primaires », a été maintenu d'après les prévisions du premier projet de budget. Il a pour but de permettre la liquidation des engagements pris par le Gouvernement.

## MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DE L'INDUSTRIE ET DES TRAVAUX PUBLICS.

ART. 7. *Exposition universelle d'Anvers* . . . . . fr. 500,000

La note préliminaire au projet du budget revisé expose les motifs qui ont déterminé le Gouvernement à solliciter un crédit de 500,000 francs, destiné notamment à rendre moins onéreux à nos producteurs leur concours à l'Exposition d'Anvers.

Elle justifie pleinement le vote du crédit ; aussi aucune observation n'a été faite dans les sections sur le principe même de l'allocation ; mais des demandes d'explications se sont produites sur la façon dont le crédit serait appliqué.

Sera-ce un subside accordé aux organisateurs de l'Exposition pour les aider à couvrir les dépenses de leur entreprise ?

Si même le Gouvernement avait eu ce but, nous l'eussions approuvé, car il n'y a pas de comparaison à établir entre l'allocation d'un crédit de 500,000 francs, voté en 1883 en faveur de l'Exposition d'Amsterdam (entreprise privée), et le concours que le Gouvernement apporte à l'Exposition d'Anvers, qui est une œuvre vraiment nationale.

Mais, hâtons-nous de le dire, le crédit proposé par le Gouvernement est destiné non pas à subsidier l'entreprise, mais à venir en aide à nos industriels, en diminuant les frais de leur participation à l'Exposition.

La réponse du Gouvernement à la demande de la section centrale, est explicite à cet égard. Nous la faisons suivre ci-après.

| DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE. | RÉPONSE DU GOUVERNEMENT. |
|---|---|
| ART. 7. De quelle manière précise la somme de 500,000 francs demandée pour l'Exposition d'Anvers sera-t-elle appliquée? | La somme de 500,000 francs qui a été demandée à la Législature pour l'Exposition d'Anvers, sera employée de manière à diminuer les frais de participation des producteurs belges à cette Exposition. |

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

L'une des causes qui avait paru entraver le succès de l'Exposition d'Anvers, était le coût élevé du loyer de l'emplacement.

Le Gouvernement, d'accord en cela avec le commissariat-général de l'Exposition, a pensé qu'une partie du crédit mis à sa dispesition par la Législature, pourrait être utilement employée à diminuer le prix de ce loyer.

Il a, dans ce but, traité avec la société de l'Exposition, et loué une grande surface de terrain qui est cédée par parties aux exposants belges à prix réduits.

Une autre partie du crédit sera consacrée à la décoration générale du compartiment belge.

Dans l'état de choses primitif, nos producteurs auraient dû se cotiser pour faire cette décoration.

Un subside de 50,000 francs à prélever sur le même crédit, a été promis à la société qui organise l'Exposition internationale des beaux-arts.

Enfin, le Gouvernement est disposé à allouer le restant du crédit, soit une somme de 100,000 francs environ, à subsidier une exposition agricole et horticole, et une exposition de bétail.

Nous félicitons le Gouvernement de l'appui qu'il a donné aux organisateurs de l'Exposition internationale d'Anvers.

Il a compris que dans la situation actuelle, son concours actif et dévoué devait être acquis à une œuvre, destinée à permettre à nos industriels de faire connaître leurs produits.

Cette exhibition est surtout utile à Anvers, port d'exportation.

Les maisons de commerce établies à Anvers et les nombreux étrangers qui s'y rendent pour leurs affaires pourront ainsi étudier la variété et les richesses de notre industrie et se mettre en rapport avec nos producteurs.

L'Exposition de Bruxelles, en 1880, a été un succès ; celle d'Anvers, nous en sommes persuadés, ne restera pas en-dessous de sa devancière.

Grâce à l'intervention du Gouvernement, les pays étrangers prendront une large part à cette lutte pacifique de l'industrie.

L'excellent esprit d'émulation et de dévouement qui anime toute la population d'Anvers pour assurer la prospérité de cette grande ville ou lui créer un nouveau titre de gloire, nous est un gage certain de réussite. On

a fait trève aux divisions de parti devant la seule préoccupation d'assurer le succès de cette grande fête de l'industrie.

L'agriculture n'a pas été oubliée. Nous constatons avec bonheur qu'elle trouvera sa place à l'Exposition d'Anvers.

### ROUTES ET BATIMENTS CIVILS.

Les crédits pétitionnés dans ce chapitre ont une importance spéciale au point de vue de la ville de Bruxelles. Ils constituent la réalisation d'engagements pris depuis longtemps et dont l'exécution avait été différée.

Les explications fournies par le Gouvernement à la section centrale nous renseignent une négociation importante, faite dans les meilleures conditions avec la ville de Bruxelles, pour l'agrandissement du parc à créer à la Plaine-des-Manœuvres, là où ont été érigés les bâtiments de l'Exposition de 1880.

L'hôtel des postes sera mis en adjudication dans un bref délai. Il constituera, de même que le parc à créer, un embellissement pour la capitale.

D'autres crédits sont sollicités pour la continuation des travaux de construction de l'observatoire, pour le transfert du musée d'histoire naturelle dans les bâtiments du Parc Léopold, pour l'isolement des bâtiments des musées royaux de peinture et de sculpture, en vue d'écarter les dangers d'incendie, pour l'agrandissement de l'hôtel du gouvernement provincial du Brabant ; comportant de nouvelles et importantes constructions ce sont là autant de travaux qui favorisent l'industrie, donnent du travail aux ouvriers et répondent à des nécessités qui ont été signalées à diverses reprises à la Chambre.

La convention conclue entre l'État et la ville de Bruxelles, sous réserve de ratification, pour l'agrandissement d'un parc à l'ancienne Plaine-des-Manœuvres, ne nécessite pas un crédit spécial au budget de 1885. L'État achète, moyennant le prix de 500,000 francs, 8 hectares de terrains, complétant la cession de 12 hectares faite en 1879, pour l'érection des bâtiments de l'Exposition et la création d'un parc public.

Le payement peut en être effectué en dix années, sans majoration d'intérêts. Il pourra être compris dans le crédit pour construction de routes, etc., moyennant une modification du libellé que nous avons proposée, par voie d'amendement.

Cette négociation peut être considérée comme favorable, et il y a lieu d'en féliciter le Gouvernement. Elle exonère, il est vrai, tenant compte du bas prix de cession, la ville de Bruxelles de la charge d'entretien et de surveillance du parc, de l'établissement du grillage et des trottoirs, mais si l'on considère l'état de délabrement dans lequel se trouve le jardin de l'Exposition de 1880, ainsi que les bâtiments, on doit s'estimer heureux d'arriver ainsi à une solution qui fait droit aux observations renouvellées à diverses reprises, lors de la discussion des budgets.

Nous donnons ci-après la lettre de M. le Ministre, transmettant la convention dont nous venons de faire connaître la portée.

*A Monsieur le Président de la section centrale chargée de l'examen du projet de budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice* 1885, *à Bruxelles.*

« Bruxelles, le 20 mars 1885.

» MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» Le Gouvernement a conclu avec la ville de Bruxelles, la convention ci-jointe, en vue de l'agrandissement du parc public que la ville devait établir à l'ancien champ des manœuvres; aux termes de cette convention, qui a reçu l'approbation de la députation permanente du conseil provincial du Brabant, la ville cède à l'État, moyennant la somme de 500,000 francs, une surface complémentaire de terrain de 8 hectares environ, qui seront ajoutés aux 12 hectares que la ville s'est engagée à céder en 1879, et à convertir en parc; c'est afin de donner un caractère plus grandiose au monument destiné à rappeler les solennités patriotiques du jubilé de 1880, que le Gouvernement a passé la convention prémentionnée.

» La somme due à la ville pourra être imputée sur le crédit extraordinaire alloué annuellement pour construction de routes et de ponts, rachat de ponts concédés, etc., sans que l'import de ce crédit doive être majoré, le payement n'étant exigible qu'en dix années.

» D'après ce qui précède, il est indispensable *de modifier de la manière suivante,* le libellé de l'article 8 (tableau revisé) :

» ART. 8 (tableau revisé). Raccordement de routes aux chemins de » fer de l'État, de compagnies et aux canaux; subsides (engagements pris » envers les communes antérieurement à 1881); construction, redresse- » ment et amélioration de routes, *établissement d'un parc public à l'ancien* » *champ des manœuvres de Bruxelles;* construction et reconstruction de » ponts, subsides, rachat de ponts concédés. »

» Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

» *Le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics,*

» Chevalier DE MOREAU. »

---

« *Établissement et agrandissement du parc décrété de* 12 *hectares, à l'ancien champ des manœuvres de Bruxelles.*

» Aux termes de la délibération du conseil communal, en date du 21 avril 1879, approuvée par arrêté royal du 30 mai suivant, la ville de Bruxelles doit céder à l'État belge le sol occupé, à l'ancien champ des

manœuvres, par les pavillons avec colonnade qui ont servi à l'Exposition de Bruxelles en 1880, ainsi que les terrains avoisinants d'une étendue de 12 hectares environ, y compris les avenues latérales ; de plus, la ville doit établir, à ses frais, sur lesdits terrains, un parc entouré d'un grillage en fer, sur soubassement en pierre de taille et de trottoirs en asphalte, et elle a la charge de son entretien.

» L'État et la ville ont reconnu qu'il est désirable d'agrandir ledit parc, afin de donner un caractère plus grandiose au monument qui doit rappeler les solennités patriotiques du jubilé de 1880.

» Et par suite,

» Entre M. Lavallée, administrateur-inspecteur-général au Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, d'une part, et M. Buls, bourgmestre de Bruxelles, d'autre part, sous réserve d'approbation par le Gouvernement, la Législature et le conseil communal, a été conclue la convention suivante :

» Article premier. La ville de Bruxelles cède à l'État belge tout le terrain, d'une contenance de 20 hectares environ, déterminé au plan ci-annexé par les lettres AA et coloré en vert.

» Art. 2. L'État décharge la ville de Bruxelles de toutes les obligations qu'elle a assumées, quant à l'établissement, à l'entretien et à la surveillance du parc prédit et quant à la construction du grillage et des trottoirs.

» Art. 3. L'État payera à la ville de Bruxelles une somme de cinq cent mille francs (fr. 500,000). Ce payement sera fait par dixième, d'année en année, à partir du mois de juin 1886 et sans intérêts.

» L'État fera dresser et exécuter à ses frais, les plans d'aménagement du parc.

» Art. 4. La ville de Bruxelles demeure chargée de la création et du pavage des voies qui entoureront le parc et de l'entretien de celles-ci ainsi que de la construction des égouts, de la canalisation des eaux et du gaz sous les mêmes voies.

» Art. 5. L'État aura pendant cinq ans, à dater de l'approbation de la présente convention, le droit d'acheter de la ville de Bruxelles, les terrains situés au-delà des pavillons de l'ancienne plaine des manœuvres et marqués B audit plan.

» Si ces terrains sont acquis pour le parc, l'État pourra y incorporer les voies publiques CC et ce sans indemnité.

» Le prix des terrains B serait déterminé par experts, chacune des parties en désignant un, et le tiers expert, en cas de dissentiment, devant être désigné par M. le président du tribunal civil de Bruxelles.

» Ainsi fait et signé en double, à Bruxelles, le 24 février 1885.

» (*Signé*) Lavallée.

» Buls. »

Le crédit pour l'hôtel des postes a donné lieu à des demandes d'explications. On est unanimement d'accord sur la nécessité de sortir du provisoire; celui-ci n'a duré que trop longtemps.

Les services de la poste, l'extension qu'ils prennent chaque jour, nécessitent des locaux spacieux et bien distribués. L'installation doit être convenable, sans être luxueuse.

Le provisoire actuel ne répond à aucune de ces conditions et, à la longue, il devient coûteux, les extensions des services exigeant de nombreux travaux et la construction d'annexes établies en pure perte.

Si l'accord est aussi unanime quant au principe, on ne semblait pas être d'accord quant à l'emplacement et à l'exécution.

Divers projets ont été étudiés par la ville de Bruxelles et par des particuliers.

L'administration avait fait son choix déjà à l'époque de l'établissement du nouvel hôtel des monnaies, en destinant les terrains de l'ancien hôtel à la construction des bureaux de la poste.

Un autre projet, présenté à la dernière heure, paraissait avoir quelque chance d'être accepté : celui de la transformation de tous les bâtiments de l'Hôtel Continental en hôtel central des postes.

M. l'architecte Fumière, auteur du projet, avait été autorisé par M. le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics à se mettre en rapport avec l'administration des postes, pour s'entendre sur les emplacements nécessités par le service.

Les locaux de l'Hôtel Continental offrant des places suffisantes, paraissaient se prêter à une appropriation pouvant convenir aux services multiples de la poste.

M. Fumière invoquait, à l'appui de son projet, l'économie à réaliser dans la dépense; il mettait en regard les chiffres du coût des terrains à exproprier et des constructions nouvelles à ériger dans le projet du Gouvernement.

Les expropriations, disait-il, s'élèveront à 4,000,000 de francs, le devis estimatif des constructions serait, suivant déclaration faite à la Chambre par M. le Ministre des Travaux publics, de 5,500,000 francs, soit un total de 9,500,000 francs, tandis que la propriété et la transformation de l'Hôtel Continental ne devait coûter, d'après ses estimations, que 3,533,832 francs.

L'énonciation de ces chiffres a amené la section centrale à solliciter du Gouvernement des explications complètes sur les projets de l'administration et leur coût certain.

Il était difficile de vérifier, dans des conditions identiques, l'évaluation des dépenses pour la transformation des locaux de l'Hôtel Continental, parce que toute transformation entraîne avec elle un imprévu souvent très considérable.

D'autre part, ces appropriations possibles ne peuvent pas valoir une construction appropriée à un service spécial; là encore un élément de comparaison semblait difficile à trouver.

La préoccupation de la section centrale était donc plutôt celle d'être fixée, d'une façon certaine, sur le coût total, afin de ne pas engager le pays dans des dépenses outrées, en un mot, de ne pas recommencer

l'expérience ruineuse que nous avons acquise à l'occasion de la construction du palais de Justice, etc.

La réponse du Gouvernement à nos questions nous donne tout apaisement. Le nouvel hôtel des postes ne comportera, d'après les derniers plans modifiés et les devis revisés, qu'une dépense de 3,630,000 francs, soit 980,000 francs pour achat de terrains et 2,650,000 francs pour travaux.

L'économie sur le premier devis est de 1,640,000 francs.

Dans ces conditions, il n'y a plus à hésiter ; le nouvel hôtel des postes, établi au centre de la ville, dans une excellente situation, avec ses bâtiments neufs, constituant un embellissement pour la ville, et spécialement appropriés au terrain, ne coûtera pas plus que le projet de transformation de l'Hôtel Continental.

Nous ne pouvons, tout en exprimant notre satisfaction au sujet du résultat obtenu, qu'engager le Gouvernement à poursuivre l'exécution de son projet, en procédant dans un bref délai à l'adjudication des travaux.

Pour l'instruction de la Chambre, nous faisons suivre les renseignements fournis par le Gouvernement, en réponse à nos demandes.

| DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE. | RÉPONSES DU GOUVERNEMENT. |
|---|---|
| ART. 13. Le Gouvernement a-t-il examiné le projet de transformation en hôtel de la poste, des bâtiments de l'Hôtel Continental?<br>Le transfert du bureau télégraphique est-il une nécessité?<br>Ce bureau ne pouvait-il pas utilement être maintenu à la gare du Nord?<br>Quelles sont les sommes déjà dépensées pour achats de bâtiments et de terrains avoisinants l'emplacement de la Monnaie ou pour d'autres objets?<br>Quelle est la valeur des bâtiments ci-devant affectés à l'usage de la Monnaie?<br>Quel est le devis des travaux à effectuer pour achever les constructions projetées?<br>Reste-t-il à faire encore des acquisitions et quel en est le coût présumé? | En 1871, la Législature a décidé le transfert de l'hôtel des monnaies à Saint-Gilles et la construction, à Bruxelles, place de la Monnaie, d'un hôtel des postes et télégraphes.<br>La loi du 4 août 1879, § 14, a alloué un crédit de 1,200,000 francs pour ce dernier objet.<br>La dépense à résulter de l'exécution du projet dressé par M. l'architecte Decurte était estimée à 5,270,000 francs, dont :<br>Fr. 1,520,000 pour achat de terrains ;<br>» 3,750,000 pour travaux.<br>Fr. 5,270,000.<br>Mais le Gouvernement a trouvé que cette dépense était trop considérable et, en vue de la réduire, il a prescrit de nouvelles études ensuite desquelles on a renoncé à acquérir deux immeubles situés rue Fossé-aux-Loups et un rue de l'Évêque : de ce chef, il y aura une économie de 540,000 francs ; d'un autre côté, d'après la nouvelle estimation qui vient d'être faite, la dépense d'exécution des travaux ne s'élèvera plus qu'à 2,650,000 francs. |

| DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE. | RÉPONSES DU GOUVERNEMENT. |
|---|---|
| | Par suite, la dépense se trouve définitivement réduite à<br><br>Fr. 980,000 pour achat de terrains;<br>« 2,650,000 pour travaux.<br>Fr. 3,630,000,<br><br>d'où une réduction globale de 1,640,000 fr.<br>Le projet de transformation en hôtel de la poste, des bâtiments de l'Hôtel Continental a été examiné; l'insuffisance des locaux a été démontrée, et comme le Département des Postes et Télégraphes est d'avis qu'il est indispensable de réunir les deux services des postes et télégraphes, ce projet a dû être abandonné.<br>Jusqu'à présent six immeubles, d'une contenance totale de 25 ares 1505, sont acquis moyennant la somme de 574,000 fr. qui a été prélevée sur les fonds alloués au Département des Finances, par la loi du 20 février 1871, relative au déplacement de l'hôtel des monnaies.<br>Quant au crédit de 1,200,000 francs, il n'a été dépensé qu'une somme de fr. 39,846-08 en frais d'expertise et en honoraires payés à l'architecte, auteur du projet des constructions à ériger; le surplus, soit fr. 1,160,152-92, a été annulé le 31 décembre dernier.<br>Pour ce qui concerne la valeur des bâtiments ci-devant affectés à l'usage de l'hôtel des monnaies et qui appartiennent à l'Etat, aucune estimation n'en a été faite. |

Diverses questions ont été adressées au Gouvernement relativement à d'autres articles du même chapitre.

Nous croyons pouvoir nous borner à les faire connaître à la Chambre, dans l'ordre des articles, aucune des questions ne nous paraissant exiger d'autres développements.

Il en est ainsi pour le rachat des ponts à péages; la Chambre a eu l'occasion de se prononcer fréquemment sur l'utilité de ces rachats; tout le monde est d'accord à ce sujet. L'abolition des péages des ponts est une conséquence logique de l'abolition des droits de barrière. Mais la solution

de ces problèmes est subordonnée à des considérations d'opportunité et de finances.

On arrivera difficilement à une abolition complète et générale, devant la nécessité qui s'impose encore fréquemment d'accorder un péage nouveau, en vue de rendre possible l'exécution de travaux qui seraient trop onéreux pour les communes si elles ne trouvaient une compensation dans le péage. Tout au moins pourrait-on espérer que la situation du Trésor permettra au Gouvernement de racheter successivement les péages les plus onéreux, les plus vexatoires; on peut l'engager à se montrer rigoureux pour les demandes nouvelles qui pourraient lui être présentées.

| DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE. | RÉPONSE DU GOUVERNEMENT. |
|---|---|
| ART. 8. Le Gouvernement entend-il poursuivre le rachat des ponts à péages? | Le Gouvernement a successivement racheté un assez grand nombre de concession de ponts à péages, mais la situation financière, qui l'oblige à regret à ralentir le développement des travaux publics, ne lui permettrait que difficilement de faire en ce moment d'autres opérations de ce genre. |

Nous laissons suivre sans commentaires les explications fournies sur les articles 9, 10 et 16.

| DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE. | RÉPONSE DU GOUVERNEMENT. |
|---|---|
| ART. 9, 10 et 16. Quelle sera l'importance de la dépense totale pour les travaux que chacun des articles 9, 10 et 16 comporte? | ART. 9. *Hôtel du gouvernement provincial, à Bruges.*<br>Ainsi qu'il a été dit précédemment aux Chambres, la dépense est estimée à 1,350,000 francs, et le Gouvernement tiendra la main à ce que ce chiffre ne soit pas dépassé.<br>ART. 10. *Observatoire royal, à Uccle.*<br>Comme on peut le voir dans la note à l'appui de la demande du crédit de 400,000 francs pour 1884, des études ont été ordonnées en vue de limiter la dépense à 1,800,000 francs au maximum. Ces études se poursuivent activement.<br>ART. 16. *Agrandissement de l'hôtel du gouvernement provincial du Brabant.*<br>Le montant de la dépense est indiqué |

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

dans les développements présentés à l'appui de la demande du crédit (page 620 du volume contenant le projet du budget général de 1885).

La province s'est chargée de l'exécution des travaux ; la dépense, qui est estimée à 420,000 francs, sera supportée moitié par la province et moitié par l'État.

TRAVAUX HYDRAULIQUES.

Le projet de budget primitif portait un ensemble de crédits à concurrence de . . . . . fr. 11,000,000

Le budget revisé les réduit à . . . . . 10,260,000

Soit en moins. . fr. 740,000

répartis comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| Art. 21. Escaut, expropriations et travaux . . . . . | fr. | 300,000 |
| Art. 25. Canal de Nieuport à Dunkerque. . . . . | | 100,000 |
| Suppression du crédit : matériel pour le relèvement des navires sombrés . . . . . | | 340,000 |
| Total. | fr. | 740,000 |

Nous acceptons ces réductions parce qu'elles ne portent aucun préjudice à l'exécution des travaux considérés comme étant indispensables. L'amélioration du régime de l'Escaut maritime demande que le Gouvernement fasse exécuter dans un bref délai les travaux complémentaires de ceux qui sont déjà entrepris sur le haut-Escaut, pour prémunir les riverains des désastres causés par les inondations périodiques. Mais pour le moment on ne pourra pas même utiliser les crédits pétitionnés, la majeure partie des ouvrages projetés n'étant pas encore mis en adjudication.

Pour certains travaux, il y a des négociations à poursuivre avec le Département de la Guerre. Il serait désirable que des décisions fussent prises, car, en retardant l'achèvement, on compromet ce qui a été fait, en ce sens que les travaux effectués ne peuvent pas produire toute l'utilité que l'on est en droit d'en attendre.

L'amélioration de l'Escaut maritime est un objet trop important au point de vue de la prospérité du pays pour que nous n'y appelions pas l'attention spéciale du Gouvernement. Le budget des dépenses extraordinaires pour 1886, qui ne sera arrêté que dans le cours de l'exercice 1885, devra

donc comprendre les crédits nécessaires à la continuation des travaux sur l'Escaut.

La note préliminaire ne fait aucune mention des travaux de surélèvement du chemin de halage, entre Wetteren à Gand, dont la nécessité a été signalée à diverses reprises à la Chambre.

Nous regrettons cet oubli, qui est de nature à prolonger une situation préjudiciable pour les belles plaines de la Flandre et annihile en partie les bienfaits des premières dépenses faites pour les préserver des idondations.

On a redressé et élargi l'Escaut pour faciliter l'écoulement des eaux supérieures, mais ces redressements ont eu pour conséquence d'ouvrir un chemin plus étendu aux eaux venant de la mer par la marée.

Il n'est pas contesté que tout redressement a pour conséquence d'amener plus loin les eaux de la mer, sans que pour cela la quantité d'eau donnée par la marée soit plus considérable.

Il doit en résulter que là où l'on ne ressentait pas précédemment les effets de la marée, il se produit actuellement une surélévation du niveau des eaux, et comme on n'est pas prémuni contre celle-ci par une digue de défense, les eaux débordent dans les campagnes.

C'est ainsi que les inondations par la pluie douce du haut étant combattues par les travaux exécutés, il en résulte comme conséquence un danger d'inondations par le bas, à l'époque des marées extraordinaires.

Déplacer le mal n'est pas le guérir, et le remède est à la portée de l'administration. Il y a en effet des dépôts importants de terres provenant des redressements qui pourraient être utilisés ; l'on exécute chaque jour des dragages et l'on pourrait en déposer le produit sur le chemin de halage, pour en faire une digue de défense.

La chose est bien simple ; en dehors de l'exhaussement, il y aura peut-être quelques conduites d'eau à modifier, ou des aqueducs à construire, mais cela ne peut pas avoir une importance comparativement au préjudice qui est causé à l'agriculture.

La dépense pour l'achat d'un matériel destiné au relèvement des navires sombrés serait considérable ; elle comporterait, d'après l'Exposé des motifs, pour le matériel complet nécessaire au relèvement des navires, des crédits à concurrence de 820,000 francs.

Dans la situation actuelle du Trésor, on peut hésiter à constituer immédiatement un matériel dont on s'est passé pendant longtemps.

Les travaux de la Meuse seront exécutés tels qu'ils avaient été prévus au projet du budget primitif. Le crédit a été maintenu à 1,700,000 francs, et le Gouvernement, interrogé par la section centrale, a fait connaître la destination qu'il entendait donner aux sommes demandées, pour l'exécution à bref délai des travaux sollicités en vue de prévenir les dangers des inondations.

Cette affirmation est basée sur la réponse du Gouvernement que nous faisons suivre.

| DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE. | RÉPONSE DU GOUVERNEMENT. |
|---|---|
| La section centrale demande quelles mesures le Gouvernement compte prendre pour parer aux dangers des inondations résultant des crues extraordinaires de la Meuse; la section centrale demande aussi si le Gouvernement se propose d'exécuter les travaux projetés depuis longtemps en regard du barrage des Grands-Malades, à Namur. | Le Gouvernement se propose de faire exécuter, dans le courant de cette année, d'importants travaux à la Meuse, pour améliorer le régime de cette rivière et pour atténuer l'effet des crues, notamment dans les traverses de Namur, de Jambes et de Dave.<br>Un pertuis de 30 mètres sera ajouté au barrage des Grands-Malades, et le lit de la rivière sera élargi et normalisé en amont et en aval de cet ouvrage, en vue de faire disparaître les étranglements qui existent au droit et immédiatement en aval des verreries de Jambes, ainsi qu'en aval du barrage actuel.<br>En amont des ponts du Luxembourg et du Nord, le lit de la Meuse sera régularisé, sa capacité d'écoulement augmentée de même que celle des arches de service desdits ponts.<br>On procède actuellement à l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des travaux de la traverse de Namur. Ces travaux seront adjugés au printemps.<br>Le projet de construction d'un pertuis de 20 mètres d'ouverture au barrage de La Plante sera rédigé immédiatement après celui des Grands-Malades.<br>Les projets définitifs des travaux de rectification à effectuer entre les ponts d'Ougrée et du Val-Benoît sont presque terminés et l'on s'occupe des améliorations projetées au pont d'Ougrée et à la partie de la rivière située en amont de cet ouvrage d'art. |

La section centrale recommande, pour la Meuse, des travaux de dragage, qui devraient être entretenus constamment, afin d'éviter l'encombrement que produisent les pierrailles rejetées par l'Ourthe.

La section centrale a saisi le Gouvernement d'une question relativement au rachat du canal de Willebroeck. Nous ne nous en sommes pas dissimulé la gravité, car la reprise et l'approfondissement du canal sont bien l'acheminement à des travaux considérables, en vue de créer Bruxelles-port de mer. Cette question reste à l'étude; elle est d'une grande impor-

tance. Dans une situation normale du Trésor, on devrait en activer l'examen, car on ne peut pas négliger les dépenses utiles, et celles qui peuvent relever le commerce et l'industrie du pays doivent être rangées dans cette catégorie. Elles donnent toujours un rendement supérieur à la dépense, tout en grandissant le pays aux yeux de l'étranger.

Mais, pour le moment, nous comprenons la réserve du Gouvernement dans cette question, et nous n'insisterons pas d'avantage.

| DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE. | RÉPONSE DU GOUVERNEMENT. |
|---|---|
| Le Gouvernement ne jugerait-il pas à propos de demander un premier crédit pour le rachat du canal de Willebroeck et pour les travaux d'amélioration et d'approfondissement à effectuer au Rupel? | La situation financière oblige en ce moment le Gouvernement à restreindre considérablement les travaux publics. Il doit tout d'abord poursuivre et terminer les œuvres commencées, et d'autres travaux de construction ou d'amélioration sont signalés, avec raison, comme urgents. Il en est plusieurs qui intéressent la capitale.<br>Il ne peut donc être question, au moins en ce moment, du rachat du canal de Willebroeck.<br>L'étude générale des améliorations à apporter au cours du Rupel a été commencée par les ingénieurs du service spécial de l'Escaut. Cette étude, qui porte à la fois sur le tracé, les sections et le profil de cette importante rivière, est fort compliquée.<br>En attendant qu'elle soit terminée, l'administration poursuit l'examen des améliorations que comporte la traversée du pont de Boom. Le département est saisi, en ce moment, d'un projet d'estacades à établir aux abords du pont, et il espère pouvoir mettre en adjudication, dans le courant de cet hiver, ce travail, dont le devis s'élève à 220,000 francs.<br>La somme de 140,000 francs pétitionnée à l'article 28 constitue un premier crédit destiné à faire face à cette dépense. |

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

La rubrique ci-dessus comprend un ensemble de crédits, sur le budget pour 1885, de . . . . . fr. 4,859,250

Le projet de budget primitif portait le crédit à . . . . 5,659,250

Soit une différence de . . . . . fr. 800,000

se chiffrant comme suit :

| | En plus | En moins. |
|---|---|---|
| ART. 31. Lignes de la convention-loi du 1er-26 juin 1877. . . . fr. | » | 1,000,000 |
| ART. 33. Lignes de ceinture, de Bruxelles. | » | 300,000 |
| ART. 35. Ligne de l'Amblève. . . . . | 500,000 | » |
| Totaux . . fr. | 500,000 | 1,300,000 |
| Différence. | 800,000 | |
| Total . . fr. | 1,300,000 | |

Dans les développements du budget primitif (p. 607), on estime que les budgets futurs seront grevés des dépenses suivantes pour l'achèvement des lignes :

| | |
|---|---|
| Convention-loi des 31 janvier-15 mars 1877 . . . . fr. | 12,500,000 |
| Ceinture de Bruxelles . . . . . | 1,700,000 |
| Wavre-Jodoigne . . . . . | 4,050,000 |
| Ensemble . . fr. | 18,250,000 |

auxquels il y a lieu d'ajouter l'achèvement de la ligne de l'Amblève.

Les sacrifices que le pays devra s'imposer si l'on construit les diverses lignes projetées sont considérables. Mais ils sont autrement importants, lorsque l'on considère les pertes probables que l'exploitation de certaines d'entre elles imposera au Trésor.

Le compte rendu des chemins de fer de l'État pour 1883, tableau VII, n° 205, nous renseigne sur la valeur des extensions successives de notre réseau, par la comparaison du chiffre des recettes brutes et des dépenses de l'exploitation imputées sur les fonds budgétaires.

A chaque reprise de lignes ou d'un accroissement de l'exploitation, on remarque une réduction notable de la recette brute kilométrique, tandis que la dépense unitaire par kilomètre n'est pas descendue par l'adjonction des lignes nouvelles dans la proportion des frais moindres à imputer à une nouvelle exploitation ; il y a au contraire des augmentations à constater.

Voici quelques chiffres :

| ANNÉES. | LONGUEUR MOYENNE exploitée. | RECETTES BRUTES. | DÉPENSES sur fonds budgétaires. | RECETTES nettes pour couvrir les charges financières. | CHARGES FINANCIÈRES. | DIFFÉRENCE par KILOMÈTRE. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1870 . . . . . | 869 | 52,219 | 29,506 | 22,713 | 14,765 | + 7,984 |
| 1871 . . . . . | 1,422 | 47,096 | 24,791 | 22,305 | 13,773 | + 8,532 |
| Exploitation des lignes des Bassins-Houillers. | | | | | | |
| 1873 . . . . . | 1,875 | 45,855 | 33,610 | 12,245 | 16,851 | — 4,606 |
| Rachat du Luxembourg. | | | | | | |
| 1877 . . . . . | 2,145 | 42,451 | 26,046 | 16,405 | 18,679 | — 2,274 |
| Rachat des Bassins-Houillers, de Dendre-et-Waes et de Pépinster-Spa. | | | | | | |
| 1878 . . . . . | 2,141 | 39,244 | 23,725 | 15,519 | 17,182 | — 1,663 |
| Rachat des lignes dans les Flandres. | | | | | | |
| 1880 . . . . . | 2,702 | 42,144 | 25,211 | 16,933 | 16,949 | — 16 |
| Rachat Anvers-frontière néerlandaise. | | | | | | |
| 1881 . . . . . | 2,841 | 39,950 | 25,382 | 14,568 | 17,206 | — 2,638 |
| Rachat Marbehan à Virton. | | | | | | |
| 1882 . . . . . | 2,975 | 40,115 | 25,059 | 15,056 | 17,433 | — 2,377 |
| Rachat Lierre-Turnhout. | | | | | | |

L'enseignement à tirer de ces chiffres, c'est qu'il faut user d'une grande prudence dans les accroissements de notre réseau de chemins de fer exploité par l'État. Nous avons un ensemble de lignes qui représente au 1er janvier 1884 : 3,163 kilomètres exploités par l'État et 1,256 kilomètres exploités par des compagnies.

C'est déjà un chiffre élevé.

Il y aura certes encore des lignes à construire dans l'avenir. Mais dans le présent, il paraît désirable de s'arrêter quelque temps, afin de permettre à notre grande administration des chemins de fer de rétablir l'équilibre financier de son exploitation, rompu, comme nous l'avons établi, par les accroissements successifs de notre réseau.

La situation du Trésor impose tout autant de circonspection, et le Gouvernement a déclaré récemment encore à propos de constructions de nouvelles lignes, qu'il ne pouvait pas s'engager dans les circonstances présentes.

Nous croyons qu'il faut se borner aux lignes considérées comme indispensables, par la nécessité de prolonger des chemins improductifs, en cul-de-sac, ou par les besoins des développements du trafic.

Telle paraît être l'intention du Gouvernement, ainsi qu'on peut la déduire

des réponses faites à la section centrale relativement aux lignes d'Anvers à Tilbourg et d'Anvers à Boxtel.

| DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE. | RÉPONSES DU GOUVERNEMENT. |
|---|---|
| Où en sont les études du chemin de fer d'Anvers à Tilbourg? | Les études du chemin de fer d'Anvers vers Tilbourg sont assez avancées, mais la continuation de la ligne sur le territoire néerlandais n'est pas assurée et la convention internationale à intervenir n'est pas conclue.<br>Aucun crédit ne figure au budget de 1885 pour l'exécution des travaux.<br>Le Gouvernement ne méconnaît pas cependant l'utilité que ces travaux présenteraient pour une partie importante de la province d'Anvers.<br>La concession de lignes ferrées vicinales suivant à peu près le même parcours est actuellement demandée, et la question se trouvera ainsi examinée à un nouveau point de vue. |
| On insiste pour l'achèvement de la ligne d'Anvers à Boxtel vers la Hollande. | On s'en réfère à la réponse faite à la question : « Où en sont les études du chemin de fer d'Anvers à Tilbourg? » |

Cette intention résulte encore de la réponse faite à la Chambre par M. le Ministre de l'Agriculture à la suite d'une interpellation de M. de Burlet, relativement à la ligne de Wavre à Jodoigne, par Gastuche.

Enfin, par une convention récente avec la Banque de Belgique, votée par la Législature, le Gouvernement a racheté l'engagement d'une concession de chemin de fer de Couillet à Châtelineau, dont la dépense était estimée à un million.

Il serait à désirer que le Gouvernement fût à même de terminer la négociation des lignes de la convention des 31 janvier-15 mars 1873, qui imposeront au Trésor des sacrifices considérables.

La section s'est vivement préoccupée de cette affaire dans laquelle les intérêts du Trésor paraissent être gravement engagés par jugement du tribunal de première instance, condamnant l'État à payer une forte indemnité pour chaque jour de retard apporté à l'approbation des plans.

C'est ensuite de cette préoccupation que la question suivante a été posée.

| DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE. | RÉPONSE DU GOUVERNEMENT. |
|---|---|
| Le Gouvernement est-il sur le point d'aboutir à une solution définitive en ce qui concerne les lignes qui font l'objet de la loi du 15 mars 1873? | Le Gouvernement se préoccupe de cette importante question et il ne tardera pas à soumettre une solution à la Législature. |

Le Gouvernement se renferme dans une réserve, que nous comprenons. Il serait difficile de fournir des explications dans le moment actuel. Cependant nous prions M. le Ministre des Travaux publics d'activer ses négociations vers une solution définitive et rapprochée. Les intérêts du Trésor, ceux des populations et des industries à desservir, réclament instamment cette solution.

Chaque jour de retard ne fait qu'aggraver les pertes de l'État.

L'amendement présenté par la section centrale à l'article 32, en ce qui concerne la ligne de Bastogne à la frontière du Grand-Duché, a été communiqué au préalable au Gouvernement, qui s'y est rallié, ainsi qu'il résulte de la réponse ci-après :

| DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE. | RÉPONSE DU GOUVERNEMENT. |
|---|---|
| La section centrale a exprimé l'avis qu'il y a lieu d'ajouter à l'article 32 les mots :<br>« Construction, par voie d'adjudication « publique, d'un chemin de fer de Bas- « togne à la frontière du grand-duché de « Luxembourg, dans la direction de « Wiltz (loi du 27 juillet 1884). »<br>Le Gouvernement adopte-t-il cet amendement? | La loi du 27 juillet 1884, qui autorise le Gouvernement à faire construire, par voie d'adjudication publique, le chemin de fer de Bastogne à la frontière du grand-duché de Luxembourg, dans la direction de Wiltz, a décidé, en son article 2, que les dépenses à résulter de l'exécution de ce travail, seraient couvertes au moyen des ressources mises à la disposition du Gouvernement par l'article 28 du tableau XIV visé à l'article 3 du budget de l'exercice 1884.<br>La partie de ce crédit qui restera disponible au 31 décembre de la présente année, et qui a été laissée à la disposition du Gouvernement par l'article 4 de la loi du 27 décembre 1884, permettra de faire face aux dépenses que nécessitera, pendant l'exercice 1885, la construction du chemin de fer précité. |

| DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE. | RÉPONSE DU GOUVERNEMENT. |
|---|---|
| | L'amendement proposé est donc inutile. Le Gouvernement n'aurait d'ailleurs pas de raison de s'y opposer. |
| On demande des renseignements sommaires sur la situation actuelle de la Société générale des chemins de fer vicinaux, et les actes déjà posés. | La Société nationale des chemins de fer vicinaux a élaboré plusieurs projets de lignes à construire; elle a transmis au Gouvernement des demandes tendant à en obtenir la concession.<br>Le comité institué par le Gouvernement examine ces demandes et celles-ci ne tarderont pas à recevoir une solution. |

Nous sommes en mesure de compléter la réponse du Gouvernement par quelques renseignements intéressants sur l'organisation de la Société nationale des chemins de fer vicinaux et le travail qu'elle a produit.

En dehors de son administration centrale à Bruxelles, la Société est représentée en province par des ingénieurs chargés d'examiner sur les lieux, les demandes de chemins de fer faites par des communes ou par des particuliers. Ils font également l'étude des lignes qui leur paraissent recommandables, afin que la Société supplée à l'initiative des communes, en leur indiquant les tracés qui seraient utiles aux intérêts à desservir.

Ils sont de plus chargés de la surveillance de la construction et de l'exploitation.

Cette organisation comporte :

Un ingénieur pour la province d'Anvers ;
— pour le Brabant-Hainaut ;
— pour Liége-Limbourg ;
— pour Namur-Luxembourg ;
— pour les deux Flandres.

On pourra apprécier l'importance que prendra la Société nationale par le relevé que nous donnons ci-après des chemins de fer vicinaux, dont la construction est, dans la plupart des cas, régulièrement demandée par les communes, avec offre d'intervention du quart dans la souscription du capital nécessaire à la construction et à l'exploitation.

I. *Province d'Anvers.*

| | Kilom. |
|---|---|
| 1. Anvers, Wyneghem, Hoogstraeten | 38 |
| 2. Anvers, Santvliet | 23 |
| 3. Anvers, Broechem | 10 |
| 4. Anvers, Merxem, Schooten, Brecht, Oostmalle | 29 |
| 5. Oostmalle, Turnhout | 15 |
| Total | 117 |

II. *Province de Brabant.*

| | |
|---|---|
| 6. Bruxelles, Lennick-Saint-Quentin, Enghien | 28 |
| 7. Wavre à Jodoigne, par Gastuche et Grez-Doiceau | 18 |
| 8. Wavre à Perwez | 18 |
| Total | 64 |

III. *Province de la Flandre occidentale.*

| | |
|---|---|
| 9. Thielt à Aeltre (partie en Flandre orientale) | 10 |
| 10. Thielt à Wyneghem, Swevezeele, Bruges | 29 |
| 11. Ruysselede, Wyngene, Bloemendaele | 12 |
| 12. Ostende à Nieuport | 17 |
| 13. Bruges vers l'Écluse | 20 |
| Total | 88 |

IV. *Province de la Flandre orientale.*

| | |
|---|---|
| 9. Thielt à Aeltre (partie en Flandre occidentale) | 6 5 |
| 14. Gand, Destelbergen, Zele, Hamme | 36 |
| 15. Gand à Somerghem (extensions vers Waerschot) | 14 |
| 16. Audenarde à Deynze par Cruyshautem | 17 |
| 17. Gand, Oostacker, Saffelaere | 15 |
| 18. Gand, Meirelbeke (extensions vers Semmerzaeke) | 6 |
| 19. Saint-Nicolas à Kieldrecht | 16 |
| Total | 110.5 |

V. *Province de Hainaut.*

| | |
|---|---|
| 19. Sivry (village) à Sivry (station) | 4 |
| 20. Quevaucamps à Blaton | 3 |
| 21. Hautrage au canal de Saint-Ghislain, avec embranchements vers Hamaide | 9 |
| Total | 16 |

VI. *Province de Liége.*

| | Kilom. |
|---|---|
| 22. Damré, Sprimont à la Gombe | 9 |
| 23. Remicourt, Oreye, Otrange | 10 |
| 24. Angleur à Clavier, Terwagne | 30 |
| 25. Embranchements aux abords de Visé | 22 |
| 26. Andenne-Éghezée par Bierwart (partie province de Namur) | 6 |
| 27. Embresin, Huccorgne | 12 |
| 28. Oreye, Wasseiges | 31 |
| Total | 120 |

VII. *Province de Limbourg.*

| | |
|---|---|
| 29. Maeseyck à Bourg-Léopold | 44 |

VIII. *Province de Luxembourg.*

| | |
|---|---|
| 30. Melreux à Laroche | 18 |
| 31. Saint-Hubert au Val-de-Poix | 7 |
| 32. Longlier à Warmifontaine | 7 |
| 33. Houffalize à Bourcy | 11 |
| Total | 43 |

IX. *Province de Namur.*

| | |
|---|---|
| 34. Lambusart à Saint-Denis-Bovesse | 18 |
| 35. Natoye à Spontin | 6 |
| 36. Andenne-Samson et embranchements | 20 |
| 26. Andenne-Eghezée par Bierwart (partie province de Liége) | 12.5 |
| 37. Olloy à Oignies | 7 |
| 38. Namur à Saint-Servais | 2 |
| Total | 65.5 |

RÉCAPITULATION.

| | Kilom. |
|---|---|
| Anvers | 117 |
| Brabant | 64 |
| Flandre occidentale | 88 |
| Flandre orientale | 110.5 |
| Hainaut | 16 |
| Liége | 120 |
| Limbourg | 44 |
| Luxembourg | 43 |
| Namur | 65.5 |
| Total général | 668 |

D'autres projets ont été étudiés et feront l'objet de propositions aux communes, notamment un réseau complet, préparé pour le Hainaut; l'on s'occupe d'un travail analogue dans le Limbourg.

Cinq conseils provinciaux se sont déjà prononcés, pour accorder leur intervention, par la souscription d'une part du capital. Dans les autres provinces, des rapports présentés par les députations permanentes ou des commissions spéciales concluent dans le même sens.

On peut donc prévoir que dans un temps rapproché toutes les provinces, encourageant l'initiative des communes, auront accordé leur appui et leur concours à l'établissement des voies ferrées vicinales.

On a eu recours à l'adjudication publique pour les approvisionnements de matériaux de construction et de matériel d'exploitation, destinés aux lignes d'Anvers-Hoogstraeten et d'Ostende-Nieuport; ils comportent des fournitures pour plus de 1,000,000 de francs.

Tout fait espérer que ces deux lignes pourront être livrées à l'exploitation dans le courant du mois de juillet prochain.

La Société nationale appellera l'industrie privée à concourir à l'exploitation des lignes que l'on se propose de mettre en adjudication publique.

D'autres projets, dont l'étude est achevée, seront mis en exécution aussitôt que le capital sera complètement souscrit.

La Société nationale, répondant au vœu des métallurgistes, s'occupe actuellement de l'étude des voies métalliques; l'on espère qu'elle pourra aboutir dans un bref délai et faire des essais sérieux.

Les chemins de fer vicinaux sont appelés à rendre les plus grands services au pays, en assurant la construction des lignes vicinales venant remplacer des chemins de fer dont l'État aurait dû assumer l'établissement au détriment du Trésor. Car ainsi que nous l'avons établi, la situation des chemins de fer de l'État n'est devenue mauvaise que par l'adjonction d'un grand nombre de lignes dont le coût et les frais d'exploitation sont trop élevés eu égard à leur importance.

Tel chemin de fer exploité par l'État constitue une opération mauvaise, qui fera une affaire raisonnable pour la Société nationale des chemins de fer vicinaux, le coût d'établissement et les frais d'exploitation de ces derniers étant plus réduits.

Au point de vue des populations desservies, les chemins de fer vicinaux, par des tarifs avantageux et des communications multiples, serviront parfaitement l'intérêt général.

## MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

Les crédits pétitionnés par les articles 38 et 39 du budget primitif, étaient :

| | | |
|---|---|---|
| Pour les voies et travaux de . . . . . | fr. | 8,500,000 |
| Pour la traction et le matériel . . . . . | | 4,000,000 |
| Ensemble. . . | fr. | 12,500,000 |

Le Gouvernement, dans les notes préliminaires fournies à l'appui du budget revisé, les réduit :

| | | |
|---|---|---|
| Pour les voies et travaux, à . . . . . | fr. 5,000,000 | |
| Pour la traction et le matériel, à. . . . . | 2,575,000 | |
| | | 7,575,000 |
| Soit une diminution de. . . | fr. | 4,925,000 |

Il justifie ces réductions par la circonstance que le trafic sur les chemins de fer présente un ralentissement sensible; l'extension des aménagements et du matériel de transport ne présente plus le même caractère de nécessité qu'à l'époque où le projet de budget de 1885 a été élaboré.

Nous acceptons parfaitement ces motifs, qui se sont renforcés depuis la rédaction de la note, par suite des réductions que les recettes continuent à subir, au grand préjudice du Trésor. Si ce n'était cette circonstance, qui impose au Gouvernement la plus stricte économie dans les dépenses, nous eussions pu craindre, à défaut d'une explication, que la diminution des crédits correspondit à une dépréciation de notre capital-chemin de fer, à une économie fâcheuse sur l'entretien des voies et le renouvellement du matériel. Il n'y aurait, en effet, pas de pire économie que celle qui aurait pour effet de laisser déprécier notre avoir, sans compter les dangers d'accidents qui pourraient en résulter. Mais nous sommes heureux de constater qu'il n'en est point ainsi.

Le Gouvernement agit donc sagement en proportionnant les dépenses aux recettes. On peut ajourner des installations à une situation plus prospère, remettre à des temps meilleurs des aménagements utiles qui ne sont pas absolument indispensables.

Il suffit de pourvoir à la nécessité d'un bon entretien et celui-ci peut être d'autant mieux assuré que depuis dix à douze ans les voies ont été fort améliorées par le remplacement des rails en fer par des rails en acier, par l'augmentation du nombre des billes et l'emploi du ballast en pierrailles.

Les Chambres ont voté pour ces travaux des crédits considérables.

L'attention de la section centrale a été appelée sur les dépenses importantes pour appareils de sûreté.

On a demandé s'il existait une convention constituant un monopole pour la fourniture de ces appareils, en faveur du système de MM. Saxby et Westinghouse.

La question avait spécialement pour but de connaître la nature des

contrats, quant à l'extension à donner aux appareils qui sont brevetés et les renouvellements qui devraient être effectués dans la suite.

Tel que l'État est outillé, ayant des ateliers importants, dirigés par des ingénieurs distingués, nous croyons qu'il pourrait faire ces travaux dans des conditions plus économiques qu'en les confiant à une firme qui exerce un monopole.

Nous voyons, par la réponse qui nous est faite, qu'il le peut, étant libre de tout engagement, et nous recommandons en conséquence l'examen de cette question.

| DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE. | RÉPONSE DU GOUVERNEMENT. |
|---|---|
| Existe-t-il une convention pour les appareils de sûreté (Saxby et Westinghouse) entre le Gouvernement et les inventeurs. Quelles en sont la portée et la durée ? | Il n'existe aucune convention entre le Gouvernement, MM. Saxby et Farmer et la Compagnie Westinghouse pour la fourniture des appareils de sûreté.<br>L'administration des chemins de fer commande les appareils qui lui sont nécessaires au fur et à mesure des besoins.<br>Les seuls contrats qui aient existé entre le Gouvernement et MM. Saxby et Farmer sont ceux relatifs au nombre de leviers, commandés avant une date fixée d'avance pour obtenir une réduction de 10 p. % sur l'ensemble des travaux exécutés pendant un nombre d'années déterminé.<br>Le dernier contrat de ce genre expirera le 31 décembre courant. |

Des crédits nouveaux sont sollicités par les articles 38 et 39 :

Pour le service de la poste : construction de bâtiments pour bureaux . . . . . fr. 250,000

Pour le télégraphe : construction de locaux et de lignes télégraphiques et téléphoniques . . . . . 100,000

Ces dépenses sont utiles et ne demandent pas de justification; le service de la poste est fait dans les conditions les plus économiques, et cette administration ne se distingue pas par le luxe des locaux dans ses services de provinces.

Pour la téléphonie, nous considérons l'extension donnée à ce service nouveau comme étant des plus heureuses, et nous croyons bien faire en encourageant le Gouvernement à la développer ; c'est un placement d'argent productif et des plus utiles au commerce.

Un crédit de . . . . . fr. 761,500

est demandé pour le matériel divers et la construction d'un aviso à vapeur pour la surveillance des pêcheries.

Cette dépense nous est imposée par les conventions internationales pour la surveillance de la pêche dans la mer du Nord.

En considération de l'importance qu'offre cette industrie pour notre pays, nous ne pouvons pas différer d'accorder à nos pêcheurs la sécurité et les garanties que l'État doit assurer à ses nationaux.

Par contre, le Gouvernement propose la suppression du crédit destiné à la construction d'un paquebot pour le service de la ligne d'Ostende à Douvres, par les motifs que l'organisation de ce service fait en ce moment l'objet des études de l'administration, et qu'il importe que le résultat en soit connu avant de décider l'acquisition d'un nouveau paquebot.

La section centrale a posé à ce sujet la question que nous faisons suivre avec la réponse du Gouvernement.

| DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE. | RÉPONSE DU GOUVERNEMENT. |
|---|---|
| Le résultat des études auxquelles procède en ce moment le Département des Chemins de fer au sujet de la construction d'un paquebot à affecter au service entre Ostende et Douvres, sera-t-il connu en temps pour que le crédit puisse être inscrit au budget de 1885? | L'étude des questions que soulève la construction de nouveaux paquebots destinés au service d'Ostende à Douvres ne sera pas terminée à temps pour qu'un crédit se rattachant à une semblable mesure puisse être inscrit au budget de 1885. |
| Examine-t-on la question de la remise, par voie d'adjudication et à main ferme, du service de transport entre Ostende et Douvres à une compagnie particulière? | La question de confier à une société l'exploitation du service postal et de voyageurs entre Ostende et Douvres a été examinée, en 1868, par une commission dans laquelle étaient représentées les diverses administrations intéressées.<br>Le rapport de cette commission a été soumis à la Législature. (Annexe au rapport de la section centrale chargée d'examiner le projet de budget du Département des Affaires Étrangères pour l'exercice 1869, session de 1868-1869, documents parlementaires de la Chambre, n° 70, pp. 59 et suivantes.)<br>C'est à la suite du rapport de la commission précitée, qui concluait au maintien de l'exploitation par l'État sous réserve d'améliorer le matériel flottant, que les Chambres ont voté successivement les crédits au moyen desquels ont été acquis les paquebots actuellement en service. |

Nous n'ajouterons qu'une réflexion : si une commission a examiné, en 1868, la question de savoir s'il ne conviendrait pas de confier à une

société le tranport des lettres et des passagers entre Ostende et Douvres, est-ce un motif de ne pas la faire étudier de nouveau en 1885 ?

Les situations ont bien changé depuis ; les progrès réalisés dans les constructions maritimes, le luxe et le confort des lignes concurrentes, nous obligent à de nouveaux sacrifices si nous voulons voir prospérer notre service maritime.

Si l'on maintient l'exploitation par l'État, on devra demander aux Chambres les crédits nécessaires pour la réorganisation du service, afin de le placer sur un pied de parfaite concurrence.

Ce sont là des dépenses considérables à renouveller fréquemment et cela dans de mauvaises conditions pour le pays, le service nous laissant chaque année une perte sur l'exploitation.

Car il faut bien le reconnaître, notre service décline, tandis que d'autres prospèrent.

Nous avons cru faire chose utile de présenter ces observations, en priant le Gouvernement de se livrer à un examen complet de la question, avant de présenter les crédits nécessaires à une réorganisation complète et utile de notre service de paquebots entre Ostende et Douvres.

## MINISTÈRE DE LA GUERRE.

L'ensemble des crédits sollicités par le Département de la Guerre s'élève à . . . . . fr. 4,970,000
soit une augmentation de . . . . . 70,000
sur les prévisions du budget revisé, pour la construction du fort de Waelhem; le crédit fait l'objet d'un amendement que nous avons indiqué au début de notre rapport.

La section centrale a demandé de connaître l'emploi du crédit de 2,000,000 de francs pour amélioration du casernement.

Nous avons voulu nous rendre compte de la répartition, afin de savoir si les sommes demandées ne devaient pas être employées à une dépense sur un seul point et servir à des constructions de luxe.

La réponse du Gouvernement nous donne satisfaction.

| DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE | RÉPONSE DU GOUVERNEMENT. |
|---|---|
| Quelle est la destination précise du crédit de 2,000,000 de francs pour l'amélioration du casernement ? | Le crédit de 2,000,000 de francs demandé pour l'amélioration du casernement est destiné à l'exécution des travaux suivants : |

| DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE. | RÉPONSE DU GOUVERNEMENT. | |
|---|---|---|
| | 1° Continuation de l'hôpital militaire, à Bruxelles . . fr. | 800,000 |
| | 2° Construction d'un magasin à fourrages, à Bruxelles . | 200,000 |
| | 3° Achèvement de la caserne d'infanterie, à Vilvorde. . . | 100,000 |
| | 4° Achèvement de la caserne de cavalerie, à Namur. . . | 450,000 |
| | 5° Achèvement du bâtiment de l'infirmerie de l'école des pupilles de l'armée, à Alost . | 50,000 |
| | 6° Amélioration des casernes existantes. . . . . | 400,000 |
| | Total. . . fr. | 2,000,000 |

Le Gouvernement sollicite un premier crédit pour l'armement des forts de Merxem, Zwyndrecht, Cruybeke, Waelhem, Lierre et Ruppelmonde. La section centrale a voulu connaître quelle serait l'importance de la dépense totale ; il a été satisfait à sa demande par la réponse ci-après :

| DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE. | RÉPONSE DU GOUVERNEMENT. |
|---|---|
| Quelle sera l'importance de la dépense totale qu'exigera l'armement des forts énumérés à l'article 46, pour lesquels un premier crédit de 300,000 francs est demandé? | L'armement des forts énumérés à l'article 46 exigera une dépense totale de 960,000 francs. |

Le Département de la Guerre donne les motifs qui l'ont décidé à proposer de reporter sur la construction du fort de Schooten, les crédits sollicités primitivement pour la caserne à l'épreuve du fort de Waelhem. Le crédit pour la construction du fort sera donc de 750,000 francs. Nous nous en référons aux explications par lesquelles le Gouvernement démontre la nécessité de cette construction.

## MINISTÈRE DES FINANCES.

Le crédit sollicité par le Département des Finances, pour l'appropriation des terrains des places fortes démantelées, n'a donné lieu à aucune observation.

L'ensemble du budget a été voté à l'unanimité des membres présents de la section centrale.

Nous avons l'honneur d'en proposer l'adoption à la Chambre.

*Le Rapporteur,* L. DE BRUYN.

*Le Président,* P. TACK.