SÉNAT DE BELGIQUE.

RÉUNION DU 7 MAI 1904.

Rapport de la Commission spéciale ⁽¹⁾ chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1904.

(Voir les nos 54, 123, 137 et 138, session de 1902-1903, de la Chambre des Représentants; et 67, session de 1902-1903, du Sénat.)

Présents : MM. le Comte DE MÉRODE WESTERLOO, Président ; MESENS, HANREZ, le Comte GOBLET D'ALVIELLA, le Comte DE BROUCHOVEN DE BERGEYCK, le Baron ORBAN DE XIVRY et le Baron ANCION, Rapporteur.

MESSIEURS,

Le projet de Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1904 amendé par le Gouvernement et tel qu'il a été voté par la Chambre des Représentants, comporte un ensemble de crédits (art. 1 et 2) s'élevant à fr. 116,369,823 29

Comme il restait disponible à la date du 1^{er} janvier 1904, sur les crédits extraordinaires votés précédemment, une somme de 133,064,470 49

Le Gouvernement aura à sa disposition une somme totale de fr. 249,434,293 78 pour faire face aux dépenses votées antérieurement et à celles faisant l'objet du présent Projet de Loi.

Aux crédits faisant l'objet des articles 1 et 2 s'ajoute celui ouvert par l'article 3 — savoir 29,700,000 francs — et devant servir au paiement des indemnités dues par l'Empire chinois aux sociétés et particuliers victimes des troubles de 1900.

(1) La Commission, présidée par M. le Comte de Mérode Westerloo, est composée de MM. Dupont, le Baron Orban de Xivry, Léger, le Comte Goblet d'Alviella, d'Andrimont, Van Ockerhout, Flechet, Astère Vercruysse, Hanrez, Mesens, Houzeau de Lehaie, le Comte de Brouhoven de Bergeyck, le Comte Werner de Mérode, Claeys Bouñaert, Magis et le Baron Ancion, rapporteur.

L'article premier du projet comprend une série de crédits s'élevant à 115,867,500 francs.

La majeure partie de cette somme — 56,826,500 francs — concerne le Département des Chemins de fer; elle est affectée à concurrence de 5,110,000 francs à la construction de lignes nouvelles et à concurrence de 46,676,000 francs aux voies et travaux du réseau et à l'extension du matériel de traction et de transport.

Le restant — à 115,000 francs près destinés à la Marine — concerne le service des Postes, des Télégraphes et des Téléphones.

L'article 2 comporte des crédits s'élevant à fr. 502,323-29, destinés à l'achat de coupes et à certains travaux à exécuter à la ligne avancée d'Anvers.

Ces crédits constituent les reliquats de crédits alloués par le Budget extraordinaire de 1901, non employés jusqu'à présent et tombés en annulation.

Comme nous le disons ci-dessus, le Gouvernement disposera pour faire face aux dépenses extraordinaires antérieurement décrétées et à celles visées par le présent Budget d'une somme totale de fr. 249,434,293-78.

Il convient de remarquer que — sauf les sommes relativement peu importantes affectées à la voirie et à l'acquisition d'immeubles destinés à agrandir le domaine forestier de l'État — tous les crédits demandés pour travaux publics, concernent exclusivement des travaux en voie d'exécution et dont l'achèvement à bref délai est hautement désirable.

Dans notre rapport sur le Budget extraordinaire pour 1903, nous évaluons à un demi-milliard environ, pour la période quinquennale de 1904 à 1908, les crédits nécessaires à l'achèvement des travaux en cours et à l'exécution des travaux décrétés.

Et pour être fixé le plus exactement possible à ce sujet, nous exprimons, au nom de la Commission, le vœu de voir annexer au Budget extraordinaire pour 1904 un tableau indiquant tous les travaux en cours, ainsi que ceux décrétés ou reconnus nécessaires, avec indication des dépenses faites et des dépenses restant à faire pour leur complet achèvement, ainsi que la date à laquelle ces travaux seront terminés.

Nous regrettons que cet intéressant document n'ait pas été fourni à la Législature; le temps n'a pas cependant fait défaut au Gouvernement pour l'établir.

La Commission insiste vivement pour que ce tableau soit annexé au projet de budget pour l'exercice 1905.

Dans notre rapport sur le Budget extraordinaire pour l'exercice 1903, nous avons exposé le programme que nous défendons en matière de travaux publics et démontré, pensons-nous, l'inéluctable nécessité pour la Belgique — si elle ne veut pas déchoir comme puissance exportatrice — de poursuivre sans relâche ni hésitation le développement et le perfectionnement de son outillage économique.

Et nous avons insisté sur la nécessité de poursuivre l'achèvement dans le plus bref délai possible des travaux entrepris.

En ce qui concerne les travaux dont le principe seulement est arrêté,

nous avons engagé le Gouvernement à en poursuivre l'étude, dans des vues d'ensemble, en prévoyant largement toutes les nécessités de l'avenir et en les accompagnant de devis aussi exacts que la matière le comporte, en vue d'éviter, dans la mesure du possible, les mécomptes du passé.

Et nous avons demandé qu'à l'avenir toute dépense de luxe soit absolument proscrite partout où le travail ne le comporte pas.

D'accord avec la Commission du Sénat, nous nous en référons aux considérations que nous avons développées dans le document précité.

Nous ne voulons pas oublier de remercier le Gouvernement d'avoir donné satisfaction au desideratum exprimé par la Commission, quant au dépôt du Budget extraordinaire pour 1904, lequel a eu lieu, comme elle l'avait demandé, plusieurs mois avant la clôture de la session.

Il nous reste à examiner le côté financier de la question et, sous ce rapport, nous croyons devoir le faire de nouveau avec un certain développement.

En effet, en toute occasion, tant à la Chambre qu'au Sénat, tantôt à propos de la discussion du Budget des Chemins de fer, tantôt dans la discussion du Budget de la Dette publique, et surtout dans la discussion du présent Budget, plusieurs honorables membres expriment, à tort selon nous, des craintes au sujet de la situation financière du pays, à raison notamment de la progression continue de la Dette publique.

Pour les uns, le chemin de fer n'est en boni que parce que, d'une part, on fait payer par le Budget extraordinaire des dépenses d'extension qui devraient être portées au Budget ordinaire et que, d'autre part, le taux d'amortissement est insuffisant.

En ce qui concerne le matériel — le matériel de traction notamment, — ces honorables membres sont d'avis que la majeure partie du crédit sollicité devrait être portée au Budget ordinaire.

Nous avons répondu déjà aux critiques faites à ce sujet dans notre rapport sur le Budget des Chemins de fer pour 1903 et établi — pensons-nous — qu'en égard au système en vigueur pour le renouvellement du matériel, la valeur portée en compte aux comptes annuels est assurément inférieure à la valeur réelle (1). C'est donc à juste titre, à notre avis, que

(1) Extrait du rapport du Baron Ancion sur le Budget des Chemins de fer pour l'exercice 1903 :
« Pour le matériel roulant, au sujet duquel les idées les plus erronées ont cours, nous croyons devoir entrer dans quelques détails.

Chaque unité nouvelle entrant en EXTENSION dans le parc du matériel roulant (locomotives, voitures et wagons) est payée par le budget extraordinaire, c'est-à-dire portée au *compte de premier établissement*.

L'entretien de ce matériel et son renouvellement sont, par contre, exclusivement payés par le budget ordinaire, sous simple déduction du prix de réalisation des matériaux de démolition.

Mais ce qu'il importe de remarquer ici, c'est que le renouvellement donne au parc de matériel une plus-value considérable par la substitution aux unités démolies, de locomotives, voitures et wagons de plus grande puissance et de capacité d'utilisation souvent double et même triple.

C'est ainsi que la première locomotive (unité n° 1) qui a remorqué, en 1835, de Bruxelles (Allée-Verte) à Malines, le train inaugurant le railway national, figure encore dans l'inventaire du matériel de traction, mais elle y est représentée par une machine d'une puissance triple au moins et d'une valeur égale au coût moyen actuel (voir entre autres pages 22 et 23 du *Compte rendu de 1900*).

C'est ainsi également qu'au 31 décembre 1900, sur un effectif total de 63,239 wagons à marchandises, il en existe seulement 2,534 (dont 1,463 pour embranchements de charbonnages et entretien de la route) d'un tonnage inférieur à 10,000 kilogrammes, lorsqu'en 1840 il n'y avait pas un seul

toutes les acquisitions faites pour l'extension de celui-ci figurent au Budget extraordinaire.

Pour d'autres — et je répons ici aux critiques émises au sein de la Commission — toute une série de crédits destinés aux Postes, Télégraphes et à la Marine; au Domaine pour l'acquisition d'immeubles; à la construction de routes et de ponts; aux travaux de la Meuse, de l'Ourthe, de l'Escaut, de la Lys, du Rupel, de la Senne, de la Dyle et du canal de la Lys à l'Yperlée et des canaux de Furnes; aux travaux à effectuer à la côte maritime, tous ces crédits, disent-ils, dont l'ensemble s'élève à environ 40 millions, devraient figurer au Budget ordinaire. Ces travaux, dont tous demandent le prompt achèvement, de même que les nouveaux travaux de même nature, reconnus nécessaires, devraient donc être payés par l'impôt. De là une charge de 40 millions de francs environ, que les honorables membres, dont nous exposons l'opinion, voudraient voir imposer annuellement aux contribuables.

Un tel système est-il raisonnable, et, sous prétexte de ne pas charger l'avenir au profit du présent, n'aurait-il pas pour conséquence de faire supporter injustement par la génération actuelle, des sacrifices dont bénéficieraient les générations futures ?

Comment ont d'ailleurs agi, en cette matière, les divers Gouvernements qui se sont succédé au pouvoir ?

Les tableaux publiés dans l'Exposé des motifs du Projet de Loi, et dont le tableau n° III que nous publions ci-après est en quelque sorte la synthèse, répondent à cette question.

En remontant jusqu'en 1879, nous constatons que, pendant la période de 1879 à 1884 inclus, l'accroissement annuel moyen de la Dette publique a été supérieur à la moyenne des dépenses d'outillage économique de fr. 21,284,544 97
que pendant la période de 1885 à 1894 inclus il a été de fr. 7,378,571 21

Pour la période du 1^{er} janvier 1895 au 31 décembre 1903 les termes de la comparaison sont renversés : la moyenne annuelle des dépenses d'outillage économique dépasse de fr. 16,140,615 52
l'accroissement annuel moyen de la Dette publique.

La situation financière s'est donc considérablement améliorée dans ces dernières années, et nous sommes bien près de l'idéal que nous indiquions dans notre rapport précédent, et qui sera atteint **lorsque les revenus nets des**

véhicule de ce tonnage, et qu'en 1875, sur un effectif total de 27,332, il existait encore 3,071 wagons de 5, 6 et 7 1/2 tonnes, tandis qu'actuellement il y a un nombre de wagons de 15, 20, 25 et même de 30 tonnes et plus.

D'où il résulte qu'en tenant même compte du retard dans le renouvellement — en tant qu'il s'agit des unités — la valeur du matériel figurant dans le COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT au 31 décembre 1900 pour fr. 409,527,900-73 (ou fr. 385,603,170-73, amortissement déduit) est notablement inférieure à sa valeur réelle.

Et c'est pour ce motif qu'en égard au mode suivi pour les renouvellements, nous avons exprimé l'avis, dans notre rapport sur le budget de 1902, qu'à la rigueur on pourrait se dispenser d'amortir la valeur du matériel roulant, et cela d'autant plus que pour les lignes concédées, le matériel et l'outillage ne font pas retour à l'État à l'expiration des concessions sans bourse délier. »

travaux nouveaux couvriront, au moins dans leur ensemble, la charge — intérêts et amortissement — des emprunts nouveaux.

Et encore il convient de signaler les profits que la Nation doit retirer de travaux publics exécutés avec sagacité, profits qui réagissent eux-mêmes sur les diverses sources de revenu du Trésor.

C'est donc à tort que l'on s'effraie de la progression continue de la Dette publique. Ce n'est là qu'un côté de la question, et le côté accessoire à notre sens.

Ce qui importe, c'est que les sommes provenant des emprunts nouveaux soient affectées à des travaux productifs.

Pour permettre de se rendre compte de notre situation en l'envisageant d'une manière générale, nous croyons utile de reproduire ci-après les tableaux I, Ibis et II que nous avons dressés pour notre rapport sur le Budget de 1903 en y appliquant les chiffres relatifs à l'exercice 1903.

Et comme annexes au tableau n° III nous avons joint deux tableaux III^{bis} et III^{ter}, indiquant, par catégories, le développement des dépenses extraordinaires de 1899 à 1903 inclus.

Nous remercions très vivement M. le Ministre des Finances du concours obligeant qu'il a bien voulu nous prêter pour dresser ces divers tableaux.

(6 - 17)

N° 69

1903 - 1904

Dette publique au 31 décembre 1902 - 1903

Cfr. 35 mm.

6 plans

Des tableaux n^{os} I et Ibis qui précèdent il résulte :

1^o Que notre Dette totale au 31 décembre 1903, — y compris la capitalisation des annuités restant dues aux compagnies de chemins de fer et aux compagnies téléphoniques dont les réseaux ont été rachetés — s'élève à fr. **3,336,888,314 37** ;

2^o Que les intérêts de toutes ces dettes directes et indirectes, l'amortissement de la dette 3 p. c. en 93 ans, le paiement des annuités (chemins de fer et réseaux téléphoniques) qui expireront respectivement en 1967 et 1911 et, enfin, le paiement des intérêts et le remboursement des obligations en circulation des compagnies de chemins de fer rachetés, qui prendront fin — de 1912 à 1916 — se chiffrent par une charge annuelle de fr. **109,431,954 29**

Le tableau n^o II donne l'évaluation du capital productif de revenus directs de l'État.

Ce Capital est évalué au 31 décembre 1903 à . . fr. **2,594,049,060 99**
 et il a produit en 1903 un revenu net (y compris les fr. **11,288,394-15** du produit des postes, attribué au fonds communal) de fr. **100,568,218 12**.
 Entre le montant de la Dette publique et la valeur du Capital productif de l'État, tel que nous l'avons évalué, il n'y a donc qu'une différence de fr. **742,839,253 38**
 et, d'autre part, entre la charge totale de cette Dette et les revenus nets du Capital productif, qu'une insuffisance de fr. **8,863,736 17**

Cette différence s'élève — si nous tenons compte de la part du produit des postes versé au fonds communal — à . . . fr. **20,152,130 32**

Cette situation est assurément rassurante, surtout si l'on veut bien se rappeler, comme nous le faisons ressortir ci-dessus, que pendant la dernière période — 1^{er} janvier 1895 au 31 décembre 1903 — LA SOMME ANNUELLE MOYENNE EMPRUNTÉE EST DE FR. **16,140,615-52** INFÉRIEURE A LA MOYENNE DES DÉPENSES EXTRAORDINAIRES EFFECTUÉES POUR TRAVAUX PUBLICS PRODUCTIFS DE REVENUS DIRECTS.

La situation serait absolument satisfaisante si les revenus nets des dits travaux, dans leur ensemble, couvraient au moins la charge — intérêts et amortissements — des emprunts nouveaux.

Nous ne doutons pas que l'honorable Ministre des Finances fera tous ses efforts pour atteindre ce résultat.

*
* *

Quelques membres de la Commission, appuyant les observations rapportées au commencement de cet exposé en ce qui concerne, un certain nombre de dépenses, qui figurent indûment, selon eux, au Budget extraordinaire, font des réserves au sujet des conclusions ci-dessus.

*
* *

DISCUSSION DES ARTICLES

La Commission a pris connaissance des différents articles du Budget. Nous passerons successivement en revue ceux de ces articles qui ont donné lieu à observations, ou au sujet desquels des questions ont été posées au Gouvernement.

Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

Article 3 du tableau : *Chemins de fer. — Voies et travaux.*

Crédit demandé : 22,000,000 de francs.

Gare de Liège (Guillemins).

QUESTION.

Répondant à une question posée par la Commission des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, qui a examiné le Budget pour 1903, le Gouvernement s'exprimait comme suit :

« Un projet d'aménagement de Liège-Guillemins comportant le transfert de la remise aux locomotives et des quais de chargement aux abords du quai de Fragnée, a été approuvé en principe.

» Seulement, la ville de Liège ayant signalé que les acquisitions de terrains à faire de ce chef dans le quartier de Fragnée lui occasionneraient un grand préjudice, l'on a mis à l'étude une autre combinaison.

» Dans tous les cas, l'aménagement actuel de Liège-Guillemins sera notablement amélioré en vue de l'Exposition de 1905 et une gare spéciale sera installée pour desservir cette Exposition.

» *Les travaux ci-dessus ne préjugent pas la solution à donner à la transformation de cette gare.*

» Divers projets sont à l'étude, notamment celui exposé par le rapporteur de la Commission du Sénat qui a examiné le Budget de l'exercice 1902. »

RÉPONSE.

Les études annoncées ont abouti à l'adoption du plan ci-joint, qui ne comporte pas le relèvement de l'assiette de la gare; il réalise, en grande partie, le programme recommandé par le transfert de toutes les installations de la traction et par la création d'une nouvelle cour aux marchandises.

La Commission désire savoir si l'Administration a enfin arrêté un programme *définitif* des travaux à exécuter pour la transformation *radicale* de la gare des Guillemins, ou bien si les crédits sollicités sont encore destinés à des travaux en quelque sorte intercalaires à exécuter surtout en vue de l'Exposition de 1905.

Si le programme de transformation est arrêté, on demande à connaître les grandes lignes du projet. Un plan devrait être joint à la description des travaux à exécuter.

La réponse ci-dessus étant parvenue au rapporteur la veille du jour où la Commission a terminé ses travaux, le temps a fait défaut à celui-ci pour étudier le plan communiqué et présenter les observations que cette étude pourrait comporter.

Ministère de la Guerre.

Article 8 du tableau : *Nouvelle École militaire. — Travaux de construction et de parachèvement.*

Crédit demandé : 2,345,000 francs.

QUESTION.

1° Pourquoi porte-t-on en augmentation de capital toutes les dépenses relatives à la nouvelle École militaire ?

Pourquoi ne déduit-on pas la valeur de l'ancienne École militaire de la Cambre qui va être démolie ?

2° Quelle est actuellement la dépense faite pour la construction de l'École ?

Que reste-t-il à dépenser pour cette construction ?

RÉPONSE.

1° Il est interdit d'employer une recette déterminée à une dépense également déterminée sans que la recette et la dépense figurent intégralement au budget et dans les comptes. (Art. 112 de la Constitution.)

Lorsque le moment sera venu, l'immeuble actuellement affecté à l'École militaire — si le Gouvernement n'en a pas l'emploi en vue d'une autre destination — sera remis au domaine pour être vendu et le produit de l'aliénation sera porté en recette au Budget extraordinaire.

2° Les dépenses faites à ce jour s'élèvent à 5,781,000 francs, y compris le coût des terrains.

Le coût total de l'École, y compris les bâtiments de l'École de guerre, est

Quelle est la somme prévue pour l'ameublement ?

3° Combien d'élèves l'École pourra-t-elle contenir et quel sera le coût par élève ?

évalué à la somme de 9,637,000 francs; il reste donc à dépenser 3,856,000 francs, dont 500,000 francs sont prévus pour l'ameublement des bâtiments.

3° L'École est construite pour 600 élèves, savoir :

360 élèves de l'École militaire proprement dite ;

180 sous-lieutenants élèves à l'École d'application ;

60 officiers élèves à l'École de guerre, lesquels ne logent pas dans les bâtiments. D'après cela, le coût par élève serait de 16,000 francs environ.

Mais il est à remarquer, d'une part, que 12 officiers faisant partie des trois sections prémentionnées de notre Académie militaire seront logés dans les locaux de l'École, et, d'autre part, que les locaux comprennent, outre les écoles proprement dites : a) Le quartier de cavalerie renfermant, indépendamment des aménagements d'une caserne pour un escadron de 100 chevaux, toutes les installations d'une école d'équitation complète (manège, piste d'obstacles, carrière, etc.);

b) Un bassin de natation, une infirmerie, des bâtiments d'administration et autres dépendances.

QUESTION.

Des crédits ont été votés depuis plusieurs années, et en particulier 100,000 francs en 1903, pour la nouvelle caserne de gendarmerie, à Bruxelles.

Ces crédits ne semblent pas avoir été employés, car les bâtiments sont à ras de terre et rien n'indique que cet état doit prendre fin ; il serait pourtant indispensable que ces travaux s'achèvent.

Quels sont à ce sujet les intentions du Gouvernement, les crédits votés ont-ils été dépensés et pourquoi ne continue-t-on pas la construction ?

RÉPONSE.

Ce n'est qu'en 1902 que le Département de la Guerre a pu disposer des terrains nécessaires à la construction de la caserne.

La même année, une adjudication se montant à 138,600 francs a été faite pour des nivellements et des fondations importantes ; en 1903, une deuxième entreprise de 417,000 francs a été entamée pour la construction du gros-cœur de quatre blocs de casernement et l'établissement d'égouts, de canalisations et de citernes : ces travaux sont en cours actuellement.

Prochainement, l'on mettra en adjudication une troisième entreprise pour des constructions diverses et, notamment, pour l'érection d'un mur de clôture.

Ministère des Finances et des Travaux publics.**B. — ROUTES.**

ART. 10 DU TABLEAU. — *Routes et raccordements : construction, redressement et amélioration. Construction de ponts ou subsides pour semblables ouvrages. Rachat par l'État de routes et de ponts concédés ; subsides à accorder aux provinces et aux communes en vue de semblables rachats.*

Crédit demandé : 8,000,000 de francs.

QUESTION.*Pont du Val-Benoît.*

Un crédit de 400,000 francs figure au budget de 1903 (art. 14) pour les travaux de rempiètement des piles du pont du Val-Benoît. Est-il exact que le Gouvernement ait renoncé à exécuter ces travaux de consolidation et qu'il soit décidé à remplacer cet ouvrage par un pont nouveau pouvant donner passage à 4 voies de chemin de fer? On pourrait ainsi doter à la Meuse une largeur, au niveau de flottaison, en rapport avec la largeur en amont et en aval et continuer le travail de régularisation du fleuve qui se poursuit sur son parcours, notamment dans la traversée de Seraing, où la construction du nouveau pont permettra de donner au fleuve un débouché de 140 mètres, alors que le pont suspendu à remplacer n'offre à la Meuse qu'une largeur de 100 mètres?

RÉPONSE.

Le Gouvernement n'a pas renoncé à rempiéter les piles du pont du Val-Benoît, mais le service spécial de la Meuse, très surchargé par l'étude et l'exécution des projets de travaux qui intéressent la prochaine Exposition de Liège, n'a pu s'occuper jusqu'ici du projet dont il s'agit.

La question intéresse également l'Administration des chemins de fer.

La Commission considère la réponse ci-dessus comme peu satisfaisante. L'observation finale, énonçant que cette question intéresse également l'Administration des chemins de fer, implique-t-elle que celle-ci étudie le remplacement du pont du Val-Benoît par un pont nouveau à quatre voies?

Il serait à désirer qu'il en fût ainsi et qu'au lieu de consacrer des sommes considérables à la consolidation d'un ouvrage insuffisant pour le service du railway et défectueux au point de vue du régime de la Meuse, le Gouvernement se décide à construire un peu en aval du pont actuel un pont nouveau, décidé il y a quelque dix ans, et pour l'établissement duquel les terrains nécessaires ont été acquis.

QUESTION.

Il existe encore dans la province de Liège — à Visé et à Argenteau — deux ponts à péage.

Quelles sont les intentions du Gouvernement quant au rachat de ces ponts ?

RÉPONSE.

Le moment n'est pas venu de racheter les ponts de Visé et d'Argenteau.

En tout cas, ce rachat ne pourra se faire sans une importante intervention de la province et des communes intéressées. Celles-ci n'ont pris jusqu'à présent aucun engagement à ce sujet.

La Commission aurait désiré savoir pour quels motifs le moment n'est pas venu de racheter les ponts de Visé et d'Argenteau.

Quelle est actuellement la situation ?

Entre la frontière française et le pont d'Argenteau, la Meuse a une longueur totale de 124 kilomètres et sur tout ce parcours, il n'existe plus un seul pont à péage.

Il n'en existe plus, non plus, sur aucun des affluents navigables du fleuve.

D'autre part, entre le pont d'Argenteau et la frontière néerlandaise (Navagne-Mouland rive droite), sur une longueur de 6 kilomètres, il y a deux ponts seulement et tous deux sont à péage.

Pourquoi cette différence de traitement ; pour quels motifs les populations riveraines du fleuve, habitant cette région du pays, devraient-elles continuer à subir la charge de péages onéreux ?

Loin que le moment de faire cesser cette situation ne soit pas venu, il semble, tout au contraire, que la justice distributive commande de faire disparaître sans retard les dernières entraves s'opposant à la libre circulation des populations.

Certes, comme pour les rachats effectués antérieurement, il est légitime de réclamer le concours financier de la province et des communes intéressées, mais pas assurément dans une mesure plus large que pour les premiers.

Celles-ci, d'autre part, ne peuvent prendre d'initiative à cet égard, avant que le principe du rachat soit décidé par le Gouvernement et avant même que ce dernier soit d'accord avec les concessionnaires, — sous réserve de ces interventions — sur le montant des sommes à leur payer.

C. — BATIMENTS CIVILS.

Art. 13 du tableau : *Musées royaux des Arts décoratifs et industriels.*

Crédit demandé : 2,500,000 francs.

QUESTION.

Les projets de 1901 seront-ils exécutés ou bien ces projets devront-ils être modifiés ?

Notamment, les pavillons en façade

RÉPONSE.

La dépense prévue pour la construction et l'aménagement des musées s'élève à 3,500,000 francs, dont 400,000 francs ont été dépensés.

seront-ils modifiés, de même que la colonnade et la grande arcade?

Quelles sont les intentions du Gouvernement à cet égard?

Quelle est la somme totale actuellement dépensée pour ce travail et quelle est la dépense prévue pour l'achèvement?

Aucun crédit n'est demandé pour la grande arcade ni pour des modifications à apporter à la colonnade ou à la façade des pavillons.

Art. 14 du tableau : *Palais de Bruxelles et aménagement de la place des Palais.*

Crédit demandé : 2,000,000 de francs.

QUESTION.

Palais de Bruxelles.

La dépense totale prévue dans la note préliminaire du Budget de 1903 est de 3,500,000 francs.

Un crédit de 1,000,000 de francs figurait au Budget de 1903.

Celui du Budget de 1904 est de 2 millions. Ces trois millions seront-ils dépensés en 1904 et le Gouvernement prévoit-il terminer en 1905 avec un dernier crédit de 500,000 francs ?

RÉPONSE.

La dépense à faire pour la façade du Palais de Bruxelles, les galeries, les corps de garde, les jardins, l'arrangement du parc et les deux bâtiments d'extrémité (hôtel de Belle-Vue et Liste civile) s'élèvera à 4,500,000 francs environ, indépendamment des travaux d'aménagement intérieur du Palais, dont les études ne sont pas terminées.

Les travaux de rectification de la place des Palais, adjugés pour la somme de fr. 262,902-15, sont commencés et doivent être achevés avant la fin de 1904.

Il est possible que les fêtes du 75^e anniversaire de l'indépendance nationale mettent obstacle à ce que la reconstruction de la façade du Palais soit entamée avant l'automne de 1905.

D. — TRAVAUX HYDRAULIQUES.

Article 17 du tableau : *Canaux houillers. — Expropriation et travaux.*

Crédit demandé : 3,700,000 francs.

QUESTION.

Quelle est la partie du crédit de 3,700,000 francs affectée au canal du Centre et quelle partie au canal de Charleroi ?

Quels seront les délais nécessaires et les sommes à dépenser pour achever :

- 1° Le canal du Centre ;
- 2° Le canal de Charleroi.

RÉPONSE.

En ajoutant au crédit de 3,700,000 francs aujourd'hui sollicité le reliquat des crédits antérieurs, le Gouvernement disposera d'une somme totale de 8,200,000 francs environ pour la continuation des travaux de construction du canal du Centre et de mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles.

Dans cette somme de 8,200,000 francs, la part à consacrer au canal du Centre est estimée à 2,300,000 francs, le surplus, soit 5,900,000 francs, devant être affecté aux travaux du canal de Charleroi à Bruxelles.

Les dépenses restant à faire sont évaluées, pour la première de ces voies navigables, à 3,800,000 francs et, pour la seconde, à 25 millions de francs.

Il n'est pas possible, pour le moment, d'indiquer avec précision l'année de l'achèvement complet des travaux de mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles; quant au canal du Centre, le Gouvernement compte pouvoir le livrer à l'exploitation dans le courant de 1907.

Article 26 du tableau : *Canal de Gand à Terneuzen. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 5,000,000 de francs.

QUESTION.	RÉPONSE.
Quel est actuellement le coût des travaux exécutés :	Le coût des travaux exécutés est de :
1° Sur le territoire belge ;	1° 10,350,000 francs sur le territoire belge ;
2° Id. hollandais,	2° 5,820,000 francs sur le territoire néerlandais.
et quelles sont les dépenses qui restent à faire et pour lesquelles le crédit de 5,000,000 de francs est demandé :	Les dépenses restant à faire s'élèvent à :
1° Sur le territoire belge ;	1° 8,807,000 francs sur le territoire belge ;
2° Id. hollandais ?	2° 16,623,000 francs sur le territoire néerlandais.
Dans quel délai tous les travaux seront-ils entièrement terminés ?	Le Gouvernement présume que tous les travaux seront terminés en 1906.

Art. 31 du tableau : *Port d'escale de Heyst.*

Crédit demandé : 7,250,000 francs.

QUESTION.	RÉPONSE.
Quelle est actuellement la somme dépensée pour ce travail et que restera-t-il à dépenser y compris le crédit ci-dessus ?	La somme actuellement dépensée s'élève à 29,109,000 francs en chiffres ronds ; la dépense restant à faire est évaluée à 16,655,000 francs.
Quelle longueur de môle est construite après la claire-voie et quelle longueur reste-t-il à construire ?	A la fin du mois de février dernier, la longueur de môle construite au delà de la claire-voie était de 900 mètres, et il restait à construire 1,055 mètres, dont 240 mètres de môle-abri simple.
Pour quelle somme figurent les honoraires de l'avocat dans le crédit demandé ?	Le montant des honoraires d'avocat qui seront à imputer sur le crédit demandé n'est pas déterminé dès à présent ; mais la somme sera certainement peu importante.
A quelle date prévoit-on pouvoir inaugurer le port ?	D'après les prévisions de la dernière convention-loi relative au port d'escale de Heyst, l'inauguration de ce port doit avoir lieu en 1906, la date d'achèvement des travaux étant fixée par la dite convention au 31 décembre 1905.

Art. 32 du tableau : *Canal de Bruxelles au Rupel. — Transformation.*

Crédit demandé : 4,000,000 de francs.

QUESTION.

Pourquoi ne met-on pas en adjudication les trois écluses maritimes?

Cette question a déjà été posée l'an dernier et le Gouvernement a répondu que la Société n'avait pas fourni les projets. Mais le Gouvernement a une action prépondérante dans l'administration de la Société et il dépend de lui que les travaux soient mis en adjudication.

Le Gouvernement n'a-t-il pas reconnu l'utilité de continuer le canal directement jusqu'à l'Escaut?

Dans la négative, a-t-il arrêté un projet pour la transformation du Rupel et le canal sera-t-il accessible en tout état de marée et d'une manière permanente aux bâtiments de 6 mètres de tirant d'eau?

Dans quel délai tous les travaux doivent-ils être complètement terminés?

RÉPONSE.

Les projets relatifs aux trois écluses maritimes, qui seront à forte chute, sont très avancés.

Le Gouvernement n'a pas eu à s'occuper de la question de savoir s'il y aurait utilité à continuer le canal directement jusqu'à l'Escaut et à modifier en conséquence le programme des travaux visé par les statuts annexés à la loi du 11 septembre 1895.

Le projet de transformation du Rupel n'est pas définitivement arrêté ; il a toujours été entendu que l'écluse d'embouchure du canal dans le Rupel serait une écluse à marée.

Les travaux de la seconde section du canal maritime seront terminés dans un délai de trois ans après l'adjudication.

Ministère de la Guerre.

Art. 2, 1^o du projet de loi : *Achat de coupoles.*

Crédit demandé : fr. 448,097-57.

QUESTION.

A quels forts ces coupoles sont-elles destinées?

Pour quelle raison le crédit qui figurait déjà au Budget de 1901 n'a-t-il pas été utilisé?

RÉPONSE.

1^o Ces coupoles sont destinées aux ouvrages existants de la ligne avancée d'Anvers, notamment à la redoute de Cappellen et au fort de Rupelmonde.

Le reliquat de fr. 448,097-17 n'a pu être utilisé jusqu'à présent, parce que les études relatives à l'établissement de ces coupoles ne sont pas terminées ; mais elles se poursuivent activement et font prévoir une solution prochaine.

Art. 2, 2° du projet de loi : *Ligne avancée d'Anvers.*

Crédit demandé : fr. 54,225-72.

1° Quel est le plan d'ensemble de la ligne avancée?

2° Le crédit de fr. 4,996,612-62 voté en 1903 a-t-il été dépensé entièrement ou, sinon, quelle partie a été dépensée et pour quels travaux?

2° Ce plan consiste à reporter la défense éloignée d'Anvers sur la rive droite de l'Escaut jusqu'à la ligne des deux Nèthes et, sur la rive gauche, jusqu'à Rupelmonde. Cette défense comporte dès à présent, sur la rive droite, les forts de Waelhem, de Lierre et de Schooten, les redoutes de Duffel et de Cappellen, et, sur la rive gauche, le fort de Rupelmonde.

On construit actuellement les forts de Wavre-Sainte-Catherine et de Stabroeck au moyen du crédit de fr. 4,996,612-62 voté en 1903 (art. 2, 2° de la loi du Budget extraordinaire), lequel représentait la partie non dépensée au 31 décembre 1902 du crédit de 5 millions alloué au Budget extraordinaire de 1900 (art. 1^{er} de la loi, art. 27 du tableau).

Les dépenses engagées à ce jour s'élèvent à fr. 2,384,252-73.

Sur le surplus du crédit on imputera le prix des coupoles destinées aux deux forts et le coût des travaux de parachèvement de ceux-ci.

La Commission constate que, pour plusieurs articles du Budget, le Gouvernement a répondu d'une manière très incomplète aux questions qui lui ont été posées.

Elle constate également, à regret, que pour certains travaux pour lesquels un premier crédit a été inscrit au Budget de 1903, — tel le palais de Bruxelles et l'aménagement de la place — les prévisions des dépenses établies alors sont déjà dépassées de 30 p. c. environ.

Il semble donc, de nouveau, que les devis ont été mal établis ou incomplètement étudiés.

Enfin, certains autres travaux — les canaux houillers notamment — continuent à être exécutés avec une regrettable lenteur.

C'est le cas également pour beaucoup de travaux d'autre nature.

Les formalités de la procédure sur l'expropriation publique sont souvent un obstacle à une exécution rapide; il importerait donc de modifier au plus tôt les lois sur la matière.

(29)

Des membres de la Commission prient le Gouvernement d'examiner s'il ne serait pas possible de saisir immédiatement le Sénat de l'examen de la loi qui a été déposée à cette fin à la Chambre des Représentants.

* * *

L'ensemble du Budget a été voté par 5 voix contre 1 ; un membre s'est abstenu.

En conséquence, la Commission a l'honneur de proposer au Sénat d'adopter le Projet de Loi.

Le Rapporteur,
BARON ANCIEN.

Le Président,
Comte DE MERODE WESTERLOO.