

(1)

(N° 292.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} AOÛT 1895.

Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1895 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le Budget des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1895 s'élève au montant de fr. 57,737,842 74.

Trois départements ministériels se le partagent de la manière suivante :

Ministère de l'Agriculture et des Travaux publics . . fr.	26,016,662 64
Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes . .	26,084,737 »
Ministère de la Guerre	5,636,443 10

TOTAL . . . fr. 57,737,842 74

En dehors de ces crédits destinés à procurer du travail en Belgique, le Gouvernement, pour remplir des engagements contractés, ou pour assurer certains services, demande en outre :

1^o Au *Ministère des Finances* a) pour l'exécution de la convention du 3 juillet 1890, approuvée par la loi du 4 août suivant : (prêt à l'État Indépendant du Congo) fr. 2,000,000 »

b) Pour acquisition d'une partie de la forêt communale de Freyr 170,000 »

2^o Au *Ministère de l'Intérieur et de l'Instruction publique.*

Avances pour compte des provinces et des communes dans le payement des traitements de disponibilité des instituteurs communaux

100,000 »
pour mémoire.

(1) Budget, n° 212.

Amendements du Gouvernement, n° 275 et 286.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. BERCKMAN, HEMELEERS, LEONARD, HOYOIS, DECLERCQ et J. DIERCKX.

3° Au <i>Ministère de la Justice</i> . Avances aux colonies agricoles	600,000 »
	pour mémoire.

Ces deux derniers postes figurent également en recettes extraordinaires, en remboursement des avances à faire par l'État.

Le montant des crédits nouveaux est donc effectivement de	59,907,842 74
Auquel il y a lieu d'ajouter les crédits non périmés votés par les lois des Budgets extraordinaires de 1893 et 1894.	36,342,898 81
TOTAL . . . fr.	96,250,741 55

Depuis le dépôt du projet, des amendements ont été présentés qui modifient ce total.

I. — *Amendement du Gouvernement.*

1° A l'article 4. Transformation des locaux du Sénat. Augmentation	12,691 50
2° A l'article 33. Harnachement de la cavalerie. Augmentation	350,000 »
3° Article nouveau 11 ^{bis} . Espierre, Construction d'un barrage à la frontière	300,000 »
Cet amendement résulte de la réponse faite par le Gouvernement à la section centrale.	

II. — *Amendement de la Section centrale.*

4° Article 17 ^{bis} . Amélioration du canal de Louvain au Rupel. Subside de l'État	2,500,000 »
TOTAL . . . fr.	99,413,433 08

Les recettes pour faire face à ces dépenses, indépendamment du remboursement des sommes de 100,000 à 600,000 francs dont il est question ci-dessus, sont :

1° Les recettes extraordinaires au montant de . . . fr.	628,000 »
2° Les ressources déjà créés et disponibles	499,784 87
3° Les crédits disponibles reportés de 1893 et 1894 . . .	36,342,898 81
	37,470,683 68

Il y aura donc lieu de recourir à l'emprunt pour une somme de	61,942,749 37
---	---------------

Pour parfaire le total de fr. 99,413,433 08

Pour l'exercice 1894, le Gouvernement avait demandé des crédits pour un chiffre de fr.	47,482,000 38
--	---------------

Mais on se souvient encore des circonstances qui l'ont obligé à retirer tous les crédits autres que ceux qu'il avait engagés déjà et à réduire ce Budget à la somme de. . . fr. 36,648,000 »

Il en est résulté un trouble sérieux dans la marche de l'industrie et du travail dans le pays et la section centrale ne peut que constater avec satisfaction que tous ces travaux et d'autres encore ont été repris cette année, et élèvent ainsi les crédits demandés au total de . . . fr. 61,942,749 37

EXAMEN EN SECTIONS.

L'examen en sections a donné lieu à d'intéressants débats, notamment en ce qui concerne les travaux nouveaux, à savoir les travaux maritimes et les travaux de l'avenue de Tervueren et du Palais du Cinquenaire et à des réserves en ce qui concerne les crédits militaires ;

Il en est résulté des demandes de renseignements et explications, que la section centrale a reprises ensuite pour son compte, et sur lesquelles elle a provoqué les réponses qui seront insérées au cours de ce rapport.

Le résultat de cet examen se traduit par les votes suivants :

La 1^{re} section a adopté l'ensemble du projet par 4 voix contre 1 et 6 abstentions.

La 2^{me} section a donné 2 voix favorables et 5 abstentions.

La 3^{me} section a adopté par 4 voix et 5 abstentions.

La 4^{me} section vote le projet par 4 voix et 6 abstentions.

La 5^{me} section adopte par 5 voix contre 1 et 2 abstentions.

La 6^{me} section adopte à l'unanimité.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

Le Gouvernement, dans sa note préliminaire, a attiré l'attention de la Chambre sur la réforme introduite dans la comptabilité du Budget : On sait qu'un certain nombre de crédits ont été reportés aux Budgets ordinaires des divers Départements ministériels, et notamment, pour l'exercice courant, ces dépenses figurent dans une section spéciale, dite des *dépenses exceptionnelles* pour 1895, et elles atteignent

Dépenses exceptionnelles.

Intérieur (non voté)	fr. 1,465,324 »
Agriculture (non voté)	903,597 30
Industrie (non voté)	455,000 »
Chemins de fer (non voté)	600,000 »
Finances (voté)	588,000 »
Justice (voté)	523,967 »
TOTAL	fr. 4,535,688 30

Le régime nouveau établi par le Gouvernement n'est d'ailleurs pas encore entièrement appliqué à l'exercice en cours, on annonce des mesures plus complètes pour l'exercice prochain. C'est ainsi que certains travaux entamés antérieurement et payés sur des crédits extraordinaires, seront parachevés

sur les mêmes crédits : les travaux militaires et certains crédits civils sont dans ce cas.

La section centrale signale que, en ce qui concerne spécialement le Département de la Guerre, pareille mesure serait des plus justifiées.

On doit évidemment considérer comme dépense ordinaire, le remplacement par des selles nouvelles, du harnachement existant que l'usure ou certains progrès mettraient hors d'usage. La richesse du pays ne s'accroît guère, du remplacement de ces objets d'équipement. La transformation des champs de tir semble rentrer dans la même catégorie de travaux.

En ce qui concerne les crédits civils, la règle nouvelle semble pouvoir être appliquée utilement à l'article 1^{er} : les redressements et améliorations de routes existantes sont des dépenses en quelques sortes obligées; de même, le rachat de péages concédés par l'État sur des ouvrages qui en droit sont dès le premier jour la propriété de l'État, ne peut constituer qu'une charge exceptionnelle dans le Budget ordinaire, et ce d'autant plus que l'utilisation faite du libellé reproduit chaque année au Budget extraordinaire est elle-même très exceptionnelle.

Pour pousser jusqu'à ses limites, la thèse indiquée par le Gouvernement, nous pourrions nous demander si les articles 2 et 3 comportant des dépenses somptuaires nullement rémunératrices pour le pays, ne devraient pas être prélevées sur les excédents des Budgets ordinaires. Et ce qui nous autorise à penser que c'est bien l'opinion d'un grand nombre de députés, c'est que ces articles 2 et 3 ont rencontré dans les sections, sinon une opposition ouverte, du moins de nombreuses abstentions, comme l'a montré le relevé de votes que nous avons rappelé plus haut.

Nous reconnaissons d'ailleurs l'entier fondement de l'observation présentée par le Gouvernement, à savoir que dans toute réforme il y a des mesures de transition et des ménagements à garder, et la section centrale se borne à signaler les faits relevés, en y attirant toute l'attention du Gouvernement.

On est revenu, dans toutes les sections, même en section centrale, sur les observations présentées l'an dernier dans le rapport de l'honorable M. Ancion.

Voici comment il s'exprimait :

- « La section centrale insiste particulièrement — et en cela elle est l'écho
- » des observations qui ont été présentées dans la plupart des sections, —
- » pour que la note préliminaire du Budget fournisse des renseignements
- » moins sommaires à l'appui des demandes de crédits qui sont formulées.
- » En ce qui concerne les travaux nouveaux, le Gouvernement devrait
- » renseigner la dépense approximative à effectuer.
- » Il est indispensable, en effet, que le Gouvernement ne décrète plus aucun
- » travail de quelque importance avant d'en avoir fait établir, au préalable, le
- » coût total, par une étude complète et détaillée. »

En conséquence de ces observations, la section centrale a posé au Gouvernement de nombreuses questions, et elle a eu la satisfaction de constater que sur tous les points des renseignements très complets lui ont été fournis.

Les honorables membres y trouveront réponses aux questions qui ont été posées dans les diverses sections, et qui ont fait la base de l'examen détaillé auquel s'est livrée la section centrale.

Dans plusieurs sections s'est révélée, cette année comme les années précédentes, une tendance particulariste subordonnant en quelque sorte l'adhésion de certains membres à des travaux d'utilité générale, à la réalisation, dans leur arrondissement, de travaux d'intérêt local.

C'est ainsi que notamment a été signalée l'insuffisance de participation financière de l'État dans les lignes vicinales du Luxembourg, province dépourvue de voies fluviales et même insuffisamment desservie par les voies ferrées; ailleurs, on réclame contre la situation anormale de l'arrondissement de Turnhout, au point de vue des chemins de fer; ailleurs encore c'est contre l'état de certaines voies d'écoulement ou de navigation que protestent les députés des arrondissement en cause. L'Ourthe, l'Yser, la Lys, les canaux de la Lys à l'Yperlée, de Furnes à Bergues, etc., ont fait l'objet de semblables plaintes.

La section centrale ne peut que signaler à la très sérieuse attention du Gouvernement ces travaux intéressants.

Elle le fait d'autant plus volontiers qu'il ne semble pas que ces travaux doivent constituer une charge bien lourde pour le Trésor, et si, dès lors, l'utilité qui en résultera peut être acquise sans sacrifice important, la section centrale est persuadée qu'ils doivent attirer d'autant plus sûrement la bienveillance du Gouvernement.

DISCUSSION DES ARTICLES.

TITRE PREMIER. — DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.

ARTICLE PREMIER.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DES TRAVAUX PUBLICS.

1. Construction, redressement et améliorations de routes ou raccords. Construction de ponts ou subsides pour semblables constructions. 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 : 1,000,000 de francs.

Sous le bénéfice de l'observation à laquelle cet article a donné lieu dans la discussion générale, la section centrale exprime itérativement le désir de la Chambre de voir subdiviser le crédit global de manière à en indiquer plus nettement l'utilisation. Il est évident que le crédit de 1,000,000 de francs ne peut suffire à construire toutes les routes dont il est question dans l'Exposé des motifs; aussi une proposition a-t-elle été faite en section centrale de porter cet article à 2,000,000 de francs. Mais cette proposition visait l'intervention de l'État dans la réfection des routes vicinales. La section centrale a reconnu que cet objet ne rentrait pas dans le libellé de l'article 1^{er}, et que

pour cet objet le Gouvernement avait, en 1895, demandé en crédits ordinaires, une majoration de 1,000,000 de francs au Budget de l'Agriculture et des Travaux publics. L'amendement est ainsi tombé de lui-même.

2. *Construction d'une avenue vers Tervueren, dans le prolongement de la rue de la Loi, à Bruxelles.*

Crédit demandé : 1,000,000 de francs.

3. *Palais du Cinquantenaire : entrée centrale et cour d'honneur.*

Crédit demandé : 950,000 francs.

Ces articles ont été, tant dans les sections que dans la section centrale, l'objet d'un examen très attentif. Ils ont motivé, eu égard à l'insuffisance de renseignements donnés par l'Exposé des motifs, l'abstention d'un grand nombre de membres.

Le questionnaire suivant a été adressé au Gouvernement. Nous reproduisons ses réponses.

a) *Quelle est la longueur exacte des quatre sections à établir par M. Parmentier ?*

La longueur des quatre sections à établir par M. Parmentier est de :

1 ^{re} section	mètres.	2,878.30
2 ^e section		645.00
3 ^e section		1,253.90
4 ^e section		2,358.60
TOTAL. . . mètres.		7,136.00

b) *Sur quelle largeur la zone serait-elle établie ?*

La largeur de la zone n'est pas uniforme; elle est projetée de manière à déprécier et à morceler le moins possible les parcelles traversées.

La surface totale des expropriations comprend 122 hectares 34 ares 47 centiares, dont, pour l'assiette de la route et les raccordements de chemins, 37 hectares 87 ares 91 centiares et pour les terrains à revendre 84 hectares 47 ares 56 centiares soit sur la longueur des trois premières sections, une largeur moyenne de 90 mètres environ.

c) *M. Parmentier aurait-il à sa charge les frais de la transformation de la partie de la forêt traversée et ceux de l'établissement du jardin ou petit parc indiqué à la traversée de la Woluwe ?*

Oui pour les deux questions.

d) *Ce parc deviendrait-il la propriété du Gouvernement ?*

Ces terrains sont la propriété de l'État, à l'exception de ceux de droite au delà du chemin de fer, qui, sans appartenir à l'État, seront accessibles au public.

e) *S'agit-il, comme l'indique le plan, de transformer la partie traversée de la forêt en un parc?*

Il ne s'agit nullement de transformation de la forêt en parc. Il s'agit seulement d'y créer des chemins pour voitures, piétons, cavaliers et cyclistes.

On n'abattra que les arbres nécessaires.

f) *Qui aura l'entretien et la police de ce parc?*

Cette question vient à disparaître par la réponse précédente.

g) *Est-il question d'établir un boulevard de ceinture depuis le Tir national jusqu'aux casernes?*

Et aux frais de qui?

Il n'est pas question de créer un boulevard de ceinture depuis le Tir national jusqu'aux casernes. Le tracé rappelé sur le plan remis à la section centrale, ne renseigne que pour mémoire ce tracé dont le projet remonte à trente ans déjà.

h) *A quel chiffre évalue-t-on l'établissement : 1° des quatre sections à construire par M. Parmentier? 2° des deux sections à construire par l'État? 3° des autres travaux dont l'État prend la charge, notamment d'une voie ferrée?*

L'évaluation des travaux des quatre sections, faite par M. l'Inspecteur voyer des faubourgs de Bruxelles et vérifiée par l'Administration des Ponts et Chaussées, s'élève à fr. 1,343,016 14
somme à laquelle il faut ajouter les terrains évalués par le même service. 893,571 90

TOTAL. . . . fr. 2,236,588 04

Les deux sections à faire par l'État ont une longueur de 2,698 mètres.

L'évaluation définitive des travaux faite depuis la présentation du Budget extraordinaire est de fr. 386,559 78 c. Ce chiffre peut être considéré comme définitif.

L'État ne prend à sa charge aucun autre travail que le viaduc à établir sur la nouvelle avenue pour le passage de la voie ferrée de Bruxelles à Tervueren

i) *On demande communication du devis et du cahier des charges L'indemnité de 1,500,000 francs allouée semble fort élevée en tenant compte : a) de l'abandon du terrain domanial, b) de la faveur de l'expropriation par zone, c) de la concession d'un tramway pour cinquante ans.*

Ci-joint le devis demandé ainsi que le cahier des charges.

Ainsi qu'il a été dit plus haut, l'estimation du projet, terrains et travaux, est de :

Terrains. . . fr. 893,571 90
Travaux. . . . 1,343,016 14

TOTAL. . . . fr. 2,236,588 04

L'indemnité de 1,500,000 francs se réduit en réalité de 1,435,000 francs environ, la valeur actuelle des dix annuités de 40,000 francs de la province n'étant pas de 400,000 francs, mais de 335,000 francs environ, chiffre auquel les escompte la Caisse d'épargne.

L'abandon du terrain domanial ne saurait constituer aucun avantage pour M. Parmentier, puisqu'aucune parcelle ne lui est cédée.

La concession d'un tramway est acceptée par M. Parmentier pour une valeur de 225,000 francs, chiffre supérieur de 50,000 francs à celui auquel la Société nationale des chemins de fer vicinaux consentait à l'accepter, bien que pour elle la durée de la concession ne fût pas limitée.

Les communes se sont montrées disposées à user des lois de 1858 et 1867 sur l'expropriation par zone et à en confier le soin à M. Parmentier, conformément à ce qui s'est pratiqué jadis pour le parc de Saint-Gilles, le quartier Léopold II, à Koekelberg, le quartier Notre-Dame-aux-Neiges, à Bruxelles, la compagnie Zollikofer, à Gand, etc.

Les résultats qu'ont donné ces opérations immobilières, ont fait considérer par l'État que la proposition qui lui est faite pour la construction de l'avenue de Tervueren est bien avantageuse pour lui, puisque pour couvrir une

dépense de	fr. 2,236,588 04
il débourse	1,000,000 »
abandonne le subside de la province	335,000 »
concède un tramway.	225,000 »
abandonne la propriété d'arbres pour	100,000 »
et bénéficie en outre de.	576,588 04

TOTAL . fr. 2,236,588 04

Ce que la section centrale appelle « la faveur de l'expropriation par zones » est donc payé par M. Parmentier au chiffre de près de 600,000 francs dont l'État bénéficie.

j) *Quelles sont les constructions qu'on se propose d'ériger dans le parc de Tervueren et quelle serait leur destination ?*

La Société de « Bruxelles Exposition », pour augmenter l'attrait de son programme, se propose d'élever à Tervueren plusieurs halles et baraquements destinés à recevoir certaines sections de l'Exposition. Une de ces halles devra rester la propriété de l'État, elle pourra servir plus tard à des expositions agricoles et horticoles, soit comme dépendance de l'École d'horticulture de l'État, dont le déplacement de Vilvorde à Tervueren est mis en avant, et offrirait de sérieux avantages.

k) *Pourquoi ne met-on pas le travail en adjudication publique ?*

Parce que la dépense eût été trop considérable. L'État aurait dû acquérir lui-même tous les terrains, soit, d'après estimation, fr. 893,571 90 c^s; l'adjudication des travaux n'aurait pu porter que sur le devis de fr. 1,343,016 14 c^s, dont les prix unitaires sont établis aux montants résultant d'adjudications récentes, et vérifiés par l'Administration des Ponts et Chaussées.

Dans ces conditions, la somme à décaisser par l'État aurait été environ de fr. 2,236,588 04 c^s, tandis que la combinaison présentée réduit ce décaissement à 1,000,000 francs; au surplus, il eût été impossible d'être prêt en vue de l'Exposition de 1897.

l) *Le plan produit paraît indiquer qu'il s'agirait de couper en deux le hall et de faire traverser le parc par une route carrossable.*

On demande quel serait le but de cette transformation et quelle dépense elle entraînerait quant au bâtiment et quant au jardin?

L'ouverture du hall du Cinquantenaire a pour but d'établir une communication directe en prolongement de la rue de la Loi, avec la nouvelle avenue à travers le parc du Cinquantenaire. On ne concevrait pas que cette liaison ne fût pas établie, et que les piétons et les voitures suspendues fussent astreints à contourner le parc du Cinquantenaire pour arriver à l'avenue.

Il ne résultera de cette transformation aucune dépense pour l'État. C'est la Société de « Bruxelles Exposition » qui s'en chargera, comme il est exposé en réponse à une question ultérieure

Quant au jardin, il ne doit subir aucune modification de ce chef.

m) *Quelle façade formeraient les deux parties coupées du hall le long de la route ?*

Les deux parties coupées seront clôturées très simplement, et toujours aux frais de la Société de l'Exposition. (Ci-joint le plan.)

n) *Le niveau du jardin devrait-il être changé ?*

Le niveau du jardin ne doit pas être changé.

o) *On désire savoir quel sera le coût total de l'arc de triomphe et de la cour d'honneur en vue desquels un crédit spécial de 950,000 francs est demandé à l'article 3 ?*

L'estimation de M. l'architecte Bordiau est la suivante :

Arcade monumentale	fr. 1,740,922 »
Cour d'honneur	403,650 »
Travaux de parachèvement	205,000 »
TOTAL.	fr. 2,349,572 »

Une dépense de 300,000 francs en pierres commandées est faite et payée; il en résulte qu'après le vote du crédit de 950,000 francs, il ne resterait plus à demander qu'une somme de 1,400,000 francs.

p, q, r) *En quoi consisteront les constructions à ériger par la Société de l'Exposition et dont la dépense est évaluée à 1,700,000 francs ?*

On demande à en voir le plan ?

A quel chiffre peut-on évaluer l'avantage fait à la Société par le Gouvernement en lui remettant les locaux existants et le jardin ?

Les trois dernières questions peuvent être considérées comme n'en formant qu'une seule.

Dès le mois de mars 1894, une convention a été passée avec la Société de l'Exposition de Bruxelles 1897, mettant gratuitement à sa disposition les locaux et jardins du Cinquantenaire. Ces locaux appartenant à l'État, ont été utilisés en 1880 pour l'Exposition nationale; en 1888, pour le Grand Concours,

à chaque année, en toutes circonstances, le Gouvernement les met à la disposition des comités d'expositions agricoles, ou des concours de chevaux, ainsi que des sociétés sportives.

Il n'a jamais chiffré l'avantage qui résulte pour ces sociétés des prestations gratuites, qui trouvent leur contre-valeur dans l'attraction que créent les exhibitions et les fêtes qu'on donne dans les locaux construits dans ce but par l'État.

Pour l'Exposition de 1897, ces locaux ont été reconnus insuffisants et la Société, au lieu de les compléter par des halles provisoires, prolongera jusqu'à l'avenue de la Renaissance le hall actuel, qui se trouvera ainsi reconstitué sur la droite du monument : il ouvrira le passage central.

Ces travaux coûteront 800,000 francs.

Les halles de Tervueren et les aménagements qui en dépendent doivent coûter 900,000 francs.

Leur ensemble forme les 1,700,000 francs dont il est question. Ces constructions deviendront sans charge pour l'État la propriété de celui-ci.

Les plans demandés par la section centrale sont ci-annexés.

Il n'est pas douteux que ces réponses, très nettes, très complètes, la section centrale se plait à le constater, soient de nature à donner à la Chambre des éclaircissements qui lui manquaient.

En ce qui concerne spécialement le n° 2, avenue de Tervueren, il avait été rejeté dans deux sections, et avait provoqué de nombreuses abstentions dans les autres. La discussion des réponses du Gouvernement a décidé la section centrale à émettre un vote affirmatif par trois voix et trois abstentions.

En ce qui concerne le n° 3. On a été plus généralement d'accord pour constater qu'il s'agit là de l'achèvement d'un travail commencé; que de plus, les travaux se composant presque exclusivement de fournitures de pierres de taille à un moment où l'industrie des carrières souffre et où les salaires y sont dépréciés, il convenait de tenir compte de ces éléments d'appréciation.

Le Gouvernement, déférant au désir de la section centrale de connaître d'avance la limite des engagements que comportent certaines constructions, a détaillé le coût de l'arcade du Cinquenaire. La section centrale exprime le vœu que cette dépense ne soit en aucun cas dépassée, et passant au vote, elle admet le crédit par cinq voix et une abstention.

4. Transformation des locaux du Sénat.

Crédit demandé : 250.000 francs.

Un amendement du Gouvernement majore ce crédit de fr. 12,691 50 c., le crédit demandé est donc de fr. 262,691 50 c.

Il a donné lieu à la question suivante :

Locaux du Sénat.

On demande quelques explications au sujet de l'élévation de ce crédit.

Depuis longtemps on se plaignait avec raison des défauts de la salle du Sénat au point de vue de la ventilation et du chauffage.

L'accroissement du nombre des sénateurs ne pouvait qu'accentuer les inconvénients constatés.

On a donc saisi cette occasion pour améliorer la situation; la dépense de ce chef s'est élevée à fr. 129,939 70.

Quelques modifications aux salles de commission et aux locaux accessoires ont coûté fr. 45,018 74.

L'éclairage électrique a été également établi à titre définitif et il a coûté fr. 35,966 80.

Enfin, l'ameublement de la salle et du salon de commission a occasionné une dépense de fr. 45,704 16.

Les honoraires de l'architecte s'élèvent à fr. 6,072 40.

Toutes ces dépenses ont été prélevées sur le crédit en question.

L'article a été admis sans observation.

5. — *École de médecine vétérinaire. — Travaux de construction.*

Crédit demandé : 800,000 francs.

La question suivante a été posée au Gouvernement qui y a fait la réponse reproduite ci-dessous.

Quelle sera la dépense totale à faire pour la construction de l'École vétérinaire? Le devis en est-il complètement arrêté? La direction des constructions est-elle confiée au Service des bâtiments civils, ou à un architecte et dans quelles conditions?

On est occupé à l'estimation détaillée et définitive de six des quatorze bâtiments qui composeront la nouvelle École vétérinaire.

Les travaux de ces six premiers bâtiments doivent être mis en adjudication publique dans très peu de temps.

Une évaluation globale de toute l'École a été faite; elle s'élève à 1,750,000 francs dans lesquels les fondations, qui sont terminées, entrent, en raison de la nature tourbeuse du terrain, d'une dépense faite de 320,000 francs.

L'étude du projet complet de ces quatorze bâtiments, ainsi que l'exécution, sont confiées au Service des bâtiments civils.

7. — *Construction de deux ponts tournant à Laeken. — Indemnités aux entrepreneurs.*

Crédit demandé : 527,000 francs.

Ponts de Laeken.

On a demandé l'historique de l'objet du procès. — Le Gouvernement a fourni les renseignements ci-dessous :

En 1878, l'État fit adjuger les travaux du premier des deux nouveaux ponts établis à Laeken, sur le canal de Willebroeck, pour le passage de l'avenue de la Reine.

Il fallait, au prix de grandes difficultés, exécuter l'ouvrage sans interrompre la navigation.

L'entrepreneur, après avoir prétendu que la culée de gauche était inexécutable dans les conditions prévues, se mit à l'œuvre, mais ne réussit pas et intenta un procès à l'État, qui s'était vu obligé de poursuivre d'office l'achèvement du travail. Ce procès, gagné en première instance par l'État, fut perdu en appel. La somme à payer de ce chef s'élève à fr. 111,813 48.

Peu de temps après l'adjudication des travaux du premier pont, l'Administration se vit amenée à ordonner l'exécution de ceux du second pont, afin de parer aux nécessités de la voirie dont on connaît l'importance entre Bruxelles et Laeken. Les travaux du deuxième pont furent entravés par le non-achèvement de ceux du premier et il en résulta un retard important, d'où un second procès.

Ce procès aboutit à une expertise ordonnée par le tribunal pour permettre l'appréciation du dommage.

Cette expertise, longue et difficile, a été récemment terminée et a servi de base à une transaction s'élevant au chiffre de fr. 390,859 17.

Le crédit demandé permettra de liquider ces deux affaires et de payer les dépens qu'on évalue à environ 25,000 francs.

Plusieurs sections ont fait remarquer, et la section centrale se rallie à leur observation, qu'il est regrettable de constater que des procès et des contestations où l'État est en faute, puissent se prolonger durant de longues années. D'une part, il appartient aux administrations publiques d'apporter dans la rédaction des cahiers des charges, assez de soin pour éviter des procès et, d'autre part, lorsqu'un tort existe, il est fâcheux que l'État traîne de juridiction en juridiction des entrepreneurs, au risque de les ruiner, tandis que l'Administration, être impersonnel et irresponsable, ne subit en réalité aucun dommage. Il paraîtrait juste de rechercher, en pareil cas, les responsabilités. La section centrale ne peut point s'appesantir sur des faits consommés, mais il lui eût été agréable d'obtenir un historique des procès, plus complet et plus pertinent.

8. — *Construction de l'Hôtel des Postes et Télégraphes, à Bruxelles. — Indemnités aux entrepreneurs.*

Crédit demandé : fr. 114,662 64.

Voici encore un article qui suscite des observations du même ordre que le numéro précédent. Il est, au surplus, fâcheux qu'on laisse s'accumuler les intérêts et les dépens, au point d'atteindre presque la moitié de la condamnation principale. On doit en conclure que les procès que subit, ou qu'intente l'État, sont conduits avec une lenteur très coûteuse, et que les condamnations elles-mêmes sont exécutées sans un empressement qui serait cependant à la fois équitable pour les adversaires de l'État, et avantageux pour celui-ci.

L'attention du Gouvernement est spécialement attirée sur ce point.

A la rubrique *Routes et Bâtiments civils*, paraît se rattacher une question posée dans une des sections, et que nous reproduisons ci-dessous avec la réponse qu'y a faite le Gouvernement.

Quelles sont les intentions du Gouvernement quant à la conservation de la tour dite d'Henri VIII, à Tournai, et de ce qui reste des vieux remparts de cette ville vers les casernes ?

Dans la séance du Sénat du 19 mars 1898 (voir *Annales parlementaires*, p. 211), M. le Ministre de l'Intérieur et de l'Instruction publique a fait connaître que le Gouvernement avait l'intention de conserver et de restaurer la tour dite d'Henri VIII, à Tournai, en raison de son intérêt historique et archéologique. Il en sera encore ainsi du pont des Trous dans la même ville.

Quant aux vieux remparts vers les casernes, il n'en sera conservé que la partie située entre le pont de la Galerie et l'Escaut. Le reste sera démoli.

B. TRAVAUX HYDRAULIQUES.

9. — Meuse. — Expropriations, améliorations, rectifications, dragage, reconstruction d'ouvrages d'art.

Crédit demandé : 1,500,000 francs.

La section centrale s'est souvenue que depuis plusieurs années des réclamations ont été produites à la Chambre, quant à l'amélioration de la Meuse à l'aval de Liège. Elle constate que le Gouvernement s'est préoccupé de ces réclamations, et l'Exposé des motifs, qui indique d'une manière plus complète que d'habitude le programme général des travaux prévus, marque l'intention de poursuivre cette amélioration. L'importance du crédit, qui s'élève au double des sommes dépensées annuellement, permettra au Gouvernement de mettre à exécution ses projets.

On croit toutefois devoir lui signaler un complément à ces travaux. L'Ourthe, qui est l'affluent le plus important de la Meuse, exige des corrections, tant dans sa partie inférieure que dans son bassin moyen et supérieur.

Il y a là une étude d'ensemble qui a fixé l'attention de certaines sections, et que la section centrale signale au Gouvernement.

10. — Escaut. — Expropriations et travaux.

Crédit demandé : 1,500,000 francs.

Plusieurs membres ont, à propos de cet article, soulevé de graves questions qui concernent l'amélioration du fleuve à l'aval d'Anvers; mais ces observations ayant plus particulièrement trait aux installations maritimes d'Anvers, c'est à l'article 13 que nous les reproduisons.

11. — Senne et Dyle. — Expropriations et travaux.

Crédit demandé : 600,000 francs.

Un membre demande que l'on ajoute à l'intitulé de l'article le mot : *Démer*, sans augmentation de crédit.

11^{bis}. — *Espierre. — Construction d'un barrage à la frontière française.*

Crédit demandé : 300,000 francs.

Cet article est introduit à la suite de la réponse ci-dessous, et qui constitue l'Exposé des motifs de cette demande de crédit, provoquée par la section centrale et proposée par le Gouvernement.

Quelles sont les intentions du Gouvernement quant au barrage à établir à la frontière de France, dans le lit de l'Espierre ?

Le projet de barrage dont le Gouvernement fait dresser, en ce moment, le levé et les plans, s'étendrait non seulement au lit de l'Espierre, mais à la vallée de ce ruisseau, qu'il fermerait à l'entrée de notre pays.

Le Gouvernement français a pris, en 1887 (décret du 22 février), l'engagement formel, au cas où les communes du bassin de l'Espierre n'assureraient pas l'épuration des eaux de cette rivière, d'y pourvoir d'office et à leurs frais.

Les communes intéressées n'ont pas jusqu'ici, malgré des représentations souvent réitérées et toujours plus instantes, rempli leurs obligations et elles lèsent, d'une façon flagrante, des intérêts essentiels de notre pays.

Le fléau devient redoutable tant à cause des dommages matériels qu'il occasionne qu'à raison du danger pressant qu'il constitue pour la santé publique.

Les administrations publiques, provinciales et communales élèvent des réclamations de plus en plus vives; la situation devient intolérable. Si, ce que la Belgique se refuse encore à croire, le Gouvernement français devait tarder davantage à tenir les engagements qu'il a pris et qui sont de stricte équité, le Gouvernement belge se verrait, à regret, dans l'obligation de sauvegarder les intérêts de ses nationaux et d'établir à la frontière un barrage qui amènerait une décantation des eaux de l'Espierre sur le territoire français.

Conformément à l'engagement qu'il a accepté lors de la discussion du Budget du Département de l'Agriculture et des Travaux publics, *il demande en amendement un crédit de 300,000 francs pour faire face aux nécessités.*

La section centrale estime qu'il vaudrait mieux étudier la question au point de vue de la création d'un canal de dérivation emmenant les eaux de l'Espierre dans la mer du Nord.

12. — *Canaux houillers — Expropriations et Travaux. — Honoraires.*

Crédit demandé : 1,400,000 francs.

La section centrale constate que l'Exposé des motifs ne donne pas la justification du libellé : « Honoraires ». Mais il résulte de renseignements donnés au rapporteur, que ce libellé a été introduit il y a quelques années pour permettre l'imputation sur cet article, des honoraires d'un avocat spécialement chargé du service des expropriations fort nombreuses, occa-

sionnées par ces travaux et qui ne sauraient être confiées à l'avocat ordinaire du Département.

La section exprime le désir que le Gouvernement, dans un but d'économie, évite autant que possible des désignations exceptionnelles de ce genre.

15 à 17. — *Travaux maritimes.*

Sous cette rubrique, le Gouvernement reprend cette année, en le complétant, l'ensemble des projets qui ont été retirés du Budget extraordinaire de 1894.

La section centrale reconnaît tout d'abord que, conformément aux désirs qui en ont été fréquemment exprimés, le Gouvernement expose dans leur ensemble ses vues économiques, et présente, en assignant à chacun son rôle spécial, une conception générale des travaux à faire en matière maritime.

Son Exposé des motifs est complet, et a paru convaincant.

Sans doute, la dépense est élevée; mais comme le rappelle fort bien l'Exposé des motifs, l'activité du pays doit se porter sur tous les objets qui assurent le développement du marché national, et l'extension des relations commerciales, — surtout du transit. Du reste, ces dépenses sont elles-mêmes sources de richesses et de productivité, et le Gouvernement a rappelé avec raison que les 140 millions dépensés depuis dix ans pour les chemins de fer notamment, ont produit un accroissement de recettes nettes de 40 millions par an.

Alimenter de toutes manières le trafic du chemin de fer, faciliter l'arrivée des marchandises, les échanges aux ports, les opérations d'embarquement, sont toutes mesures excellentes qui se répercutent heureusement sur la vitalité des transactions intérieures, et sur l'activité de l'industrie et du commerce.

13. — *Installations maritimes d'Anvers.*

Crédit demandé : 4,000,000 de francs.

La section centrale applaudit aux développements que le Gouvernement donne au port d'Anvers : si en bonne justice distributive, le Gouvernement, — il l'a reconnu, — ne pourrait borner à une seule ville du pays, toutes ses faveurs, il ne saurait être question cependant d'abandonner l'œuvre commencée à Anvers.

Et à cet égard, plusieurs membres ont soulevé la question de l'extension de la rade à l'aval d'Anvers, et d'autres ont émis l'opinion que plutôt que de développer les quais à l'amont, il serait préférable d'aborder résolument leur extension vers l'aval, en décrétant le vaste projet de rectification de l'Escaut, conçu jadis par MM. Maus et Brialmont. et repris depuis par l'honorable M. Van den Broek.

Il leur a été répondu que pareil projet, bouleversant totalement les installations existantes, ne paraissait pas être mûr; que la dépense n'en était pas chiffrée, et que le Gouvernement ayant touché ce point dans l'Exposé des motifs, avait suffisamment justifié la nécessité de marcher vite en procurant sans tarder 2,000 mètres de quais nouveaux à la métropole commerciale.

Le crédit et la convention sont adoptés à l'unanimité.

14. — *Canal de Gand à Terneuzen.*

Crédit demandé : 4,000,000 de francs.

La section centrale a posé au Gouvernement, au sujet de ces importants travaux, diverses questions auxquelles il a été répondu en détail. Nous les reproduisons ci-dessous.

Après un examen approfondi et une longue discussion, la section centrale a adopté les propositions du Gouvernement, tant en ce qui concerne les crédits qu'en ce qui concerne les conventions passées, l'une avec la ville de Gand, l'autre avec le Gouvernement néerlandais.

Questions posées au Gouvernement :

A) *La section demande à connaître le devis total de la dépense des travaux prévus par la convention :*

- a) *sur le territoire belge;*
- b) *sur le territoire néerlandais.*

La dépense totale évaluée par le Service des Ponts et Chaussées chargé du canal de Gand à Terneuzen, et d'après laquelle a été établie la convention avec la ville de Gand, s'élève à 20,340,000 francs, dont environ 12,000,000 de francs à dépenser sur le territoire néerlandais et 8,000,000 de francs à dépenser sur le territoire belge.

B) *Il semble résulter de la convention avec la ville de Gand que les berges doivent, sur toute la longueur du canal en Belgique, être consolidées au moyen de pierres; et d'autre part, l'article 3 de la convention semble interdire de provoquer toute baisse d'eau et tout chômage. La dépense du travail dans ces conditions ne serait-elle pas excessive?*

L'article 3 de la convention avec la ville de Gand porte que « les travaux devront s'exécuter, *autant que faire se pourra*, sans baisse d'eau ni chômage aucun pour la navigation », il n'y a pas là l'interdiction de provoquer toute baisse d'eau, qu'y a vue la section centrale.

Il n'est pas douteux que provoquer d'importantes baisses d'eau entraverait singulièrement la navigation, et causerait un préjudice sérieux au commerce

de Gand. L'élargissement du canal permettra sans doute d'atteindre le but qu'on a eu en vue, car d'après les études faites il sera possible d'établir et de perréer la nouvelle rive à l'abri des terres qui limitent le talus actuel du canal. La réponse à la question suivante indique le coût de ces travaux.

C) D'autre part on demande quelques explications relativement à l'article 6 de la convention : Aucun travail n'est imposé à la ville de Gand et le subside à payer par elle porte sur l'ensemble du travail, non compris l'écluse, et est fixé à forfait; dans ces conditions, quelle pourrait être la base du rabais indiqué?

La portée de cette clause résulte de la correspondance échangée entre l'État et la ville de Gand.

On sait que la convention de 1879, relative au canal de Gand à Terneuzen, avait réservé pour des négociations ultérieures la question de la reconstruction de l'écluse de Terneuzen qui forme l'accès de la voie maritime de Gand.

Le développement de la navigation dans ce port a fait reconnaître que l'ancienne écluse, absolument insuffisante, ne pouvait répondre aux besoins croissants du commerce, et l'État consentit à en négocier la reconstruction : comme conséquence, il fallait reconstruire les ponts de Sluiskil, et, en outre, le Gouvernement résolut d'endiguer la plage d'Axel qui constituait, notamment au point de vue de l'alimentation du canal, un inconvénient grave.

Tous ces travaux, intimement liés à l'exécution complète du plan gouvernemental, dont la première étape fut la convention de 1879 et l'exécution des travaux qui en dépendent, incombait à l'État, et leur dépense se chiffre par 6,615,000 francs.

Indépendamment de ces travaux, l'État a reconnu que, dans l'état actuel du canal, certains coudes devraient être améliorés et redressés; ces travaux coûteront 2,694,000 francs.

Enfin, chaque année, l'Administration procède à des consolidations de talus au moyen de vieilles billes de chemin de fer, pour arrêter les effets de plus en plus marqués de l'érosion des berges par la navigation à vapeur.

Ces travaux sont insuffisants et n'atteignent pas le but visé qui est de gêner le moins possible la navigation. Il est donc avantageux de faire une bonne fois un travail définitif dont le coût est estimé à 2,439,000 francs.

Telle serait la situation et les charges incombant à l'État pour compléter l'œuvre de 1879; mais la ville de Gand et ses associations commerciales ont fait de vives instances pour que l'écluse de Terneuzen, au lieu de 12 mètres de largeur et de 115 mètres de longueur eût, avec un surcroît de profondeur, une largeur de 15^m,75 et une longueur de 140 mètres, et que l'écluse du Sas-de-Gand fut remplacée par une dérivation barragée.

Il résultait de ces derniers travaux une dépense supplémentaire de 2,818,000 francs dont le Gouvernement met la charge entière au compte de la ville de Gand.

Ce sont ces travaux qui, dans l'article 6, sont dénommés travaux imposés à la ville.

Celle-ci réclamait en outre, comme complément, que le canal fût élargi et approfondi de manière à réaliser un mouillage de 7^m,80.

La dépense de ce chef devait atteindre 3,690,000 francs et le Gouvernement, bien que le canal soit la propriété de l'État, refuse de prendre à sa charge cette dépense. Il réclame de la ville une intervention à concurrence du tiers, soit 1,896,000 francs.

Ce sont ces travaux qui, dans l'article 6, sont dénommés travaux subsidiés par la ville.

Les chiffres de 2,818,000 et 1,896,000 résultent d'évaluations. Le premier est la différence entre l'évaluation du programme complet demandé par la ville et le programme réduit que le Gouvernement prenait à sa charge; le second est une fraction d'une semblable évaluation. Au lieu de maintenir ces quotités, il a paru préférable de fixer des chiffres, et c'est le total des chiffres ci-dessus qui forme le forfait de 4,714,000 francs à payer par la ville.

Il a été admis cependant que si les prévisions du devis — qui n'a pas été soumis à la ville — étaient dépassées en moins ce qu'établira la comptabilité de l'État, la ville pourrait être admise à participer, comme l'État, et proportionnellement avec lui, à la réduction des dépenses effectuées.

D L'article 4 de la convention n'est-il pas de nature à imposer au Gouvernement des responsabilités qui pourraient avoir pour lui des conséquences financières fâcheuses?

Le Gouvernement a refusé de se lier vis-à-vis de la ville de Gand par une date certaine pour l'achèvement des travaux. Mais il a exprimé ses intentions loyales, d'imprimer la plus grande activité aux travaux. Cet engagement moral n'a aucune sanction financière.

E) La dépense totale de l'amélioration de l'écluse de Terneuzen et du canal sur le territoire néerlandais, demeurerait-elle pour le tout à la charge du Gouvernement belge, même s'il en était tiré profit pour l'amélioration des installations maritimes de Terneuzen, ou pour quelque autre intérêt néerlandais?

Oui : il est impossible d'améliorer l'entrée du canal sans que le port de Terneuzen ne profite des travaux faits; mais la convention assure au port de Gand tous les avantages dont pourrait jouir le port néerlandais.

La convention actuelle ne déroge pas, sous ce rapport, au précédent posé par la convention de 1879.

F) L'article 5 de la convention porte que le coût des travaux qui y sont prévus sera déterminé par le Gouvernement néerlandais : on suppose que ce doit être au moyen d'une adjudication publique.

Le paragraphe dernier de l'article 8 et le 1^{er} de l'article 9 de la convention, rependent à cette question. Il y est stipulé que les travaux à faire sur le territoire néerlandais seront mis en adjudication publique.

15. — Port d'Ostende.

L'examen des plans et conventions soumis à la section centrale ont amené celle-ci à poser au Gouvernement les questions suivantes :

1) *On demande quel est le montant des droits perçus par la ville dont la capitalisation lui est allouée à l'article 8 de la convention ?*

Les droits de navigation perçus par la ville d'Ostende dans l'avant-port s'élèvent annuellement en moyenne à 16,000 francs; le chiffre de 1894 n'a pas encore été débattu, mais il se rapprochera sensiblement de la moyenne citée.

2) *Qu'est-ce qui justifie l'abandon par l'État des droits de quai et autres dont il s'agit à l'article 9 ?*

La justification de cet abandon réside dans ce fait que la ville d'Ostende assumera l'entretien de la dérivation du canal de Bruges à Ostende, dans laquelle elle est autorisée à percevoir les droits de port.

3) *A combien peut-on évaluer l'avantage fait à la ville d'Ostende par cette disposition ?*

Cet avantage, s'il existe, sera extrêmement minime. attendu que les droits perçus dans cette partie en 1891. par exemple, ne se sont élevés qu'à la somme de fr. 3.674 90. qu'on a considérée comme l'équivalent des frais d'entretien dont il est question.

La section centrale constate qu'indépendamment des travaux indiqués dans la convention, les plans indiquent un grand nombre de travaux d'extension et d'agrandissement dont la dépense paraît devoir être considérable : le remaniement du bassin de la Marine, et la création d'un vaste bassin de chasses rentre dans cette catégorie.

Les projets présentés en 1894 n'avaient pas l'ampleur de ceux sur lesquels la Chambre doit se prononcer aujourd'hui : mais la section centrale, prenant acte de ce que la dépense totale à charge de l'État est évaluée à 5,000,000 de francs, non compris la cale sèche qui coûtera 1,350,000 francs, et tenant compte de l'utilité que présenteront les travaux pour les services de la marine de l'État dont le développement s'est si fortement accentué, décide d'approuver les crédits et la convention relative au port d'Ostende.

Elle signale cependant au Gouvernement, comme amélioration notable à réaliser dans le service des paquebots, l'organisation au débarcadère d'un hôtel ou restaurant convenable, où les voyageurs puissent avec quelque agrément trouver, en débarquant, des soins qui, aujourd'hui, leur font totalement défaut.

16. — *Port d'escale de Heyst.*

Cette importante question a fait, tant dans les sections qu'à la section centrale, l'objet d'une discussion approfondie. Et l'on doit s'en féliciter, car le soin apporté dans cette étude fera tomber l'argument déjà esquissé par quelques-uns et qui consiste à dire que la question est hâtivement posée.

A diverses reprises, le Gouvernement a fait distribuer aux membres de la Chambre, les documents, procès-verbaux, etc., des commissions qui ont longuement débattu le problème. Dès l'année dernière, la Chambre avait été

saisie de ce projet, et le rapport de l'honorable M. Ancion déposé dans la séance du 4 juin 1894 exprimait les résultats de son étude.

Le rapporteur de la section centrale de 1895, en sa qualité de député de Bruges, ne croit pouvoir mieux faire que de reproduire ici, ce que disait la section centrale de 1894, d'autant plus que la haute compétence industrielle de son honorable rapporteur, donne aux considérations qu'il a exposées un poids qu'on ne saurait méconnaître.

Voici ce document :

« Comme le Gouvernement le rappelle dans l'Exposé des motifs, la question de la création d'un port sur la côte Belge a été débattue dans les »
» Chambres législatives, à l'occasion de chacun des Budgets des travaux »
» publics, depuis plus de quinze ans.

» C'est à l'occasion du projet conçu en 1876 par M. de Maere-Limnander »
» pour relier directement Bruges à la mer, que le Gouvernement a fait »
» commencer l'étude de cette question.

» Le premier point à résoudre, et le plus essentiel, était de déterminer »
» l'emplacement qu'il convenait de donner au port nouveau. C'est aux envi- »
» rons de Heyst que M. de Maere l'avait fixé.

» La Commission gouvernementale institué en 1878 (1) fit de l'atterrage »
» de Heyst une étude extrêmement approfondie. Sa situation, dit-elle, »
» n'a pas sensiblement varié depuis 1825, et, « aucun changement »
» notable n'est à prévoir dans le régime des bancs et des passes de ces parages »
» maritimes ».

» Les déplacements n'existent guère dans cette partie ; le fond de »
» la mer est généralement argileux, et les dangers d'ensablement ne sont pas »
» à craindre.

» L'estran à Heyst est fort amaigri. Son inclinaison est prononcée au »
» point que la plage s'y raccorde à quelques centaines de mètres du rivage, »
» avec des profondeurs de 7 à 8 mètres sous marée basse. »

En 1884 une commission internationale, constituée par la ville de Bruges, et groupant sous la présidence de M. Aug. Beernaert, alors ancien Ministre des travaux publics, des ingénieurs des plus marquants, tels que Brevet, ingénieur en chef du Waterstaat, Colson, ingénieur, échevin de la ville de Gand, Darn-ton-Hutton, ingénieur civil, Dirks, ingénieur en chef du Waterstaat, Laroche ingénieur en chef, professeur à l'école des ponts et chaussées de France, Voisin Bey, inspecteur général des ponts et chaussées de France, et ancien directeur des travaux du canal de Suez, Scailquin, membre de la Chambre des représentants, fit à son tour l'examen du problème. Si son opinion différa de celle de la Commission de 1878 quant au dispositif et à certaines autres

(1) Cette commission était composée de MM. DE VRIÈRE, *président*, VISART, VAN NIEUWEN-HUYSE, DE MAERE-LIMNANDER, MICHEL, inspecteur général de la Marine, LANAL, inspecteur général des Ponts et Chaussées, SYMON et PIENS, ingénieurs en chef et DEMEY, ingénieur des Ponts et Chaussées.

questions, son adhésion fut complète quant à l'endroit où le port était projeté.

« Ces conclusions favorables, continue l'honorable M. Ancion, quant au
» choix de l'emplacement, ont été corroborées par l'opinion d'un autre comité
» spécial institué en 1890 par le Gouvernement, et qui a eu plus particulière-
» ment à étudier la valeur comparative des accès à la mer à Ostende et à
» Heyst.

» Ce comité reconnaissait que « les conditions d'accès de l'atterrage de
» Heyst sont de nature à satisfaire aux besoins d'une navigation maritime
» très active et qu'un port situé à Heyst pourrait être conçu de manière à
» répondre à toutes les exigences techniques et commerciales.

» Les conditions d'accessibilité actuelles du port d'Ostende sont loin d'être
» aussi favorables que celui de l'atterrage de Heyst; » et s'il est vrai, comme
» le propose ce Comité, et comme d'ailleurs le Gouvernement l'admet, que
» l'on peut tenter d'améliorer l'accès d'Ostende, « ce n'est, dit le Comité,
» qu'après une expérience d'une certaine durée qu'on pourra savoir si ces
» travaux suffiront pour créer à Ostende un atterrage équivalent à celui
» qui existe à Heyst, et si l'on pourra maintenir cet atterrage en état conve-
» nable sans trop grandes dépenses ».

» Dans cette incertitude, le Comité concluait que la préférence doit être
» accordée au projet de voie maritime vers Heyst, si le Gouvernement ne
» s'arrête pas à la considération qu'on créerait ainsi à la côte un port de plus
» à entretenir.

» C'est à la suite de cet avis, provoqué en 1888 par une décision de la
» Législature, que le Gouvernement a fait savoir aux Chambres, en 1890,
» que son choix s'était porté sur Heyst.

» Et à cette occasion surgit à la Chambre une nouvelle et très intéressante
» discussion au sujet de l'utilité du port projeté.

» Jusqu'alors, en effet, il s'agissait toujours de créer uniquement à Heyst
» un accès à la mer du canal maritime projeté vers Bruges. Les dépenses de
» ces travaux devaient être très importantes. L'on se demandait si le résultat
» qu'on pouvait attendre de la renaissance commerciale de Bruges justi-
» fiaient les frais du nouveau port.

» L'honorable Ministre des Finances actuel, M. P. de Smet de Naeyer, a
» montré comment le développement du trafic maritime et surtout la spé-
» cialisation de ce trafic avaient des exigences nouvelles, reconnues dans les
» pays étrangers, et surtout en France, où une Commission parlementaire
» avait montré combien le trafic rapide exige des ports d'accostage direct où
» les opérations se fassent sans perte de temps pour les grands navires et il
» mit dans une vive lumière l'intérêt que présenterait pour le pays un
» port aménagé à la côte même « L'utilité du port de Heyst réside à Heyst
» même », telle était sa conclusion, et il n'a guère été contredit.

» Dans la même session, M. le Ministre des Travaux publics développa au
» Sénat la même idée, et il ne tarda pas à lui donner un corps, en instituant

» par voie de concours, un appel à la concurrence pour la création et l'exploitation par voie de concession de péages du port de Heyst, et par extension du port de Bruges et du canal maritime.

» Mais le Gouvernement ne voulut point porter seul la charge de la dépense. La province de la Flandre occidentale et la ville de Bruges devaient y participer, et l'État entendait se décharger, au surplus, de tous frais d'entretien et d'exploitation même du port à la côte.

» La Commission spéciale instituée à cette occasion, et dont les procès-verbaux ont été communiqués à la Législature, a établi le programme de ce concours; il concorde avec les vues exposées à la Chambre et au Sénat par MM. les Ministres des Finances et des Travaux publics. L'œuvre projetée comprenait, indépendamment des installations locales de Bruges, et d'un canal maritime de 8 mètres de mouillage, la création à Heyst de quais directement accostables au pied desquels régnerait, à marée basse de vives eaux, une profondeur de 8 mètres.

» Les travaux de la Commission ont porté sur l'examen de deux projets présentés au concours, et la préférence a été donnée au projet de MM. les ingénieurs Coiseau et Cousin. De l'avis des chefs de l'Administration de la Marine en Belgique, et de la grande majorité des ingénieurs qui composaient la Commission, il résulte que le port proposé présente d'heureuses dispositions quant à l'accessibilité et à la navigabilité, et qu'au point de vue technique, il suffirait de quelques modifications pour en améliorer encore la valeur.

» Ces améliorations ont été introduites, et le Gouvernement ayant cru devoir les soumettre à l'avis de spécialistes étrangers, ceux-ci ont émis à leur tour une opinion très favorable au projet en cause, qu'ils déclarent constituer le meilleur port qui existe sur les côtes française, belge et hollandaises depuis Cherbourg.

» La section centrale ne peut que féliciter le Gouvernement du soin qu'il a mis à s'entourer, dans une matière aussi grave, de l'avis de tous les hommes compétents, et de ne s'être prononcé qu'après l'instruction la plus complète.

» Mais c'est surtout au point de vue de l'intérêt général, au point de vue national, qu'il faut envisager les résultats que peut produire pour le pays la création d'un port d'escale à Heyst, puisque, au surplus, toute la dépense de construction du canal et du port de Bruges échappe à l'intervention financière du Trésor public.

» MM. J. Nyssens et Zone, dans une étude remarquable, distribuée aux membres de la Législature, ont fait ressortir, de la façon la plus convaincante, les avantages de diverses natures que le pays recueillera du travail dont il s'agit.

» Le trafic des grands steamers rapides a pris dans ces dernières années une importance toujours croissante. La Belgique, indépendamment de son commerce propre, vit du transit, et tire avantage des facilités qu'elle peut offrir aux transports qui de l'Europe centrale se dirigent vers les pays transocéaniques.

» Les services réguliers de steamers qui desservent ce trafic recherchent
» de plus en plus les facilités et la rapidité de leurs opérations, et déjà l'on
» voit qu'ils reculent devant les escales dans les ports éloignés de la mer,
» à cause des pertes de temps et, par conséquent, des frais que leur occa-
» sionnent ces détours.

» C'est ce qu'a mis en relief tout récemment encore la Commission de la
» Chambre française qui s'est prononcée pour ces motifs en faveur de la créa-
» tion d'installations nouvelles en aval de Bordeaux sur la Gironde.

» Notre industrie a tout à gagner à voir se multiplier les relations avec les
» pays lointains, et à voir multiplier les occasions des transports vers ces
» contrées. La Belgique, placée au milieu de nations puissantes et actives,
» ne doit, au milieu de la concurrence qui se crée, négliger aucun des éléments
» qui peuvent non seulement la maintenir au rang qu'elle a su conquérir, mais
» accroître ses moyens d'action.

» C'est en s'inspirant de ces considérations d'un ordre supérieur que la
» section centrale, par cinq voix contre deux, se prononce favorablement sur
» le projet du Gouvernement.

» Deux membres de la section centrale déclarent ne pouvoir se rallier aux
» considérations qui précèdent; ils refusent, tout au contraire, leur approba-
» tion au crédit sollicité et protestent contre une politique, en matière de
» ports maritimes, qu'ils considèrent comme déplorable.

» Le port projeté de Heyst, tout en n'étant pas viable, aura, à leur avis,
» pour conséquence de diviser le trafic maritime et le fret de retour déjà
» insuffisant pour notre grand port national que tous les efforts du Gouver-
» nement devraient tendre à protéger et à mettre au niveau des ports concur-
» rents de l'étranger.

» La question du port de Heyst se présente dans des conditions si anor-
» males, si peu pratiques, que ces honorables membres considèrent comme
» une imprudence capitale de s'engager dans cette voie. Beaucoup a été dit,
» beaucoup a été écrit, il est vrai, à ce sujet, mais ils cherchent vainement,
» dans les études qui ont été faites, des données exactes, positives; ils n'ont
» rencontré que des espérances que rien ne justifie. Il leur a été impossible
» de découvrir aucun motif sérieux pour déterminer les navires à accoster à
» Heyst.

» Toutes les nations voisines, en effet, sont outillées de façon à pouvoir se
» passer de Heyst, et la Belgique ne possède pas de marine pour y envoyer
» des navires.

» Les organisateurs du port de Heyst veulent en faire un port de vitesse;
» or, pour répondre à cette destination, il faut un rayon d'influence très
» étendu, et celui de Heyst est excessivement restreint pour ne pas dire abso-
» lument nul.

» Quant aux passagers, abstraction faite du bas prix auquel le transport est
» tombé, la région ne possède aucun élément.

» Par suite de l'orientation du port, les navires y auront cruellement à
» souffrir des vents nord-est, et en cas de tempête soufflant de cette direction,
» ils n'y seront aucunement en sûreté.

» En un mot, de l'avis des deux membres de la minorité, le port projeté
 » manque absolument de vitalité propre, tout au plus pourrait-il sans utilité
 » pour lui-même drainer le trafic des trois ports existants d'Ostende, de Gand
 » et d'Anvers.

» Les critiques ci-dessus exposées ont été en grande partie rencontrées
 » d'avance par les considérations développées au nom de la majorité de la
 » section centrale.

» Aussi celle-ci se borne-t-elle à faire remarquer qu'il ne s'agit pas dans
 » l'espèce de créer une concurrence aux ports existants, notamment à notre
 » métropole commerciale, mais d'établir des installations maritimes nouvelles
 » répondant aux besoins nouveaux du trafic accéléré auquel le port d'Anvers
 » ne peut donner satisfaction à cause du détour de 180 kilomètres que les
 » steamers rapides devraient effectuer pour y faire escale.

» Pour répondre à sa destination de port de vitesse, il faudrait — disent les
 » deux honorables membres de la minorité — que le rayon d'influence de
 » Heyst fût très étendu; et il est, à leur avis, excessivement restreint, pour ne
 » pas dire absolument nul.

» Mais la sphère d'action du port de Heyst pour le service postal, ainsi que
 » pour le trafic des passagers et des marchandises de grande vitesse, ne se
 » limitera pas à la Belgique; pour ceux-ci, Heyst deviendra le port d'embar-
 » quement naturel de la province rhénane, de l'Alsace-Lorraine, de l'Alle-
 » magne méridionale et de la Suisse.

» Dès lors, il est évident que les steamers rapides des lignes transocéa-
 » niques, qui ont Hambourg, Cuxhaven, Bremerhaven et d'autres ports
 » encore comme point de départ, feront escale à Heyst, en attendant que le
 » développement du mouvement provoque la création de services nouveaux
 » ayant Heyst même comme point d'attache. »

L'examen des sections a vu se renouveler cette année — moins les protes-
 tations contre la politique du Gouvernement en matière de ports maritimes
 — les objections soulevées l'année dernière par deux membres de la section
 centrale (1).

Quelques nouvelles observations ont été soulevées, et la section centrale
 soucieuse de ne laisser dans l'ombre aucun des points de l'important projet
 qui nous occupe, en a fait l'objet de questions posées au Gouvernement.

Voici ces questions :

*Quel sera l'effet de l'établissement du port de Heyst sur les passes de l'Es-
 caut et spécialement sur celles de Wielingen?*

La Commission nommée en 1878 pour examiner le projet d'établissement
 d'une communication directe de Bruges à la mer, présenté par M. de Maere-
 Limnander, a longuement étudié les effets que la construction de jetées

(1) Cette section centrale se composait de MM. TACK, président, FLÉCHET, COREMANS, ANÉDÉE
 VISART DE BOCARMÉ, VAN DEN BROECK, ANCION, T'KINT DE ROODENBEKE.

pleines placées normalement à la côte de Heyst pourrait produire sur le régime de l'estran et des fonds sous-marins.

Après une étude approfondie, elle a exprimé l'avis qu'il n'est pas à prévoir que la plage se développe le long de semblables jetées, et que l'on peut affirmer en outre que des relèvements des fonds sous-marins de la côte de Heyst ne sont pas à craindre au delà des extrémités des jetées pleines et que, par suite, ces jetées ne sauraient avoir d'effet sensible sur les passes de l'Escaut.

Il est à remarquer que le môle avec partie à claire-voie qu'il s'agit actuellement d'établir à Heyst aura incontestablement moins d'effet sur le régime de la plage et des fonds sous-marins, que les deux jetées entièrement pleines que comportait le projet de M. de Macre-Limnander.

Le port de Heyst est-il conçu de manière à devenir un port militaire ou un port de guerre ?

En élaborant le programme du concours relatif à l'établissement d'un port à Heyst, le Gouvernement ne s'est nullement préoccupé de considérations militaires et aucun des dispositifs du projet n'est conçu dans cet esprit.

Quelles sont les dépenses du personnel et de contrôle que l'État aura à faire pour la surveillance des travaux de Bruges-Heyst. Comment sera organisé ce contrôle ?

Il est logique que les dépenses afférentes au personnel chargé d'assurer l'exécution des travaux imputés sur les crédits extraordinaires soient imputées elles-mêmes sur ces crédits.

Pour contrôler les travaux concédés, dans lesquels l'État, la ville de Bruges et la compagnie concessionnaire de l'exploitation seront intéressés, le Gouvernement établira — conformément à des précédents — une commission mixte de contrôle où chacun des intéressés soit représenté en proportion de sa part dans les dépenses.

La surveillance proprement dite sera, à l'intervention de cette commission et sous l'autorité supérieure du Ministre des Travaux publics, exercée par des Ingénieurs du corps des Ponts et Chaussées.

Le cautionnement de l'entreprise de construction des ports de Bruges et Heyst n'est-il pas trop réduit comparativement aux entreprises habituelles des travaux de l'État, où il s'élève à 5 ou 10 % du montant de ceux-ci ?

Jamais le cautionnement, même pour les plus petites entreprises, n'atteint 5 %. Il est souvent de 10 % du montant des travaux ; mais pour des entreprises importantes, cette quotité est fréquemment réduite à un chiffre qui paraît garantir l'État contre les éventualités.

Le cautionnement de 500,000 francs est le même que celui qui a été exigé lors de la construction des nouveaux quais à Anvers ; entreprise qui a coûté environ 40 millions de francs.

L'obligation pour les entrepreneurs de souscrire 2 millions au moins dans le capital de la société d'exploitation, en actions inaliénables avant l'achèvement des travaux et le taux auquel sont payés les appareils d'outillage

du port, sont des garanties supplémentaires que l'État juge complètement suffisantes.

Le programme du concours élaboré par la Commission mixte prévoyait la création de services maritimes sur Heyst. Pourquoi la convention n'en parle-t-elle plus?

Le programme du concours publié par le Gouvernement (*Moniteur* du 20 septembre 1891) dit expressément que « le concours se fait dans deux hypothèses », l'une comportait l'exécution des travaux et leur exploitation, l'autre comprenait en outre, la création de services réguliers de navigation à vapeur sous pavillon belge avec un tonnage de 12,000 tonnes.

Le programme ajoute :

« Chacun des concurrents pourra soumissionner dans la première et dans » la deuxième hypothèse pour l'entreprise à concéder. Il pourra également » ne soumissionner que dans l'une de ces deux hypothèses. »

Usant de cette faculté, les deux soumissionnaires qui se sont présentés ont fait leurs offres dans la première hypothèse.

Les conditions de paiement de l'entreprise n'ont-elles pas été modifiées après l'adjudication?

Dans l'affirmative n'eût-il pas fallu réadjudger?

On ne saurait soutenir avec quelque fondement pareille thèse.

Il est à remarquer tout d'abord que les éléments sur lesquels a porté le concours sont complexes.

Les concurrents avaient à fournir le projet des travaux, à s'engager à leur exécution, enfin, à en entreprendre l'exploitation. Pareil concours ne se présente pas dans les limites étroites d'une adjudication ordinaire de travaux. Aussi le Gouvernement avait-il eu soin de réserver la liberté la plus grande en insérant *in fine* du programme publié, qu'il se réservait le droit le plus absolu de choisir les propositions qui lui paraîtraient réunir le plus d'avantages.

Les deux soumissionnaires demandaient le paiement en annuités garanties par l'État.

Dans la soumission la plus basse, celle de MM. Coiseau et Cousin, ces annuités étaient calculées au taux d'intérêt de 3,96 %.

Il eût été inexplicable que l'État, empruntant à 3 %, eût bonifié aux entrepreneurs un intérêt non dû de près de 1 %, leur permettant ainsi de placer à 150 % des titres de Dette belge, ce qui équivalait à une largesse indue de plus de 8 millions de francs.

Le Ministre des Finances a donc exigé que le paiement fût fait en espèces et non pas en annuités. Cette opération est assurément avantageuse pour le Trésor.

Ces renseignements ont satisfait la section centrale, et ils répondent victorieusement aux objections faites. En 1894, on craignait à Anvers que « le port ne fût pas viable » et que malgré cela « il diviserait le trafic maritime d'An-

vers ». Cette contradiction se fait justice d'elle-même. Il est bon de rappeler au surplus que la ville de Bruges a été jadis appuyée dans ses revendications par la presse anversoise, par le Conseil communal et par les mandataires au Parlement de la métropole commerciale.

Bruges aujourd'hui fera à ses frais son canal maritime et son port propre : elle reprend à sa charge des travaux considérables, plus onéreux que ceux qu'on exige d'aucune ville. Mais comment à l'heure où l'État prodigue ses millions à Gand, à Ostende, à Anvers, à Bruxelles, comment celui-ci refuserait-il sa participation à l'œuvre de rénovation flamande?

En 1888 déjà, il se montrait disposé et décidé à faire l'entrée du canal, à créer l'accès de Heyst, en participant aux travaux du canal. Il en devait coûter, d'après des devis sommaires minima, 22 millions! Aujourd'hui à l'utilité brugeoise s'ajoute pour l'État, une utilité propre, le port d'escale de Heyst, qui reste son bien et dont il a montré l'importance au point de vue du transit belge.

Et qu'on ne dise pas que cette utilité n'est qu'illusoire, que dans toutes les prévisions il n'y a que des espérances! Dès 1890, les honorables Ministres des Finances et des Travaux publics exprimaient à cet égard des opinions basées sur les faits, et qui n'ont pas été contredites à la Chambre. Les événements ont marché, et récemment encore, un journal spécialiste français, *La Revue du commerce extérieur*, signalait l'importance que prennent les ports d'escale, et relatait que le port de la Palice-Rochelle, à l'embouchure de la Gironde, reçoit des escales notamment du *Pacific Steam Navigation Company* qui auraient été perdues pour la France. Ces navires touchant au port côtier, gagnent un temps précieux pour les correspondances postales et pour les passagers, temps qui se traduit par un bénéfice important en argent.

Le trafic du port s'est accru de 200,000 tonnes de 1892 à 1894.

La conception des ports de vitesse semble encore dans l'esprit de certains opposants, n'être point suffisamment nette.

On a rappelé que le rayon d'influence du port ne serait point étendu, que celui-ci ne pourrait alimenter que le nord de la France. Les exemples à cet égard sont topiques. Dira-t-on que par le port d'Ostende, qui dessert la seule ligne des voyageurs Ostende-Douvres, il n'entre que des passagers en destination d'une seule partie du pays? Pourquoi alors, l'organisation des trains de luxe vers Luxembourg, Vienne, Bâle, Cologne, etc.? N'est-il pas évident que tout point d'accès au continent dessert ce continent même dans la mesure des avantages qui lui sont propres? La flotte allemande qui dessert par steamers de grande vitesse le service de passagers et marchandises de prix, et qui actuellement a Southampton pour port d'escale vers New-York, aura certes un grand avantage à recueillir une bonne part de son trafic de vitesse au point le plus favorable qui sera Heyst.

Faut-il rappeler que l'embarquement à Southampton, par exemple, qui est l'escale actuelle de ces lignes, exige du passager continental, un premier transbordement à Ostende ou à Calais; un autre à Douvres, souvent un troisième à Londres, et enfin un quatrième, définitif celui-ci, à Southampton? On gagnerait un temps précieux et des facilités énormes, de plus une sécu-

rité complète pour les postes et les colis précieux, payant des frets élevés et enfin pour les passagers si à ce quadruple transbordement on substitue l'embarquement unique à Heyst.

L'Exposé des motifs signale que le commerce général s'est élevé, en 1890, à 6 milliards 137 millions; mais il faut remarquer qu'il a diminué depuis lors. En 1893, il n'était plus que de 5 milliards 401 millions, et c'est le transit qui fait la forte part de l'écart; tandis que les importations n'ont fléchi que de 97 millions, et les exportations de 83 millions, le transit a diminué de près de 300 millions de francs. N'est-ce pas une preuve des efforts qu'il faut faire pour regagner le terrain perdu?

Un autre point spécial que nous voulons relever, c'est la productivité de certaines dépenses d'ordre matériel. Pour 140 millions de dépenses en chemins de fer depuis onze ans, le Trésor a reçu un accroissement de recettes nettes de 40 millions. Il s'en faut cependant de beaucoup que toutes les dépenses faites au Budget extraordinaire soient directement productives. En quoi le trafic augmente-t-il si au prix de 30 millions on transforme la gare d'Anvers? Les constructions luxueuses des gares payées sur l'extraordinaire ne sont point non plus productives. Celles-là, au contraire le sont, qui amènent directement du trafic sur le railway, et nous citerons à cet égard le fait que l'amélioration du service de malles d'Ostende-Douvres, a accru le nombre des passagers de 23,000 en 1884 à 100,000 en 1893.

Ces 75,000 voyageurs constituent pour le railway une valeur importante, et pour le pays une ressource sérieuse. En France, on a chiffré ce que laissent dans le pays les voyageurs débarqués à Calais, et la citation suivante, extraite de l'Exposé des motifs présenté à la Chambre des députés de France, le 7 juillet 1888, en donne une idée exacte:

« Le nombre des voyageurs qui passent annuellement par Calais est » aujourd'hui d'environ 230,000, et ces voyageurs laissent en France, chaque » année, plus de 100 millions de francs. »

Développons donc ce trafic de voyageurs, de passagers; attirons par notre pays si bien placé, le courant de ce transit spécial qu'il peut si bien recueillir et desservir, et nous aurons fait œuvre productive pour les finances de l'État comme pour la prospérité du commerce.

La Belgique peut et doit garder la situation de pays transiteur. Les grosses marchandises, le grand trafic ne sauraient se détourner d'Anvers au profit d'un autre port belge; c'est ailleurs qu'est pour lui le danger; mais ce grand port ne saurait avec fondement prendre ombrage de la création sur la côte belge d'un port nouveau, dont le rôle est si bien défini, et qui, limité comme il l'est forcément au trafic de vitesse, complétera l'outillage économique du pays, selon l'heureuse expression de l'Exposé des motifs du Gouvernement.

La section centrale mue par ces considérations a, dans sa séance du 20 juillet 1893, adopté à l'unanimité les crédits et la convention relative au port de Heyst.

17. — Transformation du canal de Willebroeck.

Cette question, qui se rattache à l'amélioration de l'accès de Bruxelles, a fait également l'objet d'un examen attentif.

Les status envoyés par amendement du Gouvernement, n'ont pas été examinés en sections, mais seulement en section centrale; et celle-ci a reconnu que l'accord unanime des pouvoirs publics, État, province et communes, donne au projet présenté un caractère d'utilité qu'on ne saurait méconnaître. Si le rôle économique du port de Bruxelles doit être plus modeste, au moins ne faut-il pas refuser à la capitale un concours qui lui permettra de tirer de sa situation et de son activité tout le parti possible; si même des concurrences peuvent naître, c'est le pays, le public, l'industrie, le travail qui en tireront le premier profit. Jamais des monopoles n'ont été un élément de progrès; ils sont au contraire trop souvent des causes d'inaction et d'affaiblissement de l'activité individuelle.

L'examen en section a soulevé un seul point : on a demandé que le débouché actuel du canal de Willebroeck dans le Rupel soit maintenu tout au moins pour le batelage, afin de ne point porter atteinte aux situations acquises de la population locale. — L'article est adopté à l'unanimité ainsi que l'amendement du Gouvernement.

La section centrale se rallie au surplus complètement à l'observation consignée dans l'Exposé des motifs, qui fait justement remarquer que le canal de Willebroeck forme un tronçon de la voie navigable qui relie le port d'Anvers au centre du pays.

17^{his}. — *Canal de Louvain à la Dyle.*

Crédit demandé : 2,500,000 francs.

Cet article nouveau est introduit par la section centrale.

Une question avait été adressée à ce sujet au Gouvernement. Nous la faisons suivre.

Le Gouvernement compte-t-il intervenir dans les dépenses d'amélioration projetées au canal de Louvain?

Le Gouvernement a été saisi, il y a fort peu de temps, d'un projet important d'amélioration du canal de Louvain à la Dyle.

Il s'est empressé de faire mettre la question à l'étude. Celle-ci est poursuivie avec toute la diligence et toute la bienveillance possibles.

De toute nécessité, il faut attendre pour se prononcer sur le principe du travail projeté et sur les voies et moyens auxquels il faudra pourvoir, le cas échéant, pour les réaliser, jusqu'au moment où l'on aura réuni les éléments qui doivent servir de base à une appréciation exacte de toutes les conditions du problème à résoudre.

Si le projet poursuivi par la ville de Louvain est reconnu utile et réalisable, le Gouvernement aidera certainement cette ville comme il a aidé d'autres villes du pays, et fera ainsi application du principe d'une bonne justice distributive.

La section centrale, prenant acte des intentions bienveillantes du Gouvernement, désireuse de voir trancher définitivement toutes les questions qui se rattachent aux projets maritimes, a cru pouvoir escompter les résultats

l'étude à laquelle se livre le Gouvernement. Celui-ci ne fera d'ailleurs usage des crédits que si la solution lui paraît satisfaisante.

Il semble d'autant plus légitime de procéder ainsi, qu'en toutes circonstances, Louvain s'est trouvé associée aux autres villes dans les déclarations gouvernementales et dans les débats législatifs, quand il s'est agi d'un ensemble de travaux maritimes. Le Conseil communal de Louvain a voté son intervention, le Conseil provincial du Brabant s'est prononcé dans le même sens. Tout récemment la Chambre a été saisie de nombreuses pétitions, couvertes de milliers de signatures demandant le règlement de cette question. La Chambre se souvient de la persévérance avec laquelle les députés de Louvain ont défendu ces intérêts, et le sacrifice relativement peu important demandé à l'État, couronnerait définitivement leurs efforts.

Dans une séance récente, celle du 19 juillet 1893, la Chambre a adopté à cet égard les conclusions du rapport de l'honorable M. de Trooz, concluant au dépôt de ces pétitions sur le bureau de la Chambre pendant la discussion du Budget extraordinaire. Elle a marqué ainsi son intention de voir discuter au cours de cette session, le projet de Louvain; et l'amendement de la section centrale semble ainsi aller au-devant d'un vœu manifeste. Sa proposition est faite par cinq voix et une abstention.

Indépendamment des questions qui se rattachent directement à un article du Budget présenté, quelques autres demandes ont été produites; nous les reproduisons ci-dessous à titre documentaire, en y attirant l'attention du Gouvernement :

Le Gouvernement n'a-t-il aucun crédit à solliciter pour l'amélioration du régime de l'Yser, les canaux de Furnes, de Bergues, de la Lys à l'Yperlée?

Le Gouvernement croit pouvoir se référer aux déclarations qui ont été faites au cours de la discussion du Budget ordinaire du Département de l'Agriculture et des Travaux publics et qui sont résumées ci-après :

Plusieurs des travaux réclamés en vue d'améliorer le régime de l'Yser exigent une étude assez longue et ne sauraient être commencés avant un an. Le Gouvernement fait dresser avant tout le projet des travaux de recreusement de la rivière; les dépenses à faire de ce chef seront imputées sur le Budget ordinaire.

Les études des travaux à faire aux canaux de Furnes à Dunkerque et de Furnes à Bergues ne sont pas suffisamment avancées pour que l'on puisse espérer pouvoir les commencer avant le vote du Budget des Dépenses extraordinaires de 1896.

Enfin il n'y a pas lieu, pour le moment, de solliciter de nouveaux crédits pour le canal de la Lys à l'Yperlée : le terrain traversé n'a pas encore pris une assiette suffisamment ferme pour que l'on puisse, dès à présent, procéder à des travaux complémentaires.

Le bassin de Nieuport est-il enfin en service, et, sinon, quand le sera-t-il? Quelles sont les causes des grands retards que l'on signale à ce sujet?

Les travaux de construction du bassin à flot de Nieuport sont terminés.

Le long retard que ces travaux ont subi résulte de ce que les entrepreneurs primitifs les ont abandonnés et qu'avant de les faire achever par un autre entrepreneur, l'État a dû attendre que les experts désignés par les tribunaux aient procédé à la constatation des lieux.

Les crédits sollicités comprennent-ils les travaux à faire à l'écluse de Balgerhoeke?

Aucun crédit n'est sollicité en vue de l'exécution des travaux destinés à rendre navigable la partie du canal de dérivation de la Lys située en aval du barrage de Balgerhoeke.

Les études préliminaires ne sont pas terminées et le Gouvernement ne peut que répéter la déclaration qui a été faite au cours de la discussion du Budget ordinaire du Département de l'Agriculture et de Travaux publics, à savoir qu'il dispose de toutes les ressources voulues pour poursuivre et achever les études commencées et qu'il demandera en temps utile les crédits nécessaires à l'exécution des travaux.

L'ensemble de ces travaux, l'Exposé des motifs le constate, créera sur plusieurs points du pays des centres d'activité. Depuis plusieurs mois, sur tous les bancs de la Chambre, on les a réclamés, en vue de l'amélioration de la crise industrielle. La section centrale ne peut que féliciter le Gouvernement d'avoir déféré au vœu de la Législature. Le programme est vaste, il a fait l'objet de longues méditations : ébauché depuis bien des années, mis à l'étude sous le Gouvernement présidé par l'honorable M. Beernaert, il arrive à maturité à l'heure opportune.

La section centrale se persuade que la Chambre sera unanime à approuver les vues du Gouvernement et à se rallier à la conclusion, ainsi formulée de son Exposé des motifs.

« Ce ne sera, certes, pas là l'œuvre d'un jour, et il faudra des années pour » réaliser les progrès que nous avons en vue. Il n'en résultera donc pour le » Trésor public qu'une charge annuelle modérée, dont le poids se fera » d'autant moins sentir que les travaux projetés amèneront, sur tous les » points du pays, un surcroît de prospérité; ils seront, pour la classe » ouvrière, un nouveau témoignage de la sollicitude des pouvoirs publics. »

La section centrale espère que les nouveaux travaux auront pour le pays des résultats aussi prospères que les 140 millions dépensés pour les chemins de fer.

La section centrale eût désiré voir étendre plus largement les projets du Gouvernement et exécuter dès maintenant tous les travaux qui semblent véritablement présenter le caractère d'utilité publique.

2° MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

18. — *Chemin de fer. — Voies et travaux.*

Crédit demandé : 17,550,400 francs.

En général les sections et, à son tour, la section centrale, ont dû constater le laconisme de l'Exposé des motifs en ce qui concerne les crédits sollicités pour l'exécution de nouvelles lignes de chemin de fer. Des explications plus amples ont donc été demandées au Gouvernement qui a fourni à la section centrale une série de réponses.

Plusieurs crédits sont sollicités pour l'exécution de nouvelles lignes de chemin de fer et, par mégarde sans doute, il n'est donné à ce sujet aucune explication.

On demande que, conformément aux précédents, chacune de ces propositions soit spécialement justifiée.

Les réponses suivantes ont été faites par le Gouvernement :

ART. 1^{er}. — *Wanlin à Anseremme. Communauté avec la ligne de Namur à Givet entre Anseremme et Yvoir. Raccordement, vers Yvoir, de la ligne de Mettet à Anhée avec celle de Namur à Givet.*

Crédit demandé : 600,000 francs.

Au 30 novembre 1894, il restait disponible :

A) fr. 119,992 50 c^t, sur le crédit de 1,700,000 francs alloué par la loi du 1^{er} septembre 1893 ;

B) Le crédit de 900,000 francs alloué par la loi du 30 juin 1894. Ces reports et le crédit nouveau permettront de terminer les travaux de construction de la section de Herhet à Anseremme et d'entamer ceux de la section d'Anseremme à Dinant, comprenant le pont sur la Meuse et la gare d'échange de Neffe. Ils sont aussi destinés au règlement de l'usage du droit de parcours sur une partie de la ligne de Namur à Givet (art. 2 et 3 de la loi du 25 août 1885).

ART. 2. — *Gedinne à Houyet.*

Crédit demandé : 2,100,000 francs.

Au 30 novembre 1894, il restait disponible fr. 872,023 71 c^t, sur le crédit de 1,250,000 francs alloué par la loi du 30 juin 1894. Ce report et le crédit nouveau permettront de terminer les travaux de construction de la section de Houyet à Beauraing et d'entamer ceux des sections comprises entre Beauraing et Gedinne.

ART. 3. — Continuation de la ligne d'Ermeton à Florennes.

Crédit demandé : 60,000 francs.

Au 30 novembre 1894, il restait disponible :

A) Fr. 18,240 57 c^s, sur le crédit de 500,000 francs alloué par la loi du 24 mai 1892.

B) Le crédit de 300,000 francs alloué par la loi du 1^{er} septembre 1893;

C) Le crédit de 180,000 francs alloué par la loi du 30 juin 1894.

Le disponible sur le crédit alloué par la loi du 24 mai 1892 a été annulé le 31 décembre suivant, et au 1^{er} janvier 1893, il ne restait disponible que les crédits de 300,000 francs et 180,000 francs alloués, par les lois du 1^{er} septembre 1893 et 30 juin 1894. Ces reports et le crédit nouveau permettront de terminer les travaux de construction de la section de Florennes (Est-Belge) à Ermeton-sur-Biert et d'entamer ceux de la section de Florennes (Sambre-et-Meuse) à Florennes (Est-Belge). Ils sont destinés aussi au règlement de l'usage du droit de parcours sur une partie de la ligne de Morialmé à Givet.

ART. 4. — Ciney à Yvoir.

Crédit demandé : 750,000 francs.

Au 30 novembre 1894, il restait disponible 443,507 francs sur le crédit de 450,000 francs alloué par la loi du 30 juin 1894. Ce report et le crédit nouveau permettront d'entamer les travaux entre Spontin et Ciney.

ART. 5. — Amblève.

Crédit demandé : 793,400 francs.

Un jugement du tribunal de Liège, en date du 27 juillet 1894, passé en force de chose jugée, a condamné l'État :

A) A payer au sieur Braive, entrepreneur des travaux de construction de la seconde section du chemin de fer de l'Amblève en principal, une somme d'un million cent trente et un mille sept cent huit francs quatre-vingt-cinq centimes (fr. 1,131,708 85 c^s), et en plus, les intérêts de cette somme au taux de six (6) %, depuis la date de l'exploit introductif d'instance (22 mai 1890).

B) Au payement de tous les frais, y compris les rapports des experts nommés tant par le jugement des référés que par le tribunal.

Une somme de fr. 665,613 82 a été payée aux ayants droit sur le crédit alloué par la loi du 30 juin 1894.

Le crédit demandé permettra de payer ce qui reste dû en principal et pour intérêts ainsi que tous les frais.

La section centrale renouvelle à propos de ce crédit les observations faites relativement aux n^{os} 7 et 8.

ART. 6. — Bruxelles à Anvers-Sud.

Crédit demandé : 500,000 francs.

Au 30 novembre 1894, il restait disponible :

A) Fr. 813,510 75 c^s sur le crédit de 1,500,000 francs alloué par la loi du 1^{er} septembre 1893 ;

B) Le crédit de 500,000 francs alloué par la loi du 30 juin 1894. Ces reports et le crédit nouveau permettront de terminer les travaux de construction des sections comprises entre Anvers et Contich et d'entamer ceux des sections comprises entre Contich et Malines.

ART. 7. — Blaton à Quevaucamp.

Crédit demandé : 80,000 francs.

Au 30 novembre 1894, il restait disponible fr. 149,683 82 c^s sur le crédit de 150,000 francs, alloué par la loi du 30 juin 1894. Ce report et le crédit nouveau permettront de terminer les travaux de cette ligne.

ART. 8. — Raccordement entre les lignes de Manage à Mons et d'Écaussines à Erquelines. — Agrandissement de la station de Haine-Saint-Pierre.

Crédit demandé : 150,000 francs.

Ce crédit est demandé pour permettre d'acquérir tous les terrains et d'entamer l'exécution des travaux de ce raccordement qui facilitera les relations entre Mons et Charleroi.

Il n'est une nouvelle charge pour le Trésor, qu'à concurrence d'environ 50,000 francs, une somme fr. 92,492 74 c^s a été annulée le 31 décembre 1892, parce que son allocation remontant à plus de trois ans (crédit de 100 mille francs alloué par la loi du 27 mai 1890).

ART. 9. — Couillet-Montigny à Acoz.

Crédit demandé : 100,000 francs.

Ce crédit est demandé pour permettre d'entamer les acquisitions de terrains du chemin de fer de Couillet-Montigny à Acoz. Cette ligne est le complément indispensable de celle de Mettet à Acoz, livrée à l'exploitation. On reliera ainsi directement Mettet à la gare de formation de Couillet-Montigny et on évitera le rebroussement dans la station de Châtelineau.

ART. 10. — Hal à Schaerbeek. Raccordement au parc du Cinquantenaire.

Le chemin de fer projeté permettra de diriger tout le trafic des marchandises des lignes de Mons à Bruxelles, de Charleroi à Bruxelles et de Namur

à Bruxelles sur la gare de formation de Schaerbeek, sans emprunter aucunement les chemins de fer de ceinture autour de Bruxelles, et d'alléger ainsi considérablement le service tant sur les chemins de fer de ceinture que sur les parties de lignes de Hal à Bruxelles, d'Uccle (Calevoet) à Bruxelles et de Watermael à Bruxelles.

Ce chemin de fer réalisera en même temps le raccordement du parc du Cinquantenaire à la gare de formation de Schaerbeek, dont la nécessité, en vue des expositions et concours qui seront encore installés dans le parc, n'a pas besoin d'être démontrée.

La création sur la ligne projetée d'une station desservant Etterbeek, réduira le mouvement en marchandises dans la station de Bruxelles (Quartier-Léopold) et permettra d'améliorer dans cette dernière gare les installations pour le service des voyageurs, reconnues défectueuses depuis longtemps.

Enfin, le raccordement direct, à la gare de formation de Schaerbeek, de la ligne de Louvain à Bruxelles, permettra également de diriger sur cette gare tout le trafic des marchandises de la ligne de l'Est, sans emprunter la gare aux voyageurs de Schaerbeek.

Le crédit est demandé pour permettre de poursuivre les études de cette ligne et d'entamer les acquisitions de terrains pour le raccordement au parc du Cinquantenaire.

ART. 11. — *Ligne de ceinture de Bruxelles.*

Crédit demandé : 400,000 francs.

Ce crédit est destiné à l'amélioration de la ligne entre la place Verboeethoven et la rue des Moissons, ainsi qu'à la suppression des passages à niveau.

ART. 12. — *Mons à Boussu.*

Crédit demandé : 350,000 francs.

Ce crédit est destiné à la construction d'une ligne vivement réclamée depuis de nombreuses années; elle est destinée à améliorer les relations entre Mons et le Borinage.

Accessoirement à la question précédemment posée et relative aux crédits sollicités pour l'exécution de nouvelles lignes de chemin de fer, la section centrale désire quelques renseignements complémentaires.

1° A propos de la ligne de l'Amblève, la section demande à connaître le coût total de cette ligne et son produit.

Le coût total de la ligne s'élève à fr. 14,551,021 47.

Pour établir le produit de cette ligne, même approximativement, il serait nécessaire de faire un travail très considérable qui ne pourrait du reste aboutir, avant la fin des travaux de la section centrale.

2° Ligne de Couillet-Montigny à Acoz.

A ce sujet, la section centrale désire qu'on lui fasse connaître ce que coûtera toute la ligne de Couillet à Acoz.

La dépense des travaux à exécuter s'élève 1,317,000 francs.

3° Chemin de fer de Hal à Schaerbeek. — La Section demande quel sera le coût total de la ligne. La section demande en outre à avoir communication des plans de ce travail.

Le crédit demandé sera exclusivement affecté au raccordement du parc du Cinquantenaire à Etterbeek. Ce raccordement doit être établi, alors même que la construction de la ligne de Schaerbeek à Hal ne serait pas décidée.

Le coût du raccordement est évalué à 1,000,000 et celui de la ligne totale à 10,000,000 de francs.

Ci-joint un plan indiquant le projet de tracé général de cette ligne.

4° Ligne de Mons à Boussu.

La section désire des renseignements complémentaires quant à cette ligne ; puisqu'il existe déjà une ligne reliant Mons à Boussu, pourquoi en faut-il une nouvelle ?

La nouvelle ligne desservira des populations éloignées de la ligne existante ; elle rendra de grands services et elle sera productive pour le Trésor. Il n'y aura pas double emploi avec la ligne de Mons-Quévrain.

QUESTION.

Un membre de la section centrale pose la question :

« Le Gouvernement a-t-il l'intention d'exécuter le projet Somzée, quant à la reconstruction de la gare du Nord, à Bruxelles ? »

RÉPONSE.

La question des installations des gares de Bruxelles est à l'étude. La transformation de la gare de Bruxelles-Nord se rattache au travail d'ensemble. Il est impossible d'indiquer actuellement le dispositif qui sera admis.

Cette réponse n'a point satisfait l'auteur de la question. Il estime que les travaux d'aménagement successifs, toujours incomplets et provisoires, ne sont qu'un palliatif insuffisant, entraînant à chaque remaniement des dépenses importantes. Il persiste donc à réclamer pour la gare du Nord, l'examen approfondi du projet qu'il préconise et qu'il considère comme pouvant seul réaliser une situation définitivement satisfaisante pour prévenir les inconvénients et les dangers que présente la situation actuelle.

La section centrale appelle à nouveau sur ces observations la sérieuse attention du Gouvernement.

A la 2° section, un membre demande que l'amélioration des salles de

bagages aux stations de Deynze et Deurle soit comprise dans les crédits sollicités

A la 3^e section, un membre appelle l'attention spéciale de la section centrale et du Gouvernement sur les lignes de Gedinne-Houyet, Wanlin-Yvoir, dont les travaux avancent trop lentement.

Enfin, deux membres de la section centrale soulèvent à nouveau la question plusieurs fois traitée déjà à la Chambre du rachat par l'État des lignes du Grand-Central-Belge. Plusieurs de ces lignes sont actuellement déjà rachetables. Le moment pour opérer ce rachat est éminemment favorable. En effet, d'une part l'État peut actuellement trouver les capitaux nécessaires en 3 % au-dessus du pair et en 2 1/4 % à 97.50 % et, d'autre part, le revenu certain que produiraient les lignes rachetées serait bien supérieur à l'annuité du nouvel emprunt.

Ces membres renouvellent leurs observations déjà plusieurs fois faites et notamment dans la séance de la Chambre du 2 avril 1893 (*Annales*, page 2032) relativement à la situation anormale et vraiment singulière des deux lignes du Grand-Central de Turnhout à Tilbourg et d'Herenthals à Aerschot-Louvain, entre lesquelles s'interpose, en faisant barrière infranchissable, le tronçon du chemin de fer de l'État de Turnhout à Herenthals.

De 1866 à 1875, il y a eu des trains internationaux divers entre Utrecht et Bruxelles par Turnhout, Aerschot, Louvain ; mais depuis 1875, la Compagnie de Lierre-Turnhout, qui s'était brouillée avec le Grand-Central, d'abord, et depuis 1881, l'État, tout en permettant aux trains du Gladbach de rouler sur la ligne de Lierre à Herenthals, empêchent absolument et sans raison sérieuse, tout passage des trains du Grand-Central entre Herenthals et Turnhout vers Tilbourg.

Cet état de choses absolument injustifiable est éminemment préjudiciable à l'arrondissement de Turnhout qui, depuis vingt ans, insiste vivement pour que ces deux lignes soient enfin rachetées sans tarder davantage.

L'opération ne peut, d'après ces membres, qu'être avantageuse pour l'État belge, car cette grande et belle ligne avec les anciens trains directs y ayant circulé déjà à l'origine, serait un excellent dédoublement de la ligne souvent encombrée d'Anvers-Rotterdam.

Le n° 18, ainsi que les n° 19 à 23 sont adoptés à l'unanimité.

3^e MINISTÈRE DE LA GUERRE.

Les crédits demandés pour le Département de la Guerre, ont rencontré, au sein des sections, des oppositions marquées qui se sont traduites par des votes négatifs et de nombreuses abstentions.

Des demandes de renseignements ont été faites spécialement en ce qui concerne l'amélioration du casernement et la transformation des champs de tir de l'infanterie. La section centrale a repris ces observations et en a fait, avec le Gouvernement, l'objet d'une correspondance que nous reproduisons ci-après :

A quel chiffre s'élève la dépense déjà faite pour l'amélioration du casernement et quelle est la dépense totale qui reste à faire? On demande comment il se fait que les prévisions originaires au sujet de ce grand travail sont dès à présent fort dépassées?

Les crédits alloués jusqu'à ce jour pour l'amélioration du casernement s'élèvent à la somme de 42,300,000 francs et la dépense encore à faire s'élève, d'après les évaluations établies au 1^{er} janvier 1893, à la somme de 23,053,000 francs.

Cette dernière somme doit toutefois être diminuée de la valeur des immeubles qui seront abandonnés pour être vendus au profit du Trésor, à savoir :

Anvers. — L'hôpital militaire actuel;
Malines. — La caserne des Récollets;
Hasselt. — Les casernes des Dames-Blanches et de l'hôpital;
Bruxelles. — L'établissement de la Cambre et la caserne Sainte-Élisabeth;
Tournai. — L'hôpital militaire actuel.

Les prévisions originaires ont été dépassées par suite des circonstances suivantes :

Depuis la première demande de crédit déposée en janvier 1873, les hôpitaux militaires et les dépôts régimentaires ont été assimilés aux établissements affectés au casernement de la troupe, mesure qui se justifie d'ailleurs pleinement.

D'autre part, depuis cette époque, de nouveaux éléments de confort ont été introduits dans le programme du casernement et les progrès réalisés dans le mode de construction, constituant de sérieux avantages au point de vue de la sécurité et de l'hygiène, ont eu pour cause d'élever notablement le coût de la bâtisse.

En outre, il est survenu à diverses reprises, depuis vingt ans, des circonstances qui ont fait modifier des projets de casernement, et certaines dépenses qui ne pouvaient être prévues en 1873 ont été reconnues, par la suite, absolument indispensables.

Parmi ces dernières dépenses figurent notamment :

La construction d'une caserne de cavalerie à Charleroi;
La création d'une garnison d'infanterie à Verviers;
Le dédoublement de l'École des pupilles de l'armée;
L'augmentation de la garnison de Bruxelles;
La construction de casernes d'artillerie à Malines et à Lierre.

Des bâtiments que l'on estimait, en 1873, pouvoir être restaurés à peu de frais, doivent être totalement reconstruits; tels sont les hôpitaux militaires d'Anvers et de Tournai; d'autres établissements militaires ont été, contrairement aux prévisions, considérablement agrandis et ont dû recevoir de

nouvelles appropriations, notamment les casernes de Bruges, Tournai, Mons, Liège, etc.

Enfin, ce n'est que depuis quatre ans que la reconstruction de l'École militaire a été introduite à charge du crédit du casernement au lieu de faire l'objet d'un article spécial au Budget extraordinaire.

Quelles sont les casernes dont l'amélioration reste à faire et dans quel ordre sera-t-il procédé aux travaux ?

Les dépenses encore à faire comprennent :

La réorganisation complète du casernement à Gand, laquelle a été retardée jusqu'à présent par suite de négociations intervenues avec l'administration communale ;

La construction d'un hôpital et d'une caserne pour le train, à Anvers ;

L'achèvement des casernes d'artillerie en construction à Malines et à Lierre ;

La construction d'une nouvelle École militaire, d'une caserne pour le régiment des grenadiers et d'une petite caserne pour le train, à Bruxelles ;

La construction d'un nouvel hôpital à Tournai et à Ostende ;

L'agrandissement et l'appropriation de diverses casernes à Termonde, Beverloo, Brasschaet, Ostende, Bruges, Ypres, Anvers, Malines, Lierre, Hasselt, Liège, Huy, Arlon, Bruxelles, Tournai, Mons, Louvain et Namur, et enfin divers travaux d'amélioration aux casernes existantes, comprenant l'établissement d'installations spéciales destinées à perfectionner les conditions hygiéniques du logement des troupes.

L'on se propose de suivre l'ordre suivant dans l'exécution des travaux les plus urgents :

La continuation des travaux des casernes d'artillerie à Malines et à Lierre et des travaux d'agrandissement des casernes de Tournai, Beverloo, Bruges, Liège, Arlon et Brasschaet ;

L'École militaire et la nouvelle caserne pour le régiment des grenadiers ;

Une nouvelle caserne d'artillerie à Gand ;

On exécutera aussi, chaque année, pour une somme de 250,000 francs environ, des travaux d'amélioration aux casernes existantes.

Il n'est pas possible d'indiquer d'une façon absolue, l'ordre qui devra être suivi pour l'exécution des autres travaux ; le Département de la Guerre devra naturellement tenir compte du degré d'urgence que présenteront ces travaux et de l'importance des crédits qui seront mis à sa disposition par les Chambres législatives.

Accessoirement à une précédente question, la section centrale demande le détail de la dépense indiquée comme restant à faire et qui est évaluée à 23,039,000 francs pour le casernement.

Le relevé ci-après donne ce détail.

Relevé des dépenses restant à faire pour le casernement.

PLACES.	Nouvelles constructions.	Agrandissements et appropriations.	Travaux d'amélioration.	TOTAUX.	Observations.
<i>1^{re} direction des fortifications.</i>					
Termonde. . . . fr.	"	150,000	50,000	200,000	
Saint-Nicolas . . .	50,000	"	"	50,000	
Bruges.	"	310,000	94,685	404,685	
Ostende	380,000(a)	"	44,500	424,500	(a) Reconstruction de l'hôpital militaire.
Ypres	"	190,000(b)	74,000	264,000	(b) Nouvelle installation de l'école d'équitation.
Courtrai	"	25,500	"	25,500	
Gand	1,500,000(c)	1,000,000(c)	128,000	2,628,000	(c) Réorganisation complète du casernement.
Alost	"	80,000	"	80,000	
TOTAL. . . . fr.				4,076,685	
<i>2^e direction des fortifications.</i>					
Anvers. fr.	3,750,000(d)	1,050,000	306,430	5,106,430	(d) Construction d'un nouvel hôpital militaire et bâtiments pour le casernement.
» 1 ^{re} section . . .	230,000(e)	55,000	15,000	280,000	(e) Dont 175,000 francs pour achever d'agrandir le casernement de Brasschaet.
» 2 ^e section . . .	"	"	5,500	5,500	
» 3 ^e section . . .	"	"	32,000	32,000	
» 4 ^e section . . .	225,000(f)	25,000	1,500	251,500	(f) Agrandissement définitif du dépôt de cavalerie à Beveren.
» 5 ^e section . . .	"	"	6,500	6,500	
Malines	951,000(g)	150,000	1,000	1,102,000	(g) Achèvement des casernes d'artillerie en cours de construction.
Lierre	850,000(g)	100,000	2,600	962,600	
TOTAL. . . . fr.				7,750,530	
<i>3^e direction des fortifications.</i>					
Beverloo fr.	110,000(h)	105,000(i)	42,280	257,280	(h) Construction de phalanstères au camp de cavalerie et de pavillons à l'hôpital. (i) Appropriation du casernement permanent (infanterie).
Hasselt.	"	180,000	19,150	189,150	
Saint-Trond	"	"	16,775	16,775	
Liège (rive gauche) . .	"	205,000(j)	66,270	271,270	(j) Dont 175,000 francs pour achever l'agrandissement de l'hôpital.
» (rive droite) . . .	"	172,850(k)	126,400	199,250	(k) Achèvement de l'agrandissement de la caserne des Écoliers.
Bouillon	"	"	10,775	10,775	
Huy.	"	198,000(l)	"	198,000	(l) Agrandissement éventuel de l'école régimentaire.
Arlon	"	575,000	75,000	650,000	(m) Agrandissement de la caserne et appropriation de l'hôpital.
TOTAL. . . . fr.				1,792,480	

PLACES.	Nouvelles constructions.	Agrandissements et appropriations.	Travaux d'amélioration.	TOTAUX.	Observations.
---------	--------------------------	------------------------------------	-------------------------	---------	---------------

4^e direction des fortifications.

Bruxelles fr.	6,300,000(n)	500,000(o)	130,800	6,956,800	(n) École militaire, caserne des grenadiers et du train. (o) Achèvement des installations à Etterbeek.
Vilvorde	»	»	20,000	20,000	
Tournai	700,000(p)	816,000(q)	94,500	1,610,500	(p) Nouvel hôpital militaire. (q) Appropriation de la caserne de l'ex-citadelle.
Ath	»	»	7,500	7,500	
Mons	»	310,000(r)	35,695	345,695	(r) Agrandissement de la caserne de cavalerie et appropriation de l'hôpital.
Diest	»	33,000	3,360	36,360	
Louvain	»	153,000(s)	38,000	191,000	(s) Appropriation du casernement pour l'artillerie.
Tirlemont	»	45,000	»	45,000	
Charleroi	»	52,000	20,000	72,000	
Namur (rive gauche) .	»	90,000	7,750	97,750	
Philippine	»	45,000	»	45,000	
Mariembourg	»	»	11,500	11,500	
TOTAL fr.				9,419,305	

RÉCAPITULATION.

1 ^{re} direction des fortifications fr.	4,076,685
2 ^e Id.	7,750,530
3 ^e Id.	1,792,480
4 ^e Id.	9,419,305

TOTAL GÉNÉRAL. . . fr. 23,039,000

Quel est le but du travail qui fait l'objet du crédit sollicité sous le n° 28 et quelle est la dépense totale qu'il doit entraîner?

Par suite de l'adoption d'un nouvel armement pour les troupes d'infanterie, le Département de la Guerre doit faire exécuter au *champ de tir* à Beverloo, Arlon, Brasschaet et Ostende, divers travaux d'appropriation, les stands communaux ne pouvant pas, dans leur situation actuelle, être employés par la troupe pour les tirs à grandes distances.

Ces travaux comprennent l'établissement d'un système de cibles par blocs avec abris blindés pour marqueurs.

La dépense totale ne dépassera par la somme de 60,000 francs portée au Budget extraordinaire de 1895.

La Chambre trouvera dans les réponses du Gouvernement ses éléments d'appréciation.

Au n° 33, Harnachement de la cavalerie, se rattache l'amendement de 350,000 francs présenté par le Gouvernement.

On a fait remarquer en section à propos déjà du crédit primitif que cette dépense devrait se rattacher au Budget ordinaire de la Guerre. Cette observation a paru fondée.

Sous le bénéfice de cette réserve, la section centrale a adopté les crédits militaires avec l'amendement par cinq voix contre une.

Nous tenons enfin à signaler quelques questions soulevées dans les sections, et sur lesquelles le Gouvernement pourra s'expliquer en discussion publique.

a) Des membres demandent la suppression des fortifications de Termonde et de Diest.

b) Un autre réclame le relevé de ce qui a été fait et de ce qui reste à faire relativement à l'objet des n°s 26 et 27.

Un membre de la section centrale a demandé pourquoi le crédit de 400,000 francs inscrit au projet primitif du Budget extraordinaire de 1894, et retiré à la fin de la session législative dernière, ne se trouve plus reproduit au Budget de 1895.

La même question est posée pour le crédit de 500,000 francs sollicité pour l'armement des corps spéciaux de la garde civique.

L'ensemble de l'article 1^{er} du projet de loi, dont nous venons d'analyser le détail, est adopté.

ART. 2.

Adopté.

TITRE II.

RECETTES EXTRAORDINAIRES.

ART. 3.

Cet article n'a donné lieu à aucune observation.

TITRE III.

EMPRUNT.

ART. 4.

Adopté sans observation.

TITRE IV.

DISPOSITIONS DIVERSES.

Les articles 5, 6, 7, 8, 8^{bis}, 9 et 10 se rapportent aux demandes de crédits repris au tableau détaillé sous les n°s 13, 14, 15, 16, 17 et 2. Les observa-

tions auxquelles ils ont donné lieu sont consignées dans l'examen fait de l'article 1^{er} et qui indique l'accueil favorable qui a été fait à tous ces articles, avec le nombre de voix recueillies en section centrale.

ART. 11.

Le Gouvernement est autorisé à garantir envers les tiers pendant quatre-vingt-dix ans, l'intérêt et l'amortissement d'obligations créées en représentation d'annuités dues à la Société nationale des Chemins de fer vicinaux, à concurrence d'une charge annuelle de un million cent vingt-neuf mille francs (1,129,000 francs).

A propos de cet article et pour donner satisfaction à une demande émanée de la troisième section, la question suivante a été posée au Gouvernement :

De quel crédit dispose encore le Gouvernement pour couvrir son intervention dans l'établissement de chemins de fer vicinaux ?

L'intervention de l'Etat dans la formation du capital des chemins de fer vicinaux se règle par annuités :

Chaque année, le Gouvernement sollicite de la Législature les crédits nécessaires pour assurer le service de ces annuités.

Conformément au compte déposé dans la séance de la Chambre du 20 juin (Document n° 239), par M. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, en exécution de l'article 14 de la loi du 24 juin 1885, la part d'intervention de l'Etat s'élevait en capital, au 31 décembre 1894, à 15,761,000 francs, ce qui représente une annuité de 551,333 francs.

Cette somme a été liquidée pour l'échéance du 30 juin dernier, à charge du crédit alloué par le Budget de la Dette publique pour l'exercice 1895, et aucun paiement n'est plus à effectuer cette année. Il reste disponible sur ce crédit un reliquat de 8,667 francs, qui sera annulé à l'expiration de l'exercice 1895.

Pour l'exercice 1896, un crédit de 580,000 francs est inscrit à l'article 17 du projet de Budget de la Dette publique. En outre, un reliquat de crédit de 52,640 francs est resté disponible sur le crédit alloué par le Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires de l'exercice 1894 ; il peut être utilisé jusqu'au 31 décembre 1896.

Les crédits dont le Gouvernement disposera en 1896, s'élèvent donc à 632,640 francs.

Indépendamment de sa participation dans la formation du capital des lignes vicinales, l'Etat accorde sa garantie aux obligations émises par la Société nationale des Chemins de fer vicinaux, conformément à l'article 10 de la loi du 21 juin 1885.

L'autorisation demandée par l'article 11 du projet de la loi du Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires de l'exercice 1895, est justifiée dans la Note préliminaire du Budget (p. 30).

Un membre a exprimé le désir de voir le Gouvernement intervenir plus largement et même jusqu'à concurrence de la moitié du capital, dans l'établissement de lignes vicinales, dans les provinces dépourvues de ports, de canaux, ou grandes lignes ferrées, telles que le Luxembourg, où les pouvoirs publics n'ont pas les moyens de former à elles seules les deux tiers du capital nécessaire.

L'article 11 est adopté.

ART. 12.

Adopté sans observations.

L'ensemble du projet de Budget est adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

ADOLPHE DECLERCQ.

Le Président,

P. TACK.

