

## SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 27 AOUT 1895.

### Rapport de la Commission spéciale<sup>(1)</sup>, chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1895.

(Voir les nos 212, XIV, 275, 286, 292, 313, 323 et 330, session de 1894-1895, de la Chambre des Représentants; 131, même session, du Sénat.)

Présents : MM. le Baron t'KINT DE ROODENBEKE, Président; le Baron BETHUNE, le Baron SURMONT DE VOLSBERGHE, CLAEYS BOÛAERT, le Chevalier DESCAMPS, LAFONTAINE, TOURNAY, t'SERSTEVENS, STIÉNON DU PRÉ, AUDENT, le Vicomte VILAIN XIII, LEGRAND, et COOREMAN, Rapporteur.

MESSIEURS,

Les crédits prévus au Projet de Loi contenant le budget extraordinaire pour l'exercice 1895 se ramènent à six catégories :

1. Travaux publics . . . . . fr.	26,429,354 14
Routes et bâtiments civils (art. 1, 1-6), fr. 4,137,691 50	
Indemnités judiciaires et frais de procès perdus en matière de travaux publics (art. 1, 7-8). . . . .	641,662 64
Travaux hydrauliques (art. 1, 9-17). . . . .	21,650,000 »
Fr.	<u>26,429,354 14</u>
2. Chemins de fer, postés, télégraphes, téléphones et marine (art. 1, 18-23) . . . . . fr.	26,084,737 »
A reporter. . . . . fr.	<u>52,514,091 14</u>

(1) Cette commission, nommée dans la séance du 21 août 1895, est présidée par M. le Baron t'Kint de Roodenbeke et composée de MM. Claeys Bouúaert, Audent, le baron Surmont de Volsberghe, Tournay, le chevalier Descamps, t'Serstevens, le vicomte Vilain XIII, Lafontaine, le baron Bethune, Van Put, Stiénon du Pré, Achille Legrand, le comte Van der Burch, le comte de Brouchoven de Bergeyck, Montefiore Levi et Cooreman, Rapporteur.

( 2 )

	Report. . fr.	52,514,091 14
3. Dépenses militaires (art. 1, 24-33) . . . . .		5,986,443 10
4. Annuité du prêt à l'État indépendant du Congo (art. 2, 1 <sup>o</sup> ) . . . . .		2,000,000 »
5. Acquisition d'une partie de la forêt communale de Freyr (art. 2, 2 <sup>o</sup> ) . . . . .		170,000 »
6. Remboursement de l'avance faite par la ville de Verviers pour l'acquisition du terrain devant servir d'emplacement à une école normale dont la construction n'a pas eu lieu (art. 2, 5 <sup>o</sup> ). . . . .		40,000 »
	Fr.	<u>60,710,534 24</u>

Nous ne tenons compte, dans ce relevé, ni des avances pour le paiement des traitements de disponibilité par suite de suppression d'emploi des instituteurs communaux (art. 2, 3<sup>o</sup>), ni des avances aux colonies agricoles de bienfaisance (art. 2, 4<sup>o</sup>), la couverture intégrale de ces avances étant portée en recette, comme fournie, en remboursement, par les communes et les provinces pour qui elles ont été déboursées (art. 3, 3<sup>o</sup>-4<sup>o</sup>).

\*  
\* \*

Les ressources extraordinaires de l'exercice 1895, autres que celles qui, par voie de remboursement, forment la contre-partie des avances dont il vient d'être parlé, auront pour aliment :

1<sup>o</sup> Les quotes-parts des États maritimes dans le rachat du péage de l'Escaut (28,000 francs) ;

2<sup>o</sup> Les ressources antérieurement créées et rendues disponibles par l'annulation de crédits extraordinaires inutilisés au 31 décembre 1894 (fr. 499,784-47) ;

3<sup>o</sup> Les excédents des budgets ordinaires ;

4<sup>o</sup> L'emprunt, y compris l'émission de titres de la Dette publique, à concurrence de 600,000 francs, autorisée pour le règlement du prix de la construction de chemins de fer.

\*  
\* \*

Les articles 5 à 10 du Projet de Loi sollicitent de la Législature l'approbation de six conventions et annexes relatives à l'exécution de travaux publics, et l'autorisation d'approuver les statuts de la société à constituer à Bruxelles, sous la dénomination de Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles.

\*  
\* \*

Aux articles 11 et 12, le Gouvernement demande l'autorisation de garantir :

1<sup>o</sup> A concurrence de 600,000 francs, la perte éventuelle de la Société de l'Exposition de Bruxelles de 1897, moyennant acquisition par l'État, à titre gratuit, des constructions définitives qui seront élevées par cette Société, et participation à concurrence de 600,000 francs dans ses bénéfices éventuels.

2° Pendant 90 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 1,129,000 francs.

L'article 13 et dernier autorise des rattachements, des imputations et des reports de crédits conformément aux lois sur la comptabilité de l'Etat.

#### ÉCONOMIE GÉNÉRALE DU BUDGET.

La note préliminaire débute en rappelant la réforme introduite en 1894 dans la comptabilité budgétaire.

D'après la comptabilité nouvelle, le budget extraordinaire ne peut comprendre que les crédits nécessaires à l'amélioration et au développement de l'outillage économique du pays, ou, en d'autres termes, les crédits directement ou indirectement productifs.

Dans le projet de budget extraordinaire pour 1895, le principe nouveau n'est pas encore appliqué aux crédits sollicités par le département de la guerre et à quelques crédits se rattachant à des travaux antérieurement décrétés. Mais la note préliminaire donne à entendre que cette exception, loin d'être définitive, trouve sa justification dans l'importance même de la réforme, qui ne permettra son application complète qu'après une phase transitoire.

Il y a donc lieu d'espérer que les dépenses militaires ne tarderont pas à être soumises à la loi commune, et que l'exécution de celle-ci se généralisera progressivement jusqu'à l'intégralité.

Le Gouvernement peut compter sur l'approbation de la Législature, dans la fermeté qu'il apportera à l'application de la réforme adoptée, mais il doit s'attendre à ce que le Parlement s'attache à voir suivre le principe de la comptabilité nouvelle en toute rigueur de logique.

Au chapitre des ressources, une innovation a aussi été décidée, en ce que la dotation d'amortissement de la dette publique, tant qu'elle demeurera sans emploi à raison du cours de la rente, sera désormais portée en recette extraordinaire, au lieu de figurer au Budget des voies et moyens. Cette innovation recevra son application à partir de l'exercice 1896. Elle aura pour heureux résultat de réduire l'importance des capitaux à demander à l'emprunt.

\*  
\* \*

L'économie générale du budget extraordinaire et la portée pratique des crédits qu'il renferme seraient établies avec plus de netteté, si la note préliminaire donnait, d'une manière plus complète, le tableau des engagements et des ressources du Trésor, et rappelait la situation de la Dette publique au 1<sup>er</sup> janvier de l'exercice auquel se rapporte le Budget extraordinaire. Elle devrait mettre ces renseignements en harmonie avec ceux que fournit l'exposé de la situation générale du Trésor public.

La Commission invite le Gouvernement à tenir bonne note de cette observation, et à y faire droit dans la rédaction du Projet de Budget extraordinaire de l'exercice 1896.

\*  
\* \*

La plupart des travaux auxquels le Budget extraordinaire consacre des

crédits sont conçus dans un esprit d'ensemble, qui les rattache à un plan méthodique et rationnel.

Il y aurait peut-être encore quelque progrès à faire, au point de vue du rang de priorité des travaux publics, en donnant rigoureusement la préférence d'exécution à ceux qui présentent le caractère le plus accentué d'urgence, et à ceux qui touchent de plus près à l'intérêt le plus général.

L'exécution des travaux prévus au Budget se répartira sur de nombreux exercices budgétaires. La charge annuelle en sera donc relativement modérée, tandis qu'elle alimentera l'industrie et le travail pendant une série d'années.

Le rapport de la Section centrale de la Chambre des Représentants, après avoir constaté l'amplitude du programme de ces travaux, ajoute qu'il eût été désirable de voir le Gouvernement développer encore plus largement ce programme, et exécuter, dès maintenant, tous les travaux qui semblent véritablement présenter le caractère d'utilité publique.

Votre Commission croit devoir, à ce sujet, faire quelques réserves.

Sans doute, tout le monde désire que l'outillage économique du pays se perfectionne et se complète sans cesse, et tout le monde se réjouit, avec l'industrie et le travail, de l'essor et de la rémunération que leur donne l'exécution des grands travaux d'utilité publique.

Mais encore faut-il en ceci, comme en toute matière, agir avec sagesse et mesure. D'abord, on ne peut le méconnaître, « il est indispensable que le Gouvernement ne décrète aucun travail de quelque importance avant d'en avoir fait établir, au préalable, le coût total, par une étude complète et détaillée. »

Ce principe a été formulé, dans les termes que nous venons de reproduire, par l'honorable M. Ancion, rapporteur du budget extraordinaire de 1894, à la Chambre des Représentants, et telle est sa justesse que cette année, comme le constate le rapport de l'honorable M. De Clercq, on est revenu dans toutes les sections, même en section centrale, sur la nécessité de suivre cette ligne de conduite avisée et prudente.

Ensuite, le souci de la bonne gestion des finances publiques commande la modération dans le recours à l'emprunt, et, quelle que soit la modicité actuelle du loyer des capitaux, l'accroissement excessif de la dette entraînerait, pour la génération présente et pour celles de l'avenir, des charges particulièrement lourdes aux petits contribuables. Assurément l'hypothèse est que l'argent emprunté ne serait consacré qu'à des travaux d'utilité générale, mais, à admettre que cette utilité soit indiscutablement établie, encore importe-t-il de ne pas engager trop de capitaux à la fois.

Des pays, du reste très riches, se sont obérés, malgré leurs ressources, pour avoir voulu marcher trop vite dans la voie des grandes entreprises, et ont entamé à la fois leur crédit et les facultés contributives de leurs citoyens.

D'autre part, à côté de travaux d'incontestable utilité, des objets d'une urgence tout aussi incontestable solliciteront bientôt une large intervention financière de la part de l'État. Telles, notamment, les assurances ouvrières. Il ne faut pas s'exposer à devoir lésiner dans les matières de haute importance sociale, pour s'être engagé dans des entreprises coûteuses, sans mesure et sans prévoyance.

Enfin, s'il est éminemment désirable que des centres d'activité soient créés sur divers points du pays, il y a lieu pourtant d'éviter une surexcitation factice du marché du travail qui, après une période passagère de mouvement pléthorique, serait inévitablement suivie d'une crise redoutable de stagnation.

Mieux vaut assurer l'activité de l'industrie et du travail pour longtemps, fût-ce avec un peu moins d'intensité, que de la stimuler avec plus d'ampleur, mais moins de stabilité.

Sous l'empire de ces considérations, Messieurs, votre Commission estime que le programme de travaux proposé à la Législature ne pêche pas par défaut de largeur; elle invite le Gouvernement à ne se départir jamais d'une sage modération dans l'emploi des deniers publics, mais surtout dans ses appels à l'emprunt, tout en gardant une vive sollicitude pour le développement économique du pays et pour les œuvres de grande et saine utilité sociale.

#### EXAMEN DES DIVERSES CATÉGORIES DE CRÉDITS.

Certaines propositions de crédits ne comportent guère d'observations.

L'annuité du prêt à l'État indépendant du Congo vise l'exécution continuée de la convention du 3 juillet 1890, approuvée par la loi du 4 août de la même année. C'est la sixième annuité sur dix.

Les explications fournies par le Gouvernement justifient à suffisance les crédits demandés pour l'acquisition d'une partie de la forêt de Freyr, et pour le remboursement de l'avance que la ville de Verviers avait faite en vue de l'érection d'une école normale, dont la construction n'a pas eu lieu.

Les divers crédits militaires n'ont pas reçu un accueil également favorable. L'amélioration du casernement a rencontré une sympathie unanime; le coût de la nouvelle école militaire (4,120,000 francs) a semblé excessif à plusieurs membres; les dépenses pour ouvrages de fortification, matériel d'artillerie et harnachement de la cavalerie, ont été l'objet de critiques de la part des uns, de résignation de la part du plus grand nombre.

Tous les membres de la Commission ont été d'accord pour émettre le vœu, déjà si souvent formulé, de voir les dépenses militaires se réduire de plus en plus au strict minimum, et pour recommander au Gouvernement d'incorporer, le plus promptement et le plus complètement possible, les dépenses de cette nature, dans le budget ordinaire du département de la guerre.

Quant aux crédits sollicités par le département des chemins de fer, la Commission insiste pour qu'au Budget extraordinaire ne figurent plus, à l'avenir, que les dépenses étant en réalité de premier établissement, celles qui augmentent vraiment la valeur du railway de l'État, soit dans ses voies, soit dans son matériel, et non les dépenses d'entretien ou de remplacement.

La Commission exprime des vœux en faveur du développement des chemins de fer vicinaux si utiles aux intérêts de l'agriculture, et en faveur de la réduction des tarifs d'abonnement au téléphone, persuadée que l'abaissement du barème serait largement compensé par l'accroissement de la clientèle.

Le chapitre des routes et bâtiments civils comprend des travaux d'immédiate utilité, tels que les ouvrages d'amélioration de la voirie ou de construction de routes et de ponts. Le développement et le parfait entretien des voies de communication au plat pays, comptent parmi les moyens les plus indispensables et les plus efficaces de favoriser l'industrie agricole, dont la prospérité importe au premier chef à l'intérêt général. A ce titre, la Commission, non seulement approuve les crédits portés au Budget, pour la voirie, mais invite le Gouvernement à ne jamais épargner les dépenses de ce genre, pleinement justifiées au point de vue économique, et indiscutablement légitimes au point de vue de la justice distributive.

A côté de ces travaux d'utilité pure, le budget prévoit l'exécution d'ouvrages où domine le caractère de luxe. Tels les travaux au palais du Cinquantenaire et la construction d'une avenue vers Tervueren.

Il serait aussi excessif de proscrire absolument les travaux de luxe que de les multiplier sans discernement. Les ouvrages esthétiques qui embellissent la capitale d'un pays ont bien aussi leur utilité. C'est avec raison qu'un député ouvrier a pu dire, à la Chambre des Représentants, que les parcs des grandes villes et les avenues publiques tiennent lieu, au peuple, des parcs et des avenues dont les favorisés de la fortune entourent leurs châteaux et leurs villas. Du reste, les attractions de la capitale profitent au pays entier, car l'or des étrangers qu'elles amènent grossit en fin de compte le stock monétaire de la nation, et favorise le commerce du pays; en contribuant à la réduction du taux de l'escompte. Le tout est de garder la juste mesure, de ne pas perdre du côté des charges ce que l'on gagne du côté des recettes, et de ne pas négliger, pour un avantage après tout secondaire, des intérêts plus graves et plus essentiels. Augmenter les attraits esthétiques des villes, c'est fort bien, à condition de ne pas sacrifier les attraits vitaux des campagnes.

Il est bon que le citoyen, bourgeois et ouvrier, s'attache à sa ville natale en s'y plaisant, mais il importe que le campagnard s'attache à son village et à sa terre en s'y plaisant aussi; or, pour s'y plaire, il faut au moins qu'il puisse y vivre sans trop de privations.

Les crédits de luxe portés au budget ne dépassent pas la limite raisonnable; au palais du Cinquantenaire se rattache, du reste, le sentiment patriotique, et il y a tout lieu de croire que le Gouvernement et les Chambres s'entendront, à l'avenir mieux encore que dans le passé, pour garder, en matière de dépenses somptuaires, le juste milieu de la sagesse et de l'opportunité.

Au surplus, les crédits pour dépenses de cette nature seront dorénavant imputés sur les ressources du budget ordinaire et, par conséquent, amortis aussitôt que réalisés.

\* \* \*

Parmi les ouvrages que prévoit le budget extraordinaire pour 1895, les travaux hydrauliques méritent une attention spéciale.

Il s'agit d'abord de l'amélioration continue du régime de nos deux fleuves, au double point de vue de la navigation et de l'écoulement des crues; il s'agit, en outre, d'assurer, par le libre jeu des marées, le maintien

des passes profondes de l'Escaut, si nécessaires à l'accès du port d'Anvers.

Les crédits proposés permettront aussi de poursuivre le vaste travail, dont l'exécution complète reliera au port d'Anvers, par Bruxelles, les régions houillères de Mons et de Charleroi.

Il est également pourvu à la continuation des travaux d'amélioration de la Senne et de la Dyle, et un crédit de 300,000 francs est sollicité pour la construction d'un barrage à établir, à la frontière de France, dans le lit de l'Espierre.

La Belgique ne peut supporter plus longtemps de servir de débouché aux eaux polluées de l'Espierre. Ainsi que l'a dit le Gouvernement dans une réponse à la section centrale, « 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. »

Le Gouvernement français a, depuis longtemps, reconnu que la Belgique ne doit pas être victime de la contamination des eaux par l'industrie de Roubaix et de Tourcoing. Par décret du 22 février 1887, il s'est engagé à pourvoir d'office à l'épuration des eaux de l'Espierre, au cas où les communes du bassin resteraient en défaut d'assurer cette épuration.

Or il est patent que les essais d'épuration ne donnent qu'un résultat imperceptible; nous avons donc le droit incontestable et reconnu de refuser les eaux polluées de nos voisins, et, après la longanimité dont nous avons fait preuve, le moment est venu d'user de notre droit. L'honorable Ministre des Travaux publics a eu raison d'affirmer, à la Chambre des Représentants, qu'il y va de la dignité nationale. La construction du barrage ne sera du reste nullement un acte d'hostilité envers la France : en droit international privé comme en droit civil, « *qui suo jure utitur neminem lædit.* »

\*  
\* \* \*

Les travaux maritimes dont s'occupe le Budget l'emportent sur tous les autres, tant au point de vue financier qu'au point de vue économique.

La Belgique possède trois ports maritimes importants : Anvers, Gand et Ostende.

L'importance de ces ports ne réside pas seulement dans le développement de leurs quais, de leurs bassins, de leurs installations, de leur outillage, mais encore, et surtout, dans l'intensité de leur trafic, la richesse de leur aliment, l'étendue de leurs relations, la régularité de leurs services, la fidélité de leur clientèle.

Ostende voit progresser dans son port le transit des voyageurs et le service postal entre l'Angleterre et le Continent.

Le port de Gand a pris en peu d'années un essor remarquable; les services réguliers s'y multiplient; son trafic en matières premières et en produits divers s'affermi et se développe. Il est aisé de voir qu'il y a là un centre d'activité, un foyer d'affaires qui commande l'expansion. Le port de Gand n'a pas créé son aliment, mais l'abondance de l'aliment force le développement du port et de son accès.

La prospérité du port d'Anvers atteste depuis longtemps la vigueur de sa vitalité. Là aussi, les améliorations, les agrandissements, les extensions

successives ont été l'épanouissement d'une force existante, la conséquence d'un trafic intense, bien plus que la cause créatrice du mouvement merveilleux qu'on y admire.

Le bon sens atteste qu'il importe à l'intérêt général du pays de ne pas marchander à l'égard de ces ports et de leur outillage, non seulement afin de conserver aux dépenses si considérables déjà faites toute leur productivité, mais aussi afin de ne pas comprimer une vitalité immanente, qui ne demande qu'à se dilater sans se heurter aux exigences nouvelles des transports maritimes.

Dans une proportion moindre mais sérieuse toutefois et bien acquise, l'aliment du trafic par eau se développe à Bruxelles. Il suffit, pour s'en convaincre, de jeter les yeux sur la carte figurative du mouvement sur les voies navigables de la Belgique. C'est pourquoi le principe des dépenses de transformation du canal de Willebroeck a droit à l'approbation du Sénat.

Louvain mérite sympathie au même titre que Bruxelles. Les deux canaux brabançons se trouvent dans les mêmes conditions topographiques et économiques, mais il va de soi que l'intervention de l'État devra être proportionnée à l'importance des travaux respectifs.

Louvain s'est toujours trouvée associée à Bruxelles dans les déclarations gouvernementales et dans les débats législatifs, comme dans ceux du Conseil provincial du Brabant. Comme l'a reconnu le Gouvernement, il se présente ici une question de justice distributive qui demande une prompt solution.

La Commission, à la demande d'un de ses membres, prend acte des déclarations faites à la Chambre des Représentants dans la séance du 23 août 1895 par MM. les Ministres des Travaux publics et des finances, aux termes desquelles le Gouvernement reconnaît :

Que les améliorations à apporter au canal de Louvain sont d'intérêt public ;

Que la somme de 5,500,000 francs fixée par l'Administration communale de Louvain constitue un maximum de dépenses, qu'il accepte, de même qu'il admet la répartition qui en a été faite entre l'État, la Province et la Commune ;

Qu'une commission d'études dans laquelle tous les intérêts seront équitablement représentés sera constituée à bref délai, et que ses travaux seront subventionnés par le Gouvernement ;

Que sans attendre le dépôt d'un nouveau budget sur ressources extraordinaires, le Gouvernement, dès que l'accord sera établi entre les pouvoirs publics, sur les conclusions de la commission, saisira la Législature d'un projet de loi réclamant les crédits nécessaires à l'exécution du travail adopté.

\* \* \*

A côté des allocations destinées aux installations maritimes et aux ports rendus insuffisants par l'expansion même de leur vitalité, le budget comprend un premier crédit pour la construction d'un port d'escale en eau profonde sur la côte belge, à Heyst.

L'opportunité de l'existence sur le territoire national d'un port parfaitement aménagé et armé pour les escales des services rapides, semble n'avoir plus guère besoin de démonstration. A de rares exceptions près,

tout le monde en Belgique est d'accord sur cette utilité. Il y a longtemps, du reste, que la question a été mise en lumière.

L'honorable M. de Smet de Naeyer l'a dit à la Chambre des Représentants au mois de mars 1890 : « Il n'est pas impossible qu'avant peu les » nécessités de la concurrence empêcheront les grands transatlantiques de » remonter vers les ports intérieurs pour leurs opérations d'escale, et, » dans ce cas, il serait incontestablement utile de posséder sur la côte » un port de premier ordre admirablement outillé. »

L'honorable M. De Bruyn précisa parfaitement la question à la séance du Sénat du 8 mai suivant : « S'il est de nécessité première, dit-il, de » construire dans tous les pays maritimes des ports de trafic en général, » des ports de petite et moyenne vitesse, il est une catégorie de ports dont » la destination est toute différente, et dont l'utilité se révèle chaque jour » plus pressante à mesure que les transports deviennent plus rapides et » la vitesse plus précieuse à acquérir ; je veux parler des ports d'escale, » des ports d'émigrants, de marchandises de prix et de produits alimen- » taires à transports immédiats.

» Les premiers ports dont j'ai parlé sont d'une manière plus spéciale » les ports des voiliers et des cargo-boats de toutes dimensions ; les » seconds sont plus particulièrement disposés et appropriés pour les lignes » de vitesse, les lignes postales, les paquebots, les transatlantiques et les » longs courriers. Ils sont outillés au point de vue de la vitesse, ils ont des » quais en eau profonde, armés de toutes les installations spéciales et de » tous les engins nécessaires pour l'embarquement et le débarquement » sur les quais ; ils doivent être d'un accostage facile et rapide, *ils doivent » se trouver le plus près possible de la mer, et, conséquemment, à l'inverse » des premiers ports, être placés le moins avant possible à l'intérieur des » terres.* »

Il semble permis d'espérer que l'existence d'un port d'escale sur la côte belge, parfaitement installé, aménagé et outillé, conservera au pays la clientèle de trafic rapide qu'à défaut de pareil port il serait exposé à perdre. On peut même admettre sans témérité que cette clientèle ne tardera pas à se développer. Il paraît probable que les provinces rhénanes, le centre et le sud de l'Allemagne, le Luxembourg, l'Est français, l'Alsace-Lorraine et la Suisse trouveront intérêt à diriger sur la côte belge, où ils rejoindront les paquebots rapides, leurs voyageurs et leurs marchandises de grande vitesse, en destination de l'Angleterre et des pays d'outre-mer. Pourquoi leur imposeraient-ils le détour considérable, et partant onéreux, par Hambourg, Cuxhaven ou Brême ?

Réciproquement, les passagers et les armateurs américains et anglais ne seront-ils pas tentés de réserver leurs préférences au port d'escale et de vitesse de la côte belge, dont la jetée sera la tête de ligne des grands express du réseau ferré de l'Europe centrale ?

La réalisation de ces espérances vaudrait à la Belgique d'incontestables profits. Les nombreux étrangers qui traverseraient son territoire ne passeraient pas sans laisser quelque peu de leur or ; le chemin de fer de l'État y trouverait la source d'abondantes recettes ; l'industrie et le commerce du pays y gagneraient en notoriété et en relations.

Mais sur quel point de la côte le port d'escale doit-il offrir son accostage à la clientèle de vitesse ?

La Commission gouvernementale instituée en 1878, la Commission internationale constituée en 1884, le Comité spécial institué par le Gouvernement en 1890, ont tous donné la préférence à Heyst.

Le Comité de 1890, qui avait pour mission plus spéciale de rechercher la valeur comparative des accès à la mer à Heyst et à Ostende, déclara « que les conditions d'accessibilité actuelles du port d'Ostende sont loin d'être aussi favorables que celles de l'atterrage de Heyst, » et il ajouta que les travaux que l'on pourrait tenter pour améliorer l'accès d'Ostende ne donneraient ni la certitude de l'obtention d'un atterrage équivalent à celui qui existe à Heyst, ni la garantie du maintien de cet atterrage en bon état d'utilisation, sans dépenses par trop onéreuses.

Dès là que Heyst, au jugement des autorités compétentes, remporte la palme de la situation, il reste à redire avec l'honorable M. de Smet de Naeyer que « l'utilité du port de Heyst réside à Heyst même. » Et le complément rationnel et nécessaire des installations de ce port, c'est le chemin de fer, c'est-à-dire la voie du trafic rapide par terre.

A ce point de vue, qui est celui de l'intérêt général de la Belgique, le Gouvernement a eu raison de se désintéresser financièrement de la construction du canal de Heyst à Bruges et d'un port dans cette dernière ville. Mais il aura à établir la voie ferrée et à en organiser le service, dans les conditions voulues pour qu'elle réponde aux exigences de son rôle dans le transit rapide entre régions européennes et pays d'outre-mer.

L'aménagement du railway dans cette vue n'ira pas sans dépenses importantes, dont il y aura lieu d'ajouter le chiffre à celui du forfait de 26,810,629 francs, qui représente le coût, à charge de l'État, de la construction proprement dite du port de Heyst.

Reste la mise à exécution du projet. Ceci nous amène au titre des

#### CONVENTIONS, STATUTS, CAHIERS DES CHARGES ET ANNEXES.

La date très avancée de l'exercice en cours ; la nécessité pour le Sénat de ne pas provoquer par le retard de son vote celui de la mise en train des travaux si impatiemment attendue par l'industrie et le travail, après une expectative déjà trop longue ; l'obligation où l'urgence du vote du Sénat met la Commission du budget extraordinaire de travailler pendant la réunion même de la haute assemblée, tout cela prive la Commission du loisir qui lui serait indispensable pour peser mûrement la teneur et la portée des diverses conventions, statuts et cahiers des charges soumis à son appréciation, pour étudier à suffisance les plans des travaux et pour se rendre compte, par un examen détaillé, et, au besoin, par la vue des lieux, de la valeur de ces plans.

Le Sénat ne se trouvera pas dans une situation plus favorable à cet égard que la Commission elle-même. Dans cet état des choses, il lui répugnera sans doute autant de refuser son approbation aux annexes relatives à l'exécution des grands travaux prévus au budget et de rendre ainsi ces travaux impossibles, que de donner un blanc-seing au Gouvernement, et d'assumer une grave responsabilité en couvrant celle du pouvoir exécutif sans parfaite connaissance de cause.

C'est pourquoi votre Commission vous propose, Messieurs, de s'in-

spirer de l'exemple donné par le Gouvernement lui-même, à l'article 3 de la convention relative aux ports de Heyst et de Bruges, et à l'article 27 du cahier des charges annexé à cette convention. D'après cela, il serait entendu que dans les conditions où elle doit être donnée, l'approbation par le Sénat des plans et conventions visés au Projet de Loi ne dégagera pas le Gouvernement de sa responsabilité; cette responsabilité reste entière, parce que le Gouvernement est censé avoir procédé, dans la plénitude des moyens dont il dispose pour s'éclairer, à toutes les vérifications et constatations, et avoir apprécié à leur juste valeur le mérite de toutes les annexes qu'il présente au Sénat comme dignes de son approbation.

En ce qui concerne spécialement les annexes relatives à la construction et à l'exploitation du port de Heyst, votre Commission, Messieurs, a pensé qu'elle n'avait pas à reprendre par le menu les critiques qu'elles ont soulevées au point de vue financier, au point de vue technique et au point de vue des garanties de bonne construction et de loyale et fructueuse exploitation du port côtier. Il lui a semblé qu'il appartient plutôt au Sénat de porter un jugement moral sur l'ensemble de l'affaire, en recherchant si, en somme, le Gouvernement a agi avec cette sollicitude raisonnable et moyenne dont celle du père de famille avisé est le type traditionnel.

La majorité de la Commission estime qu'à cet égard le Sénat peut avoir ses apaisements.

Un membre éminent de la Chambre des Représentants, l'honorable M. Denis, parlant au nom de l'opposition presque tout entière, a approuvé les projets relatifs à Heyst, au point de vue économique et technique. Il a reconnu que si l'établissement d'un port d'escale sur la côte est d'intérêt national, si l'emplacement choisi est absolument conforme aux indications de la science, le dispositif adopté a été l'objet d'une longue et sérieuse élaboration. D'autre part, le Gouvernement a consulté les hommes spéciaux, les autorités reconnues dans la technique des travaux maritimes et dans la science et la pratique du droit. Une élaboration longue et sérieuse des entreprises, aidée de la consultation d'hommes de conseil autorisé, n'est-ce pas précisément la caractéristique des agissements du père de famille vigilant?

Il est vrai que l'honorable M. Denis, tout comme d'honorables députés d'Anvers, a maintenu, d'une part, que les principes de la concurrence, de la publicité et du forfait, consacrés par la loi organique du 15 mai 1846, n'ont pas reçu leur application rigoureuse, et, d'autre part, que le Gouvernement a eu tort de concéder l'exploitation du port à une société privée.

Toutefois, au jugement de la majorité de votre Commission, il résulte des faits établis et des explications du Gouvernement que la concurrence a pu se produire de manière effective et sérieuse, après une publicité réellement suffisante; le forfait absolu est assuré par l'article 3 de la convention et l'article 27 du cahier des charges.

Que si l'exploitation du port côtier a été confiée à une société privée, ce n'est pas sans garanties solides résultant de la participation de la Ville de Bruges à la gestion de cette société, et de la haute surveillance de l'État, par la délégation d'un commissaire, ayant non seulement les droits de contrôle illimité que confère la législation sur les sociétés anonymes, mais de plus le droit d'assister à toutes les séances du Conseil d'administration.

En définitive, si le Gouvernement a rendu hommage et accordé confiance à l'initiative individuelle dont l'expérience du passé est loin de réclamer la

déchéance, il a assuré en même temps la sauvegarde indispensable des intérêts généraux de l'État et du pays. Aussi, Messieurs, le crédit porté au budget pour entamer la construction du port à la côte a-t-il été voté par la Chambre des Représentants, à l'énorme majorité de 102 voix contre 14 et une abstention.

Vous permettrez, Messieurs, à votre Rapporteur, en sa qualité de mandataire de l'arrondissement de Gand, d'acter et de souligner que la convention conclue à l'intervention de la ville de Bruges prévoit l'éventualité de la mise en communication du port de Gand avec le port à la côte, et stipule que si cette éventualité se réalise, les navires en destination ou venant du port de Gand seront exempts, dans le port à la côte, des taxes obligatoires, lorsqu'ils n'y feront aucun chargement ou déchargement de marchandises et qu'ils n'y séjourneront pas.

\*  
\* \*

L'ensemble du Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1895 a été adopté par la Chambre des Représentants, en sa séance du 23 août 1895, par 53 voix et 38 abstentions.

Votre Commission, Messieurs, par 10 voix et 3 abstentions, a l'honneur d'en proposer l'adoption au Sénat.

*Le Rapporteur,*  
COOREMAN.

*Le Président,*  
Baron T'KINT DE ROODENBEKE.