

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 28 AOUT 1908.

Rapport de la Commission spéciale chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1908.

(Voir les n^{os} 141, 172, 180, 183, session de 1907-1908; — 22, 44, 48, session extraordinaire de 1908, de la Chambre des Représentants, et 9, session extraordinaire de 1908, du Sénat.)

Présents : MM. le Vicomte SIMONIS, Président; COULLIER, DE LANIER, le Baron DE PITTEURS-HIÉGAERTS, HANREZ, HENRICOT, LÉGER, NAVEAU et ASTÈRE VERCRUYSE, Rapporteur.

MESSIEURS,

Le projet du Budget des Recettes et Dépenses extraordinaires, tel qu'il a été présenté par le Gouvernement à la Chambre des Représentants, comprend aux articles 1^{er}, 2, 3 et 4 un ensemble de crédits de la nature de ceux qui prennent habituellement place dans ce budget. Ces crédits s'élèvent au total de fr. 196,258,858 40

Le projet prévoit d'autre part des recettes évaluées à fr. 1,309,500 »

La différence, soit. fr. 194,949,358 40 représente le montant à couvrir au moyen des excédents du budget ordinaire et pour le surplus au moyen de l'emprunt.

Il restait disponible au 1^{er} janvier, sur les crédits précédents, reportés de 1906 et valables jusque fin 1908: fr. 80,461,589 02
sur les crédits reportés de 1907 et valables jusque fin 1909: fr. 96,665,286 56

Soit un total de fr. 177,126,875 58

ANALYSE DU BUDGET.**TITRE PREMIER. — DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.**

Les propositions de crédits contenues dans le présent budget se répartissent de la façon suivante :

ARTICLE PREMIER. — Suivant les détails du tableau annexé, il est ouvert :

Au Ministère de l'Agriculture, un crédit de . . . fr.	3,900,000 »
Au Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes	95,042,000 »
Au Ministère des Finances	1,738,000 »
Au Ministère des Travaux publics	40,412,500 »

ART. 2. — Il est ouvert au Ministère des Travaux publics, pour assurer l'exécution de l'article 3 de l'Acte additionnel au traité de cession de l'État Indépendant du Congo à la Belgique et à alimenter le fonds spécial créé par l'article 4 du même Acte, sans qu'aucun délai ne soit assigné aux imputations, un crédit de . . . fr.

	45,500,000 »
--	--------------

ART. 3. — Il est ouvert au Ministère des Finances, pour faire des avances au fonds spécial institué pour la transformation du quartier de la Putterie, un crédit de fr.

	8,000,000 »
--	-------------

ART. 4. — Sont ouverts les crédits suivants représentant des parties de crédits dont il n'a pu être fait usage dans le délai légal :

A) Au Ministère de la Guerre : 1° pour les travaux de construction et de parachèvement de la nouvelle École militaire, un crédit de fr.	1,682,050 76
2° Pour la construction des routes militaires de Liège et de Namur et l'établissement de réseaux téléphoniques, un crédit de fr.	118,654 77
3° Pour l'extension du champ de tir de l'artillerie à Brasschaet, un crédit de fr.	235,652 87
B) Au Ministère des Finances, pour faire des avances au fonds de garantie institué pour la réparation des dommages résultant des accidents du travail, un crédit de fr.	130,000 »

TITRE II. — DÉPENSES DIVERSES.

ART. 5. — Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, est autorisé à imputer sur les crédits mis à sa disposition par la présente loi divers paiements à faire à divers et dont l'ensemble ne dépasse pas la somme de fr.

	1,266 11
--	----------

ART. 6. — Le même Ministre est autorisé à contracter, en cas de nécessité, des marchés pour la fourniture de matériel de traction et de transport au delà du crédit porté à l'article 5 du tableau annexé à la présente

loi, sans que la valeur de ces marchés puisse excéder une somme égale au montant du dit crédit et seulement pour du matériel à livrer en 1908.

Les paiements en seraient imputables sur le budget extraordinaire de 1909.

TITRE III. — RECETTES EXTRAORDINAIRES.

ART. 7. — Ces recettes se composent :

1° Des quotes-parts des États maritimes dans le rachat du péage de l'Escaut. fr.	28,000 »
2° Part dans la 7° annuité due par la Chine comme indemnité fr.	91,500 »
3° Du produit d'aliénations extraordinaires d'immeubles fr.	450,000 »
4° Du prix de vente de terrains disponibles par suite du démantèlement des places fr.	200,000 »
5° Du prix de vente de terrains à Ostende cédés à M. North. fr.	540,000 »
Total. fr.	1,309,500 »

TITRE IV. — EMPRUNT.

ART. 8. — Le Ministre est autorisé à créer, à concurrence du montant de l'emprunt à contracter éventuellement, des bons du Trésor portant intérêt et payables à une échéance qui ne pourra dépasser cinq ans.

ART. 9. — Le Gouvernement est autorisé à rattacher les crédits extraordinaires reportés aux crédits alloués par la présente loi et à réunir les crédits concernant un même objet.

Il pourra être fait des imputations pendant trois ans sur les crédits ouverts par la présente loi.

AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR LE GOUVERNEMENT ET ADOPTÉS PAR LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

1° Au tableau annexé au Budget :

A l'article 14, la Chambre a adopté la proposition du Gouvernement de porter de 300,000 à 800,000 francs le crédit pour aménagement provisoire des terrains acquis pour le Mont des Arts.

2° Au Projet de Loi :

A l'article 3, le Gouvernement a proposé et la Chambre a adopté d'ajouter :

a) Un article *3bis* : Il est ouvert au Ministère des Affaires étrangères un crédit de 250,000 francs pour l'achat et l'appropriation de l'hôtel affecté à la légation et au vice-consulat de Belgique à Téhéran. Cet article *3bis* est devenu l'article 4 dans le projet transmis au Sénat;

b) Un article *3ter*. Sont approuvés :

1° L'acte passé le 22 juin 1908 portant vente par l'État à la Société du canal et des installations maritimes de Bruxelles, de l'emplacement du

nouvel entrepôt public et de ses dépendances, moyennant 79 annuités de fr. 12,388-38;

2° La convention conclue le 22 juin 1908 entre l'État et la Société du canal et des installations maritimes de Bruxelles, aux fins, notamment, d'augmenter le capital de la société et la part d'intervention de l'État, en raison des changements apportés au projet primitif des travaux.

Le Gouvernement est autorisé à approuver les modifications que la société apportera à ses statuts, conformément à la dite convention.

Cet article 3^{ter} est devenu notre article 5.

c) Un article 3^{quater}. Il est ouvert :

1° Au Ministère des Finances, un crédit de 14,408,000 francs en prévision de l'éventualité où l'État, conformément à l'article 1^{er}, litt. B, 3° et 4° alinéas de la convention conclue le 22 juin 1908 avec la Société du canal et des installations maritimes de Bruxelles, déciderait de libérer au comptant sa souscription à l'augmentation du capital stipulé par le litt. A du même article ;

2° Au Ministère des Travaux publics, un crédit de 1,950,000 francs devant servir, avec le reliquat des crédits votés antérieurement pour la transformation du canal de Bruxelles au Rupel, au paiement à la société susdite, des sommes stipulées au profit de celle-ci par les articles 3 et 5 de la convention du 22 juin 1908. Cet article 3^{quater} est devenu l'article 6.

Un membre proteste contre l'injustice dont Bruxelles et le Brabant sont victimes de la part du Gouvernement.

La Société du Canal maritime de Bruxelles s'est constituée pour aboutir au Rupel à Hellegatver.

L'ensablement du Rupel a obligé à continuer le canal jusque Wintham. Les frais de ce prolongement devaient être supportés par l'État et le Gouvernement les laisse à la charge de la société.

D'ailleurs, le canal maritime tout entier aurait dû être exécuté par l'État, ainsi que cela a été admis d'une manière générale pour les travaux analogues, ainsi que cela s'est fait notamment pour le canal de Gand à Terneuzen. Or, l'État refuse ses subsides au canal de Bruxelles, qui sera ainsi dans l'obligation de maintenir des péages alors qu'il n'en existe pas pour la navigation maritime sur le canal de Terneuzen.

Le Gouvernement a proposé et la Chambre a adopté : 1° une nouvelle rédaction de l'article 6 :

Le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, est autorisé à contracter, en cas de nécessité, des marchés pour la fourniture de matériel de traction et de transport au delà du crédit porté à l'article 5 du tableau annexé à la présente loi, sans que la valeur de ces marchés puisse excéder pour chacune des années 1909, 1910 et 1911 une somme égale au montant du dit crédit et seulement pour du matériel à livrer respectivement en 1909, 1910 et 1911.

Les paiements en seraient imputables sur les budgets extraordinaires de 1909, 1910 et 1911. C'est notre article 9.

2° Un article 6^{bis} : Le Gouvernement est autorisé à exproprier, dans les conditions visées à l'article 1^{er} de la loi du 30 mars 1906 et en vue des destinations qui y sont mentionnées, les immeubles situés sur les

territoires des communes de Hoevenen, Eeckeren et Merxem indiqués aux plans parcellaires et tableaux d'emprises arrêtés par le Ministre des Travaux publics, le 23 avril 1908.

La limite des emprises à effectuer sur le territoire d'Anvers, en vertu du même article, entre le bassin Lefebvre et la digue appelée « Linie Dijk » est modifiée conformément aux indications du plan-tableau arrêté par le Ministre des Travaux publics, le 18 août 1908.

Cet article *6bis* est devenu l'article 10 de notre projet.

EXAMEN EN COMMISSION.

La Commission revient et insiste sur les demandes faites les années précédentes tendant à être mieux renseignée par le Gouvernement sur les crédits alloués pour chaque travail, sur la situation présente de ce travail, sur les dépenses à faire pour son parachèvement et sur l'époque à laquelle ce travail sera terminé.

Elle s'associe au vœu émis sous ce rapport par la Chambre des Représentants.

A l'article 21 du tableau (Chemins de fer), un membre appelle l'attention du Gouvernement sur les passages à niveau qui coûtent cher et sont dangereux et préconise la suppression de tous les passages à niveau du pays.

Maintenant, une somme de 400,000 francs est annuellement consacrée à cet objet et permet la suppression de 43 de ces passages. Comme il y en a environ 6,100, il faudra environ cent quarante-trois ans, dans le système actuel, pour les supprimer tous.

Le membre demande que M. le Ministre hâte cette suppression, qu'il veuille bien donner pour l'année prochaine un devis approximatif du coût de la suppression totale et nous dire en combien de temps ce travail pourrait raisonnablement être exécuté.

Un journal évaluait récemment ce coût à 300 millions. Un membre se demande si, en présence des dangers autrement graves que présente la circulation des automobiles et auxquels le public s'habitue, il est vraiment nécessaire de se livrer à cette énorme dépense pour les passages à niveau.

Il convient sans doute de s'intéresser à ceux qui doivent traverser les lignes du chemin de fer; mais leur premier devoir est de se protéger eux-mêmes.

Qu'on supprime les passages dangereux. S'ils le sont vraiment, les populations accepteront le détour et les inconvénients des passages sur-élevés; elles les répudieront pour les autres.

La Commission est d'avis qu'en principe les passages à niveau doivent être supprimés, en commençant par les plus dangereux. Il y en aura où une simple passerelle suffira pour atteindre le but désiré.

Le même membre est heureux de voir un crédit prévu pour l'achèvement de la gare de Court-Saint-Etienne. Cette gare est trop petite et fort dangereuse. On avait commencé il y a sept ans des travaux qui ont été abandonnés depuis, il espère que le crédit suffira pour les achever complètement.

Il signale de plus qu'il n'existe pas de bureau téléphonique dans le canton de Perwez. L'Administration a offert un raccordement par Landen près de Liège, mais les intéressés demandent avec insistance et raison un bureau téléphonique relié à Bruxelles.

Au même article, un membre demande à poser au Gouvernement la question suivante : « Il y a quatre ans, l'Administration des chemins de fer a décidé de remplacer par une grille en fer la palissade en billes qui sépare la gare d'Arlon de la ville. Ce travail a été reconnu nécessaire, à cause notamment des nombreux vols qui se commettaient dans la gare d'Arlon, et que la police était impuissante à empêcher, vu l'état de la clôture.

La dépense est minime (20 à 25,000 francs). Pourquoi l'Administration, après avoir arrêté depuis longtemps le profil de cette clôture, ne l'exécute-t-elle pas ? »

Le Gouvernement a répondu :

« Il a été décidé, en effet, qu'une grille remplacerait la clôture en billes existante à Arlon le long de l'avenue des voyageurs. Mais il n'est pas tout à fait exact que ce travail ait été reconnu nécessaire à cause des nombreux vols qui se commettent à la gare. Il s'agit ici d'un travail d'embellissement, qu'il est bon d'exécuter sans aucun doute, mais qui ne peut être mis sur le même rang que des travaux intéressant la sécurité de la circulation ou la bonne organisation du trafic. »

A l'article 9 du tableau (Marine), un membre fait remarquer que jusqu'à présent les nouvelles malles ont été payées avec les ressources du budget ordinaire et demande pourquoi cette fois le coût est porté à l'extraordinaire ?

Il lui a été répondu que la malle à acquérir n'en remplace pas une autre, mais constitue une augmentation de matériel.

Au même article, un membre signale que les communications par bateau entre la rive gauche de l'Escaut et Anvers sont manifestement insuffisantes. M. le Ministre des Travaux publics aura à se décider sous peu s'il établira un pont, un tunnel ou un transbordeur ; en espérant que la décision ne se fasse pas trop attendre, il est certain qu'un temps très long se passera encore avant que l'une de ces communications puisse être utilisée ; il y aurait donc grand intérêt pour les habitants de la rive gauche et d'Anvers à n'être plus exposés à devoir attendre souvent de longues heures avant de pouvoir passer avec un véhicule.

A l'article 11 du tableau (Domaine forestier), un membre parle de l'intérêt qu'il y a d'augmenter le domaine forestier ; il signale un lot de 207 hectares sur le barrage de la Gileppe à vendre en ce moment. Il y a aussi le domaine de Pesch de 11,000 hectares et enfin de nombreux hectares appartenant à la ville de Spa.

La Commission recommande ces occasions d'achat à l'attention de M. le Ministre.

A propos de l'article 12 du tableau : Acquisition du bois de Colfontaine, à Eugies et Sars-la-Bruyère, un membre s'étonne qu'on ne fournisse aucun renseignement sur cette dépense de 1,238,000 francs.

A l'article 14 du tableau (Mont des Arts), la Commission est unanimement d'avis d'abandonner le projet actuel du Mont des Arts et d'étudier d'autres projets pour loger nos musées.

Un membre demande s'il n'y aurait pas avantage à réunir tous les musées au Cinquantenaire. On pourrait construire là, les uns près des autres, selon les besoins, une suite de halls, isolés pour l'incendie, mais formant un magnifique quadrilatère.

L'ancien palais de Bourgogne, qui renferme les tableaux anciens, pourrait être approprié pour d'autres besoins : un ministère, par exemple. Il est impossible de continuer à multiplier sur le territoire de Bruxelles les bâtiments publics qui ne paient pas de contributions.

Il lui est répondu que le Parc du Cinquantenaire est éloigné du centre ; que le Musée d'histoire naturelle, établi au Parc Léopold, est beaucoup moins fréquenté qu'autrefois, et la Commission se rallie à l'avis de rechercher de nouveaux emplacements pour nos nouveaux musées, mais sans rien détruire de ce qui existe.

Le même membre suggère l'idée de créer une communication entre le Cantersteen et la rue Belliard d'un côté, et la place du Trône de l'autre, en utilisant les bas-fonds du Parc et passer en tunnel sous la rue Royale et la rue Ducale. Plusieurs membres désirent que ce projet soit signalé.

A l'article 15 du tableau (Place du Palais), la Commission émet le vœu que de nouveaux empiètements ne soient plus faits sur les terrains du Parc.

Au chapitre des travaux hydrauliques, un membre demande à poser au Gouvernement la question suivante :

« Pourquoi le budget ne contient-il pas un crédit pour l'amélioration du Rupel entre Wintham et l'Escaut ? Quelles sont les intentions du Gouvernement à cet égard ? »

Le Gouvernement a répondu :

« Un crédit de 250,000 francs est demandé pour ce travail à l'article 24 du tableau annexé au projet de budget.

» Au moyen de ce crédit et de celui du même import, alloué par la loi du 18 août 1907, le Gouvernement sera en mesure de faire face aux premières dépenses. »

A l'article 19 du tableau (Meuse), un membre trouve que cette somme est insuffisante pour l'exécution des travaux en aval de Liège et insiste sur leur caractère urgent pour la sécurité de la ville et de la banlieue.

A l'article 21 du tableau (Canaux de Liège à Anvers), on demande ce que le Gouvernement compte faire pour mettre ces travaux en rapport avec les besoins des concessions nouvelles.

A l'article 26 du tableau (Dérivation de la Lys), un membre déplore qu'on exécute certains plans qui détruisent les plus beaux sites de ce pays.

A l'article 27 du tableau (Canal de Gand à Ostende), un membre demande que la question suivante soit transmise au Gouvernement :

« Quel est le montant du reliquat disponible sur les crédits alloués précédemment pour les travaux de rectification et d'approfondissement du canal de Bruges à Gand? La somme de 50,000 francs, portée au budget, ne va-t-elle pas provoquer un retard dans l'avancement des travaux en cours? »

Le Gouvernement a répondu : « Le montant du reliquat disponible sur les crédits alloués précédemment pour les travaux d'amélioration du canal de Gand à Ostende s'élevait à 1,500,000 francs au 25 juin 1908.

» Au moyen de ce reliquat et du crédit de 50,000 francs qui est sollicité, on pourra faire face aux dépenses à résulter de ces travaux d'ici au vote du budget extraordinaire de 1909.

» Aucun retard n'est donc à prévoir dans l'avancement des travaux en cours. »

A l'article 33 du tableau (Port de Heyst), un membre a adressé au Gouvernement les questions suivantes :

« Quelle est actuellement la plus grande profondeur au pied du quai de Zee-Brugge? et sur quelle longueur existe cette profondeur?

» Quel a été le mouvement du port de Zee-Brugge et du port de Bruges en 1907?

» Quel a été le tonnage des plus grands navires ayant accosté au môle de Zee-Brugge et combien y a-t-il eu de ces navires?

» Quelles sont les lignes de navigation utilisant Zee-Brugge comme port d'escale?

» Quelles sont actuellement les sommes dépensées pour le port de Zee-Brugge et que reste-t-il à dépenser pour l'achèvement des travaux? »

Réponse :

« On entretient couramment le long du quai du môle de Zee-Brugge des profondeurs de 7 à 8 mètres sous marée basse. Quant à la plus grande profondeur existante, le dernier sondage de la rade accuse une profondeur de 9 mètres sur 450 mètres de longueur.

« En 1907, le mouvement des ports de Zee-Brugge et de Bruges (entrées et sorties réunies) s'est élevé à 846,185 tonnes avec 1,505 navires de mer.

» Les plus grands navires ayant accosté au môle de Zee-Brugge sont deux navires de 4,000 tonnes et un navire de 2,500 tonnes.

» Jusqu'à présent, il y a une ligne de navigation : c'est la ligne de Hull-Zee-Brugge.

» Au 25 juin 1908, les sommes dépensées pour le port de Zee-Brugge et ses dépendances s'élevaient à 44,138,850 francs. La somme disponible sur le montant des crédits alloués était à cette date de fr. 1,335,611-29. »

L'article 3 du projet de loi a trait à la jonction Bruxelles-Nord-Midi. La majorité de la Commission est d'avis, en présence des agrandissements des gares du Nord et du Midi, que ce projet soit abandonné.

Cette jonction ne se ferait pas avec des « ronds d'ardoises », comme le

disait très caractéristiquement un membre; elle pourrait présenter des dangers pour nos monuments et rien ne prouve qu'elle soit nécessaire, d'autres moyens existant pour l'effectuer à l'extérieur de Bruxelles.

Des terrains sont achetés, des expropriations faites, mais il n'y a rien à regretter sous ce rapport. Les terrains se revendront avantageusement et l'occasion sera excellente pour renouveler et embellir ce quartier de la ville.

Néanmoins, des membres objectent que tous les plans ont été étudiés sérieusement et que c'est le projet de jonction par l'intérieur de Bruxelles qui a rencontré l'adhésion du plus grand nombre d'hommes compétents. Ils sont d'avis qu'il ne faut pas l'abandonner à la légère.

Un membre cite l'opinion de l'honorable Rapporteur du budget à la Chambre à propos de la situation du crédit national de la Belgique, et trouve cette opinion trop optimiste. Ce membre vise surtout le malheureux sort de ceux qui sont obligés de vendre en ce moment.

Sans aucun doute, les vendeurs sont à plaindre, mais bien rares sont ceux qui sont absolument obligés de vendre. En effet, si un détenteur de rente belge se trouve avoir besoin d'argent et considère le moment défavorable à la réalisation, il peut mettre ses fonds en report et attendre des temps meilleurs.

En tout cas, le Gouvernement n'a rien à voir dans cette lutte entre l'offre et la demande. Les valeurs d'État sont des valeurs comme les autres, elles sont généralement plus stables, mais la concurrence s'établit entre elles. Quel est l'homme d'affaires qui va donner en Belgique 100 francs pour obtenir 3 francs d'intérêt, quand en Allemagne il peut obtenir les mêmes 3 francs pour un capital de 85 à 90 francs ?

Le rentier, en attendant, continue à toucher ses 3 francs sur la rente belge, toujours la plus sûre et la plus stable, et ne s'inquiète pas du chiffre du capital.

On a critiqué le Gouvernement d'avoir émis des bons du Trésor à 4 p. c. à l'étranger. Mais le Gouvernement s'est adressé d'abord en Belgique et nos Banques, obtenant en ce moment 5 à 6 p. c. de leurs capitaux, n'écoutèrent nullement ses offres.

La France seule donnait de l'argent à 4 p. c., le Gouvernement en a profité et il n'y a qu'à s'en louer. Depuis, l'argent est revenu à meilleur taux et le Gouvernement a écoulé ses bons à 4 p. c. dans le pays.

Un membre pose au Gouvernement la question suivante :

« Veuillez indiquer le nombre de ponts existant sur la Meuse depuis la frontière française jusqu'à la frontière hollandaise et le coût de chacun d'eux. »

Le Gouvernement y a répondu par le tableau suivant :

PONTS ET CHAUSSÉES. — Ponts existant sur la Meuse

DÉSIGNATION DU PONT.	ANNÉE de la construction ou concession.	COUT de la construction.	FIN de la concession.	SUB	
				par l'État.	

MEUSE

1° PONTS CONSTRUITS

Pont de Hastière	1874	233,150	»	»
Id. Dinant	1870	793,240	»	»
Id. Yvoir	1873	274,257	»	»
Id. Lustin	1873	253,536	»	»
Id. Namur (Jambes)	»	»	»	»
Id. Sclayn	1889	500,000	»	»
Id. Andenne.	1854	303,535	»	»
Id. Iluy	1714	»	»	»
Nouveau pont de Seraing	1904	950,000	»	»
Pont du Val-Benoît.	1841	»	»	»
Id. de Fragnée.	1904	2,500,000	»	»
Id. des Arches.	1858	1,240,000	»	»
Id. Wandre	1882	784,400	»	»
Id. Maeseyck	1887	358,479	»	»

2° PONTS

Pont de Rouillon	1907	154,000*	»	112,500
Id. Namèche	1858	200,000	1 ^{er} mars 1951	»
Id. de Ombret	1869	269,416	2 décembre 1960	67,000
Id. Engis	1872	396,344	29 janvier 1964	60,000
Ancien pont de Seraing	1841	480,000	17 octobre 1924	»
Id. Ougrée	1859	400,000	18 juin 1926	»
Id. du Commerce	1860	660,000	30 mars 1956	»
Id. de la Boverie	1844	900,261	4 février 1919	»
Id. Saint-Léonard	1869	504,790	25 juin 1919	»
Id. Hermalle-Argenteau	1869	400,000	13 décembre 1960	»
Id. Visé	1862	615,515	4 juin 1934	210,000

depuis la frontière française jusqu'à la frontière hollandaise.

SIDES ACCORDÉS		DATE	COUT	OBSERVATIONS.
par la Province.	par la Commune et particuliers.	du rachat par l'État.	du rachat par l'État.	

PAR L'ÉTAT.

15,000	17,190	»	»	
»	»	»	»	
5,000	18,000	»	»	
5,000	18,000	»	»	
»	»	»	»	La construction de ce pont remonte au X ^e siècle (?)
10,000	42,727	»	»	
»	»	»	»	
»	»	»	»	On ne possède pas le coût.
»	»	»	»	
»	»	»	»	On ne connaît pas le coût de la construction.
250,000	1,000,000	»	»	
»	»	»	»	
40,000	40,000	»	»	
33,332	30,000	»	»	

CONCÉDÉS.

»	»	»	»	(*) Non compris la route d'accès qui a coûté fr. 81,974.94.
»	»	6 septembre 1886	140,000	
30,000	20,000	1882	Pas connu	
15,000	30,000	30 décembre 1898	151,000	
»	»	20 mai 1898	764,000 (1)	(1) La province et les communes intéressées sont intervenues dans le rachat pour 118,105 francs.
»	»	14 décembre 1903	390,000 (2)	(2) La province et les communes intéressées sont intervenues dans le rachat pour 150,270 francs.
»	»	5 janvier 1904	800,000 (3)	(3) La ville de Liège est intervenue pour 400,000 francs.
»	»	16 août 1883	1,350,000 (4)	(4) La province est intervenue pour 50,000 francs.
»	»	»	»	
»	»	»	»	
40,000	40,000	»	»	

(12)

Un membre proteste contre l'insertion au budget extraordinaire d'un grand nombre de dépenses d'entretien, de renouvellement, de transformation, d'amélioration, de mobilier, de dragage, etc., qui devraient figurer aux budgets ordinaires, de même que les dépenses de luxe et autres qui n'augmentent pas le capital productif de la nation. Ce procédé explique l'exagération de notre Dette publique.

Le Projet de Loi a été adopté par la Chambre des Représentants par 69 voix contre 2 et 39 abstentions.

Votre Commission, Messieurs, vous en propose aussi l'adoption par 5 voix contre 1 et 3 abstentions.

Le Rapporteur,
ASTÈRE VERCRUYSE.

Le Président,
Vicomte SIMONIS.