

(A)

(N° 139.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 7 AVRIL 1892.

Budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1892 (1).



RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. T'KINT DE ROODENBEKE,

MESSIEURS.

Les dépenses extraordinaires prévues, pour l'exercice 1892, par l'article 2 du projet de loi qui nous est soumis s'élèvent à la somme de fr. 42,489,068-57.

Elles se répartissent entre les divers départements ministériels, de la manière suivante :

Ministère de la Justice	fr.	15,537 38
— de l'Intérieur et de l'Instruction publique		1,048,900 »
— de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics		14,508,940 99
— des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.		17,088,690 »
— de la Guerre		10,021,000 »
— des Finances		6,000 »

La plupart de ces dépenses ont pour objet l'amélioration des voies de communication, ferrées ou autres, et l'achèvement de grands travaux publics, tels que les travaux hydrauliques de la Meuse, de la Sambre, de l'Escaut, de la Senne, de la Dyle, de la Lys, du Rupel et de divers canaux, commencés depuis plusieurs années, et qu'il importe de terminer dans le plus bref délai possible, afin de hâter le moment où deviendront productifs les capitaux considérables qui y ont été engagés.

(1) Projet de loi, n° 123.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. VERCRUISSE, DE SNET DE NAEYER, BILAUT, HELLEPUTTE, DE MOREAU et T'KINT DE ROODENBEKE.

Les sommes demandées pour dépenses militaires seront principalement affectées à payer le nouvel armement de l'infanterie et du génie, qui sera fourni pour moitié, dans le courant de cette année, par notre fabrique nationale d'armes de guerre, à compléter le matériel et les munitions de notre artillerie de place, et à mener à bonne fin les travaux de construction, d'agrandissement et d'amélioration de casernes existantes ou à bâtir à Bruxelles, à Lierre, à Malines et à Namur.

Le Gouvernement propose, en outre, l'ouverture de certains crédits au Ministère des Finances et au Ministère de l'Intérieur et de l'Instruction publique (art. 3 du projet de loi); mais, le crédit de 400,000 francs pour le paiement des annuités souscrites et à souscrire par l'État pour la formation du capital d'établissement des chemins de fer vicinaux, et celui de 280,000 francs destiné à faire des avances pour compte des provinces et des communes, quant au paiement des traitements de disponibilité des instituteurs communaux, seront récupérables en recettes (art. 1, nos 3 et 4 du projet de loi) et ne constituent donc pas une charge réelle pour le Trésor public.

Quant au crédit de 2 millions de francs relatif à l'État Indépendant du Congo, il représente, pour l'année 1892, la somme que l'État Belge s'est engagé à lui avancer à titre de prêt, conformément à la convention du 3 juillet 1890, approuvée par la loi du 4 août suivant.

Pour faire face aux dépenses extraordinaires de l'exercice 1892, le Gouvernement dispose actuellement des ressources suivantes (1) :

1 ^o Crédits ou portions de crédits antérieurement votés mais annulés par suite de non emploi au 31 décembre 1891 fr.	9,582,092 22
2 ^o Recettes extraordinaires à effectuer en 1892 (art. 1 ^{er} du Budget)	3,048,000 »
soit ensemble fr.	<u>12,630,092 22</u>

Le surplus sera couvert soit par les bonis éventuellement disponibles que laisseront les budgets ordinaires, soit au moyen d'un emprunt, dont le montant pourra provisoirement être réalisé par l'émission de bons du Trésor à cinq ans d'échéance au plus. (Art. 4.)

Le projet de loi contient encore quelques dispositions que nous croyons utile d'analyser rapidement.

Le Gouvernement demande d'abord qu'il soit fait report, à l'exercice 1892, du reliquat de 6,000,000 resté disponible sur le crédit alloué par la loi du 29 juillet 1889, reliquat annulé au 31 décembre 1891, conformément aux dispositions relatives à la durée des crédits extraordinaires. Cette loi auto-

(1) Voir la note préliminaire du Budget extraordinaire de 1892 (n° 123).

risait le Gouvernement à participer, par une souscription de dix millions de francs, à la constitution de la Société anonyme belge pour la construction du chemin de fer du Congo, de Matadi au Stanley-Pool. Un premier versement de quatre millions a eu lieu sur ce crédit : il s'agit maintenant de mettre le Trésor à même de répondre à un nouvel appel de fonds, déjà effectué, ainsi qu'à ceux qui seraient faits à l'avenir. (Art. 5.)

Il sollicite aussi les pouvoirs nécessaires pour vendre à l'État indépendant du Congo six mille fusils modèle 1777 modifié, et porter au Budget des recettes et des dépenses pour ordre le produit de cette cession, évalué à 60,000 francs, ce qui en permettra le emploi. (Art. 8.)

Enfin, l'article 7 autorise l'État à garantir envers les tiers, pendant 90 ans, l'intérêt et l'amortissement d'obligations à émettre par la Société nationale des chemins de fer vicinaux pour une somme de dix-huit millions de francs, dans le but d'exécuter plusieurs lignes nouvelles dont la Société a déjà obtenu la concession, ou qui sont projetées.

La limite des engagements du Trésor public, comme garant de ces obligations, s'élèvera à une charge annuelle de fr. 580,600, qui viendra s'ajouter à celle de fr. 1,440,000 déjà souscrite par lui à diverses époques dans les mêmes conditions. Cette garantie paraît d'ailleurs devoir être purement nominale, car elle s'applique à des engagements pris par les communes, par les provinces et par l'État lui-même.

L'État indépendant du Congo a fait parvenir à la section centrale, par l'intermédiaire de M. le Ministre des Finances, des renseignements sur sa situation financière et commerciale.

Ils comprennent le Budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'année 1890, le relevé détaillé par quantités et valeurs des marchandises exportées du Congo en 1891, et le mouvement de la navigation aux ports de Boma et de Banana pendant la même année.

Ces documents, très complets et très intéressants, seront publiés comme annexes à ce rapport. Ils permettront à la Chambre de se rendre un compte exact des ressources et des charges de l'État indépendant ainsi que des progrès réalisés dans ces derniers temps, grâce aux efforts persévérants de son Auguste Souverain. Puissent le commerce et l'industrie belges chercher là les débouchés qui leur font de plus en plus défaut en Europe.

EXAMEN EN SECTIONS.

Dans plusieurs sections, des remarques ont été faites à propos de certains articles du Budget ; nous nous bornerons à résumer ici en peu de mots celles qui n'ont pas donné lieu, au sein de la section centrale, à des observations spéciales ou à des questions adressées au Gouvernement.

Dans la 1^{re} section, un membre s'étonne que l'on n'ait pas encore exécuté la route de Tamise à Cruybeke, mise à l'étude depuis longtemps, et émet le vœu de voir le Gouvernement procéder bientôt à l'assèchement et à l'assai-

nissement des Polders du pays de Waes, en intervenant dans le coût des travaux, comme il l'a fait ailleurs, pour un quart des dépenses à supporter par les propriétaires intéressés.

Dans la 2^e section, on a appelé l'attention du Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics sur la nécessité de donner suite au projet d'élargissement de la route de l'État menant de la station de Wichelen à la commune, de procéder à la reprise du pont concédé sur l'Escaut à Uytbergen, et de s'occuper activement de la reconstruction des ponts de Hamme et de Waesmunster. On voudrait aussi qu'une gare nouvelle soit construite à Furnes, que la gare de Termonde soit couverte, et celle d'Alost améliorée au point de vue du service des voyageurs.

Des membres de la 3^e, de la 5^e et de la 6^e section estiment que le subside de 500,000 francs demandé à l'article 9 du Budget des dépenses extraordinaires est insuffisant pour la voirie vicinale. Ils voudraient le voir porter à un million, d'autant plus qu'il serait désirable d'arriver, dans un avenir prochain, à supprimer tous les péages sur les routes de grande communication devant faire retour à l'État et sur les ponts concédés. Ils espèrent que le Ministre des Travaux publics persévéra à cet égard dans la voie où il est entré, et que cette suppression, indispensable aux intérêts agricoles, sera bientôt un fait accompli dans le pays tout entier, notamment dans le nord de la Flandre orientale, qui souffre particulièrement de cet état de choses.

Au sein de la 4^e section, on a soulevé le point de savoir quel est le département ministériel chargé de l'empierrement des routes militaires, si ces routes seront accessibles au public et quand elles seront terminées.

Un membre rappelle les rumeurs qui circulent au sujet de l'insuffisance des fondations du fort de Schooten, et espère que le Gouvernement s'occupera des travaux à faire pour mettre la ville d'Anvers à l'abri d'un bombardement. Un autre membre réclame la démolition éventuelle du tunnel de Braine-le-Comte, et le détournement de la voie ferrée sur ce point : il y aurait tout à la fois économie de temps — le retard causé par le passage du tunnel est de 8 à 10 minutes — et économie d'argent — le coût annuel pour pilotes, feux, etc., étant de 40,000 francs.

Dans la 6^e section, un membre souhaite que les travaux d'aménagement intérieur du Palais du Peuple au Parc du Cinquantenaire soient poussés avec activité, de manière à rendre prochaine l'installation des différents musées qu'il s'agit d'y organiser dans l'intérêt des classes laborieuses.

Un autre membre estime que le Gouvernement devrait majorer la somme à concurrence de laquelle il compte intervenir dans les installations maritimes de Bruxelles : il voudrait aussi le voir prendre à sa charge, à titre exceptionnel, la moitié des annuités à souscrire dans la ligne vicinale de Braine-l'Alleud à la Hulpe; cette ligne est le complément de celle de Wavre à Jodoigne, pour laquelle pareille intervention a été obtenue.

Plusieurs membres sont d'avis que le réseau téléphonique, devenu propriété de l'État, devrait être considérablement étendu, notamment dans le

pays rural, comme on l'a fait en Suisse et dans le Grand-Duché de Luxembourg. Le prix de l'abonnement devrait être progressivement abaissé.

Le projet de loi a été adopté à l'unanimité des membres présents dans toutes les sections, sauf dans la 3^e section, où il y a eu deux abstentions.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

Vu le temps très court dont elle pouvait disposer, à cause de l'époque avancée de la session, la section centrale n'a pas pu discuter toutes les questions posées au sein des diverses sections.

Celles dont elle n'a pas cru devoir s'occuper spécialement pourront d'ailleurs être soulevées au cours de la discussion générale du Budget des recettes et des dépenses extraordinaires. La section centrale a limité ses travaux à l'examen des questions d'intérêt général, dont il a été parlé dans plusieurs sections, ou qui paraissaient de nature à être l'objet de demandes à adresser immédiatement au Gouvernement.

C'est dans cet ordre d'idées qu'elle a étudié le projet de loi.

TITRE I. — RECETTES EXTRAORDINAIRES.

Ce titre n'a donné lieu à aucune observation.

TITRE II. — DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.

Ministère de l'Intérieur et de l'Instruction publique.

Art. 5. — *Construction et amélioration des locaux des Universités de l'État.*

Un membre de la 2^e section demande si cet article prévoit les sommes nécessaires au mobilier scientifique des universités de l'État.

Il résulte des renseignements recueillis par le rapporteur que la somme affectée sur ce crédit au mobilier scientifique des universités s'élève à fr. 63,013-20 et se répartit ainsi :

A l'Université de Gand	fr. 37,280 »
— Liège	fr. 25,733 20

Art. 6. — *Construction et ameublement de maisons d'école primaire.*

Le Gouvernement a été invité à répondre à la question suivante de la section centrale :

QUESTION.

Les communes peuvent-elles obtenir, sur le crédit prévu à l'article 6, des subsides de l'État pour des écoles adoptées,

RÉPONSE.

Les communes peuvent mettre leurs bâtiments scolaires inoccupés à la disposition des écoles adoptées.

QUESTION.

installées dans des bâtiments communaux?

RÉPONSE.

Dans ces conditions, il a paru rationnel de faire intervenir l'État dans les frais occasionnés par l'entretien, l'agrandissement ou l'ameublement de ces locaux.

En effet, il est de l'intérêt des communes de conserver en bon état les bâtiments scolaires qu'elles possèdent, ainsi que l'ameublement et le matériel didactique.

Si, pour une raison quelconque, elles décidaient de revenir à l'enseignement communal, elles trouveraient à leur disposition non seulement des locaux convenables, mais encore un outillage complet.

Cette manière de voir, qui a été partagée par M. le Ministre Melot, est favorable aux intérêts de l'enseignement; si le local et l'ameublement ne sont pas convenables, ce sont les élèves qui en subissent les conséquences.

Les communes qui en font la demande peuvent donc obtenir des subsides sur les fonds de l'État, pour la restauration ou l'ameublement des locaux communaux scolaires mis à la disposition des écoles adoptées.

Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.

ART. 7. Subside pour la participation des industriels belges à l'Exposition de Chicago.

Il n'a pas été nommé de Commission officielle pour la participation de l'art et de l'industrie belges à l'Exposition de Chicago; mais un Comité privé s'est constitué dans ce but; le Gouvernement propose à la Législature d'accorder à ce Comité un subside de 300,000 francs.

Quelques membres trouvent ce subside insuffisant et voudraient le voir majorer, notamment en vue de permettre au Comité d'aider pécuniairement les unions de métiers, telles que celle des armuriers à Liège, qui demandent à organiser à Chicago une exposition de leurs œuvres.

Il résulte des renseignements fournis par le Gouvernement à la section centrale que le crédit de 300,000 francs est suffisant, pour assurer une participation honorable de l'industrie belge à l'Exposition de Chicago. Il appartiendra à la Commission de s'assurer du concours des associations qui pourraient aider au développement de l'industrie nationale, et notamment de l'industrie armurière.

ART. 8. — Subsidés aux communes en vue de travaux d'amélioration de la voirie vicinale et de l'hygiène publique.

Un membre de la 6^e section avait exprimé le désir de voir l'État reprendre tout le réseau de la voirie vicinale : beaucoup de communes négligent en effet l'entretien de leurs routes, en prétextant le défaut de ressources suffisantes.

La section centrale ne partage pas cette manière de voir; elle estime qu'il y aurait de grands inconvénients à centraliser dans les mains de l'État l'ensemble de nos voies de communication. Il faut reconnaître, du reste, que la situation financière des communes rurales est notablement améliorée par la majoration du fonds communal, par l'institution du fonds spécial, et par les modifications récemment apportées aux lois sur l'assistance publique, sur le vagabondage et sur la mendicité. Peut-être l'État pourrait-il cependant intervenir en pareille matière par l'octroi de subsides!

ART. 9. — Construction, redressement et amélioration des routes ou raccordements; élargissement de traverses de grande voirie; construction et reconstruction de ponts ou subsides pour semblable construction; rachat par l'État de routes et de ponts concédés; subsides à accorder aux provinces et aux communes en vue de semblables rachats; annuité à payer à la ville de Bruxelles pour les terrains du parc du Cinquantenaire.

Plusieurs membres se plaignent de voir placer sous une même rubrique des objets qui n'ont aucun rapport entre eux. Ils voudraient qu'à l'avenir on groupât dans des articles distincts les crédits pour les bâtiments civils, et ceux de la grande voirie.

A propos de l'article 9, deux questions ont été posées au Gouvernement.

QUESTIONS.

Quelle est la décomposition du chiffre de 500,000 francs demandé à l'article 9 du Budget extraordinaire de 1892? Quelles sont les sommes dépensées jusqu'ici pour ces divers objets et les engagements pris pour l'avenir? Prière de spécifier la part des crédits accordés à la ville de Bruxelles?

RÉPONSES.

Le crédit de 500,000 francs est décomposé dans le tableau n° I-ci-dessous.

Le tableau n° II indique le relevé des dépenses faites et des engagements pris pour l'avenir.

Quant à la part du crédit réservé à la ville de Bruxelles, il comprend :

1° L'annuité de 50,000 francs consacrée pendant trois exercices à la création d'un square entre le boulevard de Waterloo et le Palais de Justice;

2° Les annuités de 80,000 francs pour l'acquisition du parc du Cinquantenaire. Il reste à liquider de ce chef la somme de 380,000 francs.

Le Gouvernement a adopté comme

RÉPONSES.

ligne de conduite depuis 1889 de diviser les crédits d'après leur destination. C'est ainsi que des crédits spéciaux sont sollicités pour la rue des Quatre-Bras, la rue des Palais et d'autres travaux analogues dans la capitale. Mais les dépenses relatives aux alignements dans les différentes parties du pays ne peuvent pas pratiquement être spécialisées de la même manière.

Il est à remarquer que le disponible des exercices précédents s'élève à 2,596,772 fr., réservés, à 150,000 francs près, à des constructions de routes, Bruxelles étant excepté.

TABLEAU I.

Décomposition du chiffre de 500,000 francs demandé à l'article 9 du Budget extraordinaires de 1892.

		OBSERVATIONS.
Construction, redressement et amélioration de routes.	200,000 »	
Construction de ponts, etc.	»	Le libellé de l'article 9 porte pour mémoire, les mots « : Construction de ponts, etc., » en vue de pouvoir imputer, le cas échéant, des dépenses de l'espèce. Même observation
Élargissement de traverses de grande voirie.	»	
Rachat par l'État de routes ou de ponts concédés.	44,840 »	Routes concédées d'Ertevelde à Bouchaute et au havre de ce nom.
Subsides à accorder aux provinces et aux communes en vue de semblables rachats	»	Mêmes observations que plus haut.
Raccordement des boulevards Léopold II et d'Anvers, à Bruxelles.	»	Id. id.
Annuités à payer à la ville de Bruxelles pour les terrains du parc du Cinquantenaire.	80,000 »	
Intervention de l'État dans la création d'un parc entre le boulevard de Waterloo et le palais de Justice de Bruxelles.	450,000 »	La 1 ^{re} annuité de 80,000 fr. grève le budget de 1892.
Aménagement du parc du Cinquantenaire	»	Id. id.
Solde du subside alloué pour l'établissement de voies de grande communication du quartier Léopold II (agglomération bruxelloise)	25,000 »	
TOTAL.	499,840 »	

TABLEAU II.

Relevé des dépenses faites jusqu'ici et des engagements pour l'avenir en ce qui concerne les divers objets visés à l'art. 9 du Budget extraordinaire de 1892.

SOMME DÉPENSÉS.	ENGAGEMENTS.	Observations.		
Depuis 1859 jusqu'à ce jour, il a été alloué des crédits extraordinaires s'élevant ensemble à fr. 144,121,338, pour construction de routes, de ponts, amélioration de la voirie vicinale, rachat de routes ou de ponts concédés.	38,524,565 94	3,724,940 80	Le chiffre de fr 3,724,940 80 est établi en prenant, tant les travaux en cours que les estimations des travaux dont la réalisation est prochaine. Les tableaux C et D annexés au rapport fait en 1899, au nom de la section centrale, par M. Dumont, renferment des renseignements plus complets. Les travaux proprement dits sont estimés à 720,000 fr.	
Raccordement des boulevards Léopold II et d'Anvers. (Achat de terrains et voûtement de la Petite-Senne.)	930,749 »	»		
Annuités à payer à la ville de Bruxelles pour les terrains du parc du Cinquante-naire acquis par l'Etat	420,000 »	380,000 »		
Intervention de l'Etat dans la création d'un parc entre le boulevard de Waterloo et le Palais de Justice de Bruxelles . . .	»	450,000 »		Sur trois exercices.
Aménagement du parc du Cinquante-naire	446,695 37	»		
Solde du subside alloué pour l'établissement de voies de grande communication au quartier Léopold II	475,000 »	26,000 »		

ART. 15. — Reconstruction du château royal de Laeken.

Le Gouvernement a donné la réponse suivante à une question de la section centrale relative aux travaux du palais de Laeken :

QUESTION.	RÉPONSE.
Les prévisions du devis primitif de la reconstruction du château de Laeken ont-elles été dépassées et dans quelle mesure ? Peut-on considérer comme définitif le chiffre de 4,000,000 de francs indiqué dans la note préliminaire du Budget comme devant être le coût total des travaux ?	La grosse construction et les travaux de parachèvement proprement dits du château de Laeken ont été évalués, d'une manière générale, à 4,000,000 de francs. Les métrés et détails estimatifs indiquent que cette évaluation ne sera pas dépassée.

ART. 18. — Agrandissement de l'hôtel du Gouvernement provincial à Hasselt.

Un membre de la section centrale s'est plaint du retard apporté à l'exécution de ces travaux; il lui paraît urgent de mettre la main à l'œuvre. A ce

propos il a désiré savoir si le crédit de 100,000 francs est un premier crédit, ou s'il constitue le maximum de l'intervention gouvernementale.

Le Gouvernement a répondu que ce crédit est le report de l'article 12 du Budget de 1889. L'État annonçait alors son intention d'intervenir à concurrence de 100,000 dans une dépense évaluée à 200,000 francs. Les acquisitions de terrains demandées par la province comportant une somme plus importante que le devis primitif, il n'a pu être donné suite à la construction.

Le Gouvernement est prêt à s'entendre avec la province pour le surplus, sur les bases de la première intervention.

ART. 25. — *Canaux houillers.*

Les travaux du canal de Charleroi à Bruxelles et ceux du canal du centre se poursuivent régulièrement, mais ils ne pourront être terminés, d'après les prévisions actuelles, que dans plusieurs années; les capitaux engagés dans cette entreprise resteront donc encore improductifs pendant longtemps. Dans ces conditions, un membre de la 2^e section s'était demandé s'il ne serait pas préférable de hâter l'achèvement complet de ces travaux, en les mettant tous en adjudication immédiate.

La section centrale a été avisée par le Gouvernement que les travaux d'achèvement du canal du centre et ceux de mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles ont une importance telle que, pour les mettre tous simultanément en adjudication, le Gouvernement devrait disposer d'un grand nombre de millions.

D'ailleurs, cette mise en adjudication n'est pas possible pour le moment, attendu que le Gouvernement ne dispose pas des terrains nécessaires à l'exécution des travaux et il tient à suivre la ligne de conduite qui lui a été indiquée à plusieurs reprises par la Législature, en n'adjudgeant les travaux qu'après être entré en possession des terrains.

En ce qui concerne spécialement le canal du centre, tous les terrains nécessaires à l'exécution de la dernière section de ce canal ne sont pas encore acquis. De nombreux procès en expropriation sont pendants devant le tribunal de Mons, et le Gouvernement ne peut pas fixer la date à laquelle il pourra faire procéder à l'adjudication des travaux.

Il est inexact de dire que les capitaux dépensés pour les canaux houillers sont restés jusqu'à présent sans résultat utile.

Grâce à la mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles sur le versant de la Sambre, plusieurs charbonnages du Centre peuvent déjà faire des expéditions de houille au moyen de grands bateaux vers le Nord et vers l'Est de la France ainsi qu'en Alsace-Lorraine.

ART. 26. — *Canaux de Liège à Anvers.*

La section centrale ayant demandé une étude d'ensemble sur le régime des eaux dans le Limbourg, au point de vue de la navigation et de l'irrigation, dont les intérêts sont parfois contradictoires, le Gouvernement a

répondu que, pour pouvoir donner satisfaction à ce désir, l'administration devait recueillir divers renseignements, ce qui prendrait un certain temps. Il y aurait lieu, notamment, d'examiner quelle devrait être la répartition, entre le service de la navigation et celui des irrigations, des eaux empruntées à la Meuse à Maestricht en vertu de la convention du 12 mai 1860, ainsi que les mesures à prendre pour augmenter, si possible, la quantité d'eau dont le service des irrigations peut disposer. Cet objet sera mis à l'étude.

ART. 27. — Escaut. — Expropriation et travaux.

A la demande de plusieurs de ses membres, la section centrale a posé au Gouvernement la question suivante :

QUESTION.

On demande le relevé des travaux faits et projetés à l'Escaut, en signalant l'oubli dans lequel paraissent être laissés les affluents de ce fleuve, notamment la Durme, le Moervaart et la Zuidlede ?

RÉPONSE.

Les travaux que l'on exécute à l'Escaut ont un double but : celui de dégager le plus rapidement possible la vallée supérieure des eaux d'inondation et de rendre à l'Escaut maritime toutes les eaux supérieures de son bassin, de manière à améliorer les passes du bas-Escaut et à assurer dans de meilleures conditions le service de la navigation.

Les principaux travaux qui ont été exécutés d'après ce programme depuis une dizaine d'années sont les suivants :

Les redressements de l'Escaut à Esquelmes et à Warcoing dans le Hainaut;

Le redressement et l'élargissement du fleuve depuis Escanaffles jusqu'à l'écluse de Berchem, ainsi que la construction d'une maîtresse rigole pour l'écoulement des eaux des prairies de la rive gauche;

L'exécution d'une coupure avec dérivation à Audenaerde;

L'exécution de diverses coupures sur les territoires de Peteghem, d'Eyne, d'Aspelaere, de Gavre, de Vurste, de Melsen, de Dickelvenne et de Swynaerde;

Les importants travaux effectués dans la traverse de Gand et qui comprennent principalement le redressement et l'élargissement des deux branches de dérivation qui mettent le Haut Escaut directement en communication avec le Bas Escaut;

En aval de Gand, l'exécution de plusieurs coupures notamment à Destel-

RÉPONSE.

bergen, au lieu dit Kleinbosch, au Zwaenhock, à Wetteren, à Schellebelle et à Appels.

Les principaux travaux actuellement en exécution sont les suivants :

La construction d'une maîtresse rigole depuis le chemin d'Audenarde à Renaix jusqu'à l'aval d'Audenarde ;

La reconstruction du pont de Wetteren et l'amélioration de l'Escaut dans la traverse de cette localité ;

Le redressement et l'élargissement de l'Escaut au lieu dit Paardeweide, à Wichelen et à Uytbergen ;

La régularisation de la rive gauche de l'Escaut en aval du pont de Tamise ;

La régularisation de la rive gauche de l'Escaut à Melsene, en vue de l'amélioration de la passe dite du fort Philippe ;

Les draguages dans la passe du fort Philippe.

Le Gouvernement continuera l'exécution des travaux d'amélioration du fleuve, de manière à réaliser le programme d'ensemble qui a été dressé en appliquant les ressources dont il dispose avant tout aux endroits du fleuve qui sont les plus défectueux.

C'est à tort que l'on prétend que les affluents du fleuve sont laissés dans l'oubli.

Les importants crédits sollicités aux budgets antérieurs pour l'amélioration de la Senne, de la Dyle, du Démer et du Rupel, ceux que l'on demande encore au budget actuel démontrent que le Gouvernement fait également exécuter de nombreux travaux à ces cours d'eau.

Mais le programme qu'il s'agit de réaliser est tellement vaste et entraînera à une dépense tellement élevée qu'il est impossible d'entamer simultanément tous les travaux. Aussi, ainsi que le Gouvernement l'a déjà déclaré à plusieurs reprises, les travaux d'amélioration de la Durme et de la Zuidleede seront commencés lorsque d'autres travaux beaucoup plus urgents seront terminés.

ART. 31. — *Senne et Dyle.*

Les questions suivantes ont été posées par la section centrale au Gouvernement :

QUESTIONS.

A quels travaux serviront les 700,000 fr. demandés pour la Senne et la Dyle?

Le Gouvernement a-t-il à sa disposition les crédits nécessaires pour l'amélioration du Démer.

RÉPONSES.

Le crédit de 700,000 francs, demandé pour la Senne et pour la Dyle, servira à continuer les travaux actuellement en exécution à ces deux rivières et qui comprennent d'une part les travaux d'amélioration de la Senne décrétés par la Législature après la reprise de cette rivière par l'État et, d'autre part, les travaux nécessaires pour mettre la ville de Malines à l'abri des inondations de la Dyle.

Le Gouvernement a fait exécuter au Démer les travaux d'amélioration les plus urgents, à savoir : la rectification et l'élargissement de la rivière dans la traverse d'Aerschot.

Ces travaux ont produit de très heureux résultats au point de vue de l'écoulement des crues de la rivière et il semble qu'une évacuation plus rapide des eaux ne pourrait que nuire au régime des prairies en amont d'Aerschot.

Les travaux d'amélioration ne paraissent donc devoir être continués qu'avec une extrême prudence. C'est une question que le Gouvernement doit étudier avec le plus grand soin.

ART. 33. — *Yser.*

A la demande de la 2^e section, la question suivante a été posée au Gouvernement :

QUESTION.

Pourquoi aucun crédit n'est-il sollicité pour les travaux à faire par suite de la convention internationale de 1891 avec la France relativement à l'écoulement des eaux des Moeres?

RÉPONSE.

L'accord international relatif à l'écoulement des eaux des Moeres et à quelques autres questions connexes comporte la transformation complète de deux canaux : celui de Furnes à Dunkerque et celui de Bergues.

Ces travaux de transformation nécessitent des études assez longues et il n'y a

RÉPONSE.

pas lieu de demander de crédit aussi longtemps que les études ne seront pas achevées et qu'on ne sera pas sur le point de pouvoir mettre la main à l'œuvre.

ART. 34. — *Port d'Ostende.*

Un membre de la section centrale a posé la question suivante au Gouvernement :

QUESTION.

Quel est le résultat des travaux faits à la passe située à l'ouest d'Ostende? Pourquoi le Budget ne renseigne-t-il pas les crédits nécessaires aux draguages à faire à l'est d'Ostende?

RÉPONSE.

Avant d'entamer les travaux à l'est, il était essentiel de s'assurer du résultat des travaux faits pour creuser la passe d'ouest.

Au moyen du crédit que la Législature a mis à la disposition du Gouvernement, celui-ci a pu réaliser complètement le programme qu'il avait dressé pour l'amélioration de cette passe du Stroombeek qui est située entre Mariakerke-sur-mer et Middelkerke.

La largeur de la passe a été portée à 600 mètres et sa profondeur à 4^m,50 sous le niveau de basse mer de vive eau.

Il résulte des sondages effectués que la passe se maintient très bien jusqu'à présent; les apports sont très faibles et l'entretien paraît devoir être peu important.

Une adjudication récente vient d'avoir lieu pour les draguages à faire à la côte pendant un bail de cinq années. Il s'agit d'un chiffre de 480,000 mètres cubes, dont une bonne partie sera prise aux environs d'Ostende.

ART. 38. — *Aubel à Bleyberg.*

La 4^e section ayant manifesté le désir de connaître l'état précis des travaux de construction du chemin de fer d'Aubel à Bleyberg, une question a été posée à cet égard au Gouvernement.

Voici quelle a été sa réponse :

« On négocie les acquisitions de terrains. On a déjà acquis : sur *Aubel*, » quinze emprises sur dix-huit; sur *Remersdael*, une emprise sur deux; sur » *Hombourg*, vingt-quatre emprises sur cent quarante; l'expropriation se » poursuit pour sept emprises. Il reste à soumettre à l'enquête le plan

» des travaux à faire sur *Montren* : ce plan pourra être envoyé à la com-
 » mune dans la huitaine.

» Presque tous les projets sont dressés ; l'envoi du cahier des charges est
 » annoncé pour le milieu du mois courant.

» Ce qui précède se rapporte à la ligne proprement dite. L'administration
 » des chemins de fer de l'État est chargée de l'agrandissement de la station
 » de Bleyberg. »

A la demande d'un de ses membres, une autre question, ne se rapportant
 directement à aucun des articles du Budget, a encore été adressée par la
 section centrale au Département de l'Agriculture, de l'Industrie et des
 Travaux publics :

QUESTION.

Pourquoi le Gouvernement ne de-
 mande-t-il pas à la Législature les pou-
 voirs nécessaires pour modifier le cahier
 des charges de la concession de la ligne
 Anvers-Gand par le pays de Waes, de
 manière à permettre la mise à grande
 section de cette ligne ?

RÉPONSE.

La question est complexe. Avant de
 demander des pouvoirs à la Législature,
 il faut qu'il y ait accord entre l'État et la
 Société sur les conditions de la mise à
 grande section.

En principe, l'État n'y fait pas opposi-
 tion, mais des dépenses assez importantes
 seront nécessitées par cette transformation.
 L'accord préalable se négocie en ce mo-
 ment.

Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

ART. 41. Chemins de fer. — Traction et matériel.

Une question a été posée au Gouvernement à propos du chauffage des
 trains.

QUESTION.

Le Département a-t-il arrêté en prin-
 cipe le chauffage des trains à la vapeur,
 ou un crédit n'est-il demandé pour cet
 objet qu'à titre d'essai ?

RÉPONSE.

Le Département n'a pas arrêté en prin-
 cipe le chauffage des trains à la vapeur.
 Les résultats des essais tentés jusqu'ici ne
 sont pas tels qu'une décision de principe
 puisse être prise.

Il s'agit pour le moment de donner
 quelque extension (avec certaines modifi-
 cations d'appareillage) aux essais en cours
 et d'en tenter de nouveaux.

ART. 43. — Télégraphes et téléphones.

A la demande de la section centrale, la question suivante a été posée au
 Gouvernement.

QUESTION.

La section centrale demande s'il ne serait pas possible de relier le réseau téléphonique de Gand à celui de Lille, comme cela vient d'être fait pour le réseau de Courtrai?

RÉPONSE.

L'organisation du service téléphonique entre Gand et Lille nécessite l'établissement d'un nouveau circuit téléphonique entre Gand et Courtrai.

Des ordres sont donnés pour l'exécution de ce travail.

Ministère de la Guerre.

Un certain nombre de questions ont été faites au Gouvernement au sujet des crédits militaires. Nous les résumons ci-après, sous les différents articles auxquels elles se rapportent avec les réponses reçues par la section centrale.

Art. 46. — Amélioration du casernement. — Ecole militaire.

QUESTION.

Le libellé de cet article ne semble prévoir aucun subside pour les travaux à faire à l'école militaire.

La section centrale désirerait être renseignée à cet égard.

Que deviendra l'institut cartographique?

RÉPONSE.

Les fortes dépenses auxquelles l'administration de la guerre a encore à faire face en 1892 pour les fortifications de la Meuse, n'ont pas permis d'élever assez haut le crédit de l'article 46 pour que l'on puisse entreprendre, dès cette année, les travaux de construction d'une nouvelle école militaire.

En aucun cas, l'institut cartographique ne sera déplacé.

Art. 47. — Routes militaires de Namur et de Liège.

QUESTION.

Où en est la construction des routes militaires autour des forts de la rive gauche de l'Escaut, notamment autour du fort de Rupelmonde?

RÉPONSE.

La route militaire de la rive gauche, à Anvers, existe depuis longtemps. Elle passe à la gauche des forts de Cruybeke et de Zwyndrecht et se prolonge jusqu'au fort Sainte-Marie (Calloo) par la digue défensive. A partir du raccordement de la route militaire avec le chemin vicinal pavé de Burght à Cruybeke, les communications militaires vers le fort de Rupelmonde se font par ce chemin, qui passe successivement à Cruybeke, Basel, Steendorp, longe le glacis du fort de Rupelmonde, et se dirige vers Tamise. Une voie de raccor-

RÉPONSE.

dement exclusivement militaire donne accès au fort.

La route militaire de Cruybeke-Zwyndrecht n'est pavée que depuis la route de Gand jusqu'au fort de Zwyndrecht, sur 1,500 mètres. La partie comprise entre ce fort et le chemin vicinal de Burghl à Cruybeke, soit un développement de deux kilomètres environ, n'est pas encore pavée, cette partie de route n'étant pas indispensable à l'approvisionnement des forts.

Si cette route était entièrement pavée, elle rendrait d'importants services aux communes qu'elle dessert, et, notamment, en créant une communication vers l'Escaut pour Zwyndrecht, Beveren et Melsele. La dépense à résulter du pavage dont il s'agit s'élèverait à une quarantaine de mille francs. Le Département de la Guerre serait disposé à remettre cette route aux communes intéressées, si elles s'engageaient à la paver entièrement à leurs frais et à l'entretenir en bon état.

ART. 49. — *Interruption des voies ferrées.*3^e QUESTION.

ART. 49. On demande des éclaircissements sur cet article. Qu'entend-on par interruptions des voies ferrées? Quels sont les travaux à subsidier sur cet article?

RÉPONSE.

L'interruption de la voie ferrée est obtenue en temps de guerre par une destruction qui met la voie hors de service pour un temps plus ou moins long. Les travaux à exécuter dans ce but consistent à creuser des chambres de mines dans les piédroits des viaducs, des piles de pont, etc. Ces travaux sont effectués par les troupes du génie. Les dépenses comportent non seulement l'exécution de ces chambres de mines, mais encore l'acquisition des appareils électriques et des poudres nécessaires pour faire sauter les ouvrages à distance, au moyen de la mine, au moment de l'arrivée de l'ennemi. (Voir note préliminaire de l'article 65 du Budget extraordinaire de 1889).

ART. 51 A 53. — *Armement de l'infanterie, artillerie de place, artillerie de campagne.*

1^{re} QUESTION.

ART. 51 à 53. — La section centrale demande que, pour les dépenses indiquées dans ces articles, on favorise autant que possible les industriels belges.

2^o QUESTION.

La section centrale désire savoir pourquoi le Gouvernement ne cherche pas à faire argent des forts déclassés.

RÉPONSE.

ART. 51. — *Armement de l'infanterie.* — La commande des fusils à répétition destinés à l'infanterie et au régiment du génie a été entièrement remise à la fabrique nationale d'armes de guerre à Liège.

Pour l'approvisionnement en munitions de ces nouvelles armes, le département de la guerre a déjà contracté avec quatre maisons belges pour une première livraison des éléments constitutifs de la cartouche (douille, amorce, balle, poudre). Il en sera de même par la suite pour ce qui concerne la poudre.

Quant aux fournitures ultérieures de douilles et de balles, elles se feront par les cartoucheries du pays, concurremment avec l'École de pyrotechnie.

ART. 52 et 53. — *Artillerie de place et de campagne.* — Tous les projectiles, tant en acier qu'en fonte, seront commandés à la Fonderie royale. Quant aux obus et shrapnels en acier, et aux boîtes profilés destinées à leur confection, ils seront demandés aux usines sidérurgiques du pays.

Les matières premières nécessaires à la confection des affûts métalliques (les flasques notamment) seront demandées aussi à l'industrie nationale.

RÉPONSE.

Le Département de la Guerre a remis à celui des Finances, pour être vendu au profit du Trésor, le fortin de Berchem, à Anvers, et il en sera de même des terrains rendus disponibles par la désaffectation des anciens ouvrages de Liège et de Namur.

Quant aux trois forts de la Tête de Flandre, sur la rive gauche de l'Escaut, à Anvers, il est nécessaire de les conserver provisoirement.

ART. 3 DU PROJET DE LOI.

A propos de l'article 3 du projet de loi relatif aux chemins de fer vicinaux, la section centrale, répondant au désir de la 6^e section, a demandé au Gouvernement pour quels motifs on ne prolonge pas la ligne vicinale de Dolhain à Bas-Eupen.

Voici les explications qui nous ont été données à cet égard :

« Cette question a déjà été posée par M. d'Andrimont, lors de la discussion du budget de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, dans la séance de la Chambre des Représentants du 4 février dernier.

» D'après la réponse de M. le Ministre, à la séance du 11 du même mois, ce serait le Département de la Guerre qui aurait subordonné son avis favorable à un premier prolongement, à la condition que la ligne s'arrêterait à 800 mètres de la frontière. M. le Ministre a promis en même temps de réexaminer la question du prolongement jusqu'à Bas-Eupen.

» M. Simonis, au Sénat, a pris note de la promesse faite à la Chambre par M. le Ministre d'examiner à nouveau la question.

» Dans une note du 19 février 1891, j'ai fait remarquer que M. d'Andrimont était dans l'erreur quand il attribuait la non-exécution du prolongement jusqu'à Bas-Eupen, à l'opposition du Département de la Guerre.

« Voici ce qui a fait ajourner le prolongement dont il s'agit : (je reproduis ma note du 5 février dernier) :

» D'une part, le Gouvernement belge a stipulé, lors de la prise en considération de la demande d'une ligne de Dolhain à la frontière, que, pour empêcher une concurrence préjudiciable au chemin de fer de l'État, la concession serait retirée le jour où un raccordement entre les lignes aboutissant respectivement à Haut-Eupen et à Bas-Eupen viendrait à être établi.

» D'autre part, le Gouvernement allemand impose, comme condition formelle, le raccordement de Bas-Eupen, point où la Société voulait s'arrêter, avec la station d'Eupen-Hook, gare terminus de la grande ligne d'Herbestal à Eupen.

» Le Gouvernement belge ne voit aucun inconvénient à ce que la Société nationale négocie de manière à donner satisfaction, dans la mesure du possible, à la demande formulée. »

ART. 5. DU PROJET DE LOI.

La section centrale désirerait aussi connaître l'état actuel des travaux du chemin de fer du Congo, de Matadi à Stanley-Pool.

Elle a reçu à cet égard du Gouvernement de l'État indépendant du Congo une note détaillée, qu'elle croit intéressant de communiquer à la Chambre. On la trouvera à la suite de ce rapport. (Voir annexe n° II). Bornons-nous à constater pour le moment que, si les travaux ne sont pas actuellement aussi

avancés qu'on l'avait espéré, c'est à cause des lenteurs de la mise en train, dues à des circonstances imprévues ou fortuites, et surtout par suite du recrutement difficile des travailleurs noirs, indispensables pour mener à bonne fin les terrassements nécessaires.

Au cours de la discussion générale à laquelle le Budget a donné lieu, la section centrale a émis le vœu de voir le Gouvernement renseigner dorénavant, pour les différents crédits demandés quelles sommes ont déjà été dépensées et quelles sommes seront encore nécessaires pour l'achèvement des travaux.

Le Budget des dépenses et des recettes extraordinaires pour l'exercice 1892 a été voté à l'unanimité des membres présents. La section centrale a l'honneur d'en proposer l'adoption à la Chambre.

Le Rapporteur,

B^{on} ARNOLD T'KINT DE ROODENBEKE.

Le Président,

TACK.

ANNEXES.

ANNEXE N° I.

Renseignements sur la situation financière et commerciale de l'État Indépendant du Congo.

RECETTES ET DÉPENSES DE L'EXERCICE 1890.

Le Gouvernement a publié l'année dernière, comme annexe au projet de budget des recettes et des dépenses extraordinaires de l'exercice 1891, un tableau présentant les évaluations budgétaires de l'État Indépendant du Congo pour l'exercice 1890 et le résultat financier probable de cet exercice :

Le résultat définitif est aujourd'hui connu. On trouvera ci-après, n° I, un tableau indiquant, en regard des évaluations budgétaires, les chiffres des recettes et des dépenses réellement constatées.

RECETTES ET DÉPENSES DE L'EXERCICE 1891.

Le décret du 14 février 1891 contenant le budget de l'État Indépendant pour l'exercice 1891 a été publié également l'année dernière.

Quelques modifications, relativement peu importantes, ont été apportées à ce budget par des décrets ultérieurs, qu'il a paru sans intérêt de reproduire ici. Les résultats des opérations de recette et de dépense de l'année 1891 sont encore trop imparfaitement connus en ce moment pour pouvoir être donnés avec une approximation suffisante; le Gouvernement publiera l'année prochaine, avec les évaluations budgétaires complétées, les chiffres définitifs des recettes et des dépenses.

BUDGET DE L'EXERCICE 1892.

Le Gouvernement de l'État Indépendant n'a pu jusqu'à présent dresser le budget détaillé de l'exercice courant, par suite du retard qu'a subi la ratification de l'Acte général de Bruxelles et de l'incertitude où il s'est trouvé

au sujet de l'application des droits d'entrée visés dans la déclaration du 2 juillet 1890.

Un décret du 29 décembre 1891 a ouvert des crédits provisoires à concurrence de fr. 1,316,917-50 pour assurer le service pendant les trois premiers mois de 1892.

MOUVEMENT COMMERCIAL.

Le tableau ci-annexé n° II donne le relevé détaillé, par quantités et valeur, des marchandises exportées de l'État Indépendant pendant l'année 1891.

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION.

Les tableaux n° III et IV ci-joints, faisant suite à ceux qui ont été publiés antérieurement, indiquent, pour la même année, le mouvement de la navigation aux ports de Boma et de Banana.



ÉTAT INDÉPENDANT DU CONGO

BUDGET

DE L'ANNÉE 1890.

ÉTAT

des recettes et des dépenses effectuées et règlement définitif du budget.

§ 1^{er}. RECETTES.

DÉSIGNATION DES RECETTES.	SITUATION DES RECETTES.		Observations.
	ÉVALUATIONS budgétaires.	TOTAL des recettes effectuées en faveur de 1890.	
Report de l'excédent du compte général du budget 1889.	»	170,815 50	
Subsides du Souverain.	1,200,000 »	1,939,374 25	
Prélèvement sur le bénéfice de l'emprunt.	1,370,956 02	40,671 12	
Taxe d'enregistrement des terres et recettes cadastrales.	2,500 »	5,735 »	
Recettes domaniales : Vente et location de terres, coupes d'arbres, réalisation de produits provenant des domaines de l'État; recettes extraordinaires et accidentelles	575,500 »	97,047 61	
Droits de sortie	125,000 »	209,297 50	
Produit net des postes	24,000 »	25,032 45	
Taxes maritimes.	28,000 »	39,455 »	
Recettes judiciaires	1,000 »	14,012 10	
Droits de chancellerie; taxes sur les brevets; frais de dépôt d'actes notariés; actes de l'état-civil.	1,200 »	2,095 42	
Transports effectués par l'État. (Bateaux et porteurs.)	15,000 »	84,088 72	
Taxes sur le portage	6,000 »	18,614 »	
Produit de marchandises vendues et non remplacées	»	10,657 70	
Droit de patente payé par les Arabes	»	1,197 »	
(Article additionnel.) Avance de l'État belge du 4 août 1890.	»	5,000,000 »	
TOTAL.	5,147,156 02	7,678,291 29	

§ 2. DÉPENSES.

Chapitres du budget.	Articles du budget.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	SITUATION DES DÉPENSES.	
			Montant des crédits.	Montant des dépenses.

TABLEAU II. Département de l'Intérieur.

I.		Services d'Europe.	
1	Administrateur général	10,000 »	8,433 33
2	Personnel : Traitements	37,000 »	37,000 »
3	Traitement de M. Stanley	23,413 »	23,297 80
4	Bibliothèque : Publications périodiques, livres, cartes et brochures, frais de rédaction	3,000 »	3,898 82
5	Matériel et frais d'administration.	20,200 »	20,200 »
6	Voyages d'Europe	1,200 »	1,127 24
II.		Administration en Afrique.	
7	Gouverneur général, vice-gouverneur général et inspecteurs d'État	70,000 »	63,883 37
8	Frais de représentation alloués au gouverneur général et à son délégué	3,500 »	3,409 33
9	Administration centrale : Traitements	10,000 »	10,106 15
10	Administration des districts : Traitements	100,003 86	100,003 86
11	Entretien du personnel de l'administration en Afrique. Vivres et autres objets de consommation :		
	a) payables en numéraire	»	»
	b) — en marchandises	»	»
III.		Forcés publics :	
12	Personnel blanc : Traitements	146,866 52	146,866 52
13	Personnel noir :		
	a) Salaire payable en numéraire. Salaire payable en numéraire pour services rendus en 1890 fr. 348,172		
	dont une somme de fr. 228,044		
	non exigible en 1890 pourra être reportée au budget de 1891.		
	Reste payable en 1890 fr. 120,128		
	à ajouter la somme de fr. 100,375		
	exigible en 1890 pour services rendus en 1888 et 1889.		
	Total payable en numéraire fr. 220,503	331,433 28	267,070 88
	b) payable en marchandises fr. 294,068	»	»
	A reporter	839,432 66	788,350 28

Chapitres du budget.	Articles du budget.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	SITUATION DES DÉPENSES.	
			Montant des crédits.	Montant des dépenses.
		Report.	839,452 00	788,350 23
	14	Entretien du personnel de la force publique : Vivres et autres objets de consommation.		
		a) payables en numéraire	»	»
		b) — en marchandises.	»	»
	15	Personnel noir : Transport et frais de recrutement et de rapatriement	234,956 15	255,252 50
	16	Armement; achat de fusils, munitions et rechanges	159,817 »	159,333 05
	17	Habillement et équipement	64,200 »	64,200 »
IV.		Service maritime.		
	18	Personnel : Traitements	114,075 »	113,936 16
	19	Entretien du personnel du service maritime : Vivres et autres objets de consommation :		
		a) payables en numéraire	»	»
		b) — en marchandises	»	»
	20	Bateaux : Achat d'embarcations	326,400 »	326,326 68
	21	— Entretien, rechanges et combustible	49,100 »	48,377 59
V.		Service sanitaire.		
	22	Personnel : Traitements	43,433 14	43,453 14
	23	Entretien du personnel du service sanitaire : Vivres et autres objets de consommation :		
		a) payables en numéraire	»	»
		b) — en marchandises.	»	»
	24	Médicaments; instruments de chirurgie et autres dépenses pour le service de santé et le service vétérinaire	24,772 »	22,907 72
VI.		Artisans.		
	25	Artisans de divers métiers : Salaires	61,800 »	55,751 42
	26	Entretien des artisans : Vivres et autres objets de consommation :		
		a) payables en numéraire	»	»
		b) — en marchandises	»	»
		Δ reporter.	1.038,055 93	1,875,898 14

Chapitres du budget.	Articles du budget.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	SITUATION DES DÉPENSES.	
			Montant des crédits.	Montant des dépenses.
		Report.	1,958,035 95	1,875,898 14
	27	Outils pour artisans, instruments agricoles	15,107 »	12,933 15
VII.		Matériel.		
	28	Mobilier des stations, objets de voyage et de campement	35,202 »	34,511 80
	29	Constructions nouvelles	6,250 »	6,250 »
	30	Matériaux pour la construction et l'entretien de bâtiments de l'Etat	37,500 »	36,201 84
	31	Fournitures de bureau; instruments de précision, bibliothèque de l'administration centrale à Kouma et de l'administration des districts	12,400 »	12,400 »
VIII.		Bestiaux.		
	32	Entretien et développement de troupeaux, animaux pour le service des transports	15,500 »	15,345 »
IX.		Service des caravanes, palabres, etc.		
	33	Service des caravanes, palabres et présents aux chefs indigènes. (Dépense à faire en marchandises)	»	»
X.		Dépenses diverses.		
	54	Frais de voyage des agents se rendant en Afrique ou en revenant	157,410 »	151,962 88
	55	Frets et assurances	181,400 »	181,242 31
	56	Dépenses imprévues non libellées au budget	120,000 »	118,161 17
	56a	Vivres, etc., payables en numéraire	384,221 20	584,221 20
	56b	Vivres et salaires payables en marchandises	1,015,654 »	1,014,529 70
		Totaux du tableau II.	3,936,700 15	3,845,475 08

Chapitres du budget.	Articles du budget.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	SITUATION DES DÉPENSES.	
			Montant des crédits.	Montant des dépenses.

TABLEAU III. *Département des Finances.*

I.	Services d'Europe.			
	37	Administrateur général	10,000 »	10,000 »
	58	Personnel : Traitements	20,100 »	20,033 50
	59	Matériel et frais d'administration	7,200 »	7,102 75
II.	Services d'Afrique.			
	40	Personnel : Traitements	57,000 »	45,414 41
	41	Entretien du personnel : Vivres et autres objets de consommation payables en numéraire	37,483 »	37,483 »
III.	Dépenses diverses.			
	42	Frais de voyage des agents allant en Afrique ou en revenant	14,000 »	12,667 66
	43	Dépenses imprévues non libellées au budget	1,803 60	1,803 60
	45a	Paiement d'arriérés dus par l'État indépendant, par prélèvement sur la première annuité de 5 millions versée par l'État belge (loi belge du 4 août 1890). (Article additionnel.)	2,600,000 »	2,600,000 »
		TOTAUX du tableau III.	2,747,588 60	2,732,506 92

Chapitres du budget.	Articles du budget.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES.	SITUATION DES DEPENSES.	
			Montant des crédits.	Montant des dépenses.

TABLEAU IV. Département des Affaires Étrangères et de la Justice.

I.	Services d'Europe.			
	44	Administrateur général.	10,000 »	10,000 »
	45	Personnel : Traitements	14,400 »	14,599 92
	46	Matériel et frais d'administration	6,000 »	6,083 58
II.	Postes.			
	47	Personnel des bureaux de poste. (Le service est fait par les agents du Département des Finances.)	»
	48	Transport des correspondances et matériel	5,000 »	4,912 77
III.	Navigation.			
	49	Personnel du commissariat maritime : Traitements	11,000 »	9,291 38
	50	Entretien du personnel du commissariat maritime : Vivres et autres objets de consommation payables en numéraire	7,044 37	7,044 37
	51	Matériel et divers.	25,400 »	25,128 »
IV.	Justice.			
	52	Personnel : Traitements	26,000 »	25,916 64
	53	Interprètes et frais divers de justice.	2,000 »	1,172 80
	54	Entretien du personnel judiciaire : Vivres et autres objets de consommation payables en numéraire	9,592 50	9,592 50
V.	Cultes.			
	55	Subsides aux missionnaires et divers	10,000 »	10,000 »
VI.	Dépenses diverses.			
	56	Frais de voyage des agents allant en Afrique ou en revenant.	4,000 »	4,000 »
	57	Bulletin officiel	1,600 »	1,600 »
	58	Dépenses imprévues non libellées au budget	8,000 »	7,986 88
		Totaux du tableau IV.	139,830 87	134,828 54

RÉCAPITULATION DES DÉPENSES.

TABLEAU II. — Département de l'Intérieur	5,956,700 15	5,845,475 08
— III. — des Finances	2,747,588 00	2,752,506 92
— IV. — des Affaires Étrangères et de la Justice. .	159,836 87	154,828 34
TOTAUX GÉNÉRAUX. . .	6,824,125 62	6,710,810 34

Statistique des produits exportés de l'État Indépendant du Congo pendant l'année 1891.

N. B. — Dans cette statistique, on entend par Bas-Congo toute la région du fleuve qui s'étend de la côte au Stanley-Pool, y compris la région de N'Zobé sur le Chiloango.

Les pays de destination indiqués dans le tableau sont les pays vers lesquels les marchandises sont expédiées en quittant le territoire de l'État Indépendant, la destination définitive restant inconnue.

PRODUITS exportés.	PAYS DE PROVENANCE des MARCHANDISES.		QUANTITÉS nettes.	VALEURS.	PAYS DE DESTINATION des MARCHANDISES.		QUANTITÉS nettes.	VALEURS.			
ARACHIDES.	État Indépendant (Bas-Congo).	Kilog.	150	Fr. c.	45 »	Possessions portugaises (rive gauche du Congo)	Kilogr.	Fr. c.			
	— (Haut-Congo).	»	»	»	»				2,080	626 70	
	TOTAL DU COMMERCE SPÉCIAL.		150		45 »						
	Possessions portugaises (rive gauche du Congo)		1,950		581 70						
	TOTAL DU COMMERCE GÉNÉRAL.		2,080		626 70				TOTAL . . .	2,080	626 70
CAFÉ.	État Indépendant (Bas-Congo).		9,495		18,420 50	Angleterre France Pays-Bas					
	— (Haut-Congo).		»		»				5,484	10,038 96	
	TOTAL DU COMMERCE SPÉCIAL.		9,495		18,420 50				2,876	5,570 44	
	Possessions françaises (côte maritime)		611		1,185 54				838,308	1,626,313 64	
	Possessions portugaises (rive gauche du Congo)		96,510		186,841 40						
	Possessions portugaises (côte maritime)		740,250		1,456,085 »						
	TOTAL DU COMMERCE GÉNÉRAL.		846,666		1,642,552 04				TOTAL . . .	846,666	1,642,552 04
CAOUTCHOUC.	État Indépendant (Bas-Congo).		68,846		275,384 »	Possessions portugaises (côte maritime) Possessions portugaises (rive gauche du Congo) Belgique Angleterre France Pays-Bas					
	— (Haut-Congo).		12,854		51,550 »				20,267	81,068 »	
	TOTAL DU COMMERCE SPÉCIAL.		81,680		526,720 »				14,389	57,556 »	
	Possessions françaises (côte maritime)		56,164		144,650 »				5,057	20,148 »	
	Possessions portugaises (rive gauche du Congo)		240,444		961,770 »				16,350	65,400 »	
	Possessions portugaises (côte maritime)		221,675		886,692 »				5,979	15,916 »	
	TOTAL DU COMMERCE GÉNÉRAL.		579,961		2,319,844 »				TOTAL . . .	579,961	2,319,844 »

PRODUITS exportés.	PAYS DE PROVENANCE des MARCHANDISES.		QUANTITÉS	VALEURS.	PAYS DE DESTINATION des MARCHANDISES.		QUANTITÉS	VALEURS.
			nettes.				nettes.	
COPAL.	État Indépendant (Bas-Congo).		Kilogr. 717	Fr. c. 1,254 75	Possessions françaises (Haut-Congo) . . .		Kilogr. 240	Fr. c. 420 »
	— (Haut-Congo).		240	420 »	Pays-Bas		47,707	83,644 75
	TOTAL DU COMMERCE SPÉCIAL.		957	1,674 75				
	Possessions portugaises (côte maritime)		47,080	82,590 »				
	TOTAL DU COMMERCE GÉNÉRAL.		48,057	84,064 75	TOTAL . . .		48,057	84,064 75
HUILE DE PALME.	État Indépendant (Bas-Congo).		1,575,192	840,525 68	Possessions portugaises (côte maritime)		606,945	327,750 30
	— (Haut-Congo).		»	»	Possessions portugaises (rive gauche du Congo)		57,857	31,251 98
	TOTAL DU COMMERCE SPÉCIAL.		1,575,192	840,525 68	Belgique		85,475	45,076 50
	Possessions françaises (côte maritime)		82,540	44,463 60	Angleterre		104,752	56,506 08
	Possessions portugaises (rive gauche du Congo)		429,283	251,812 82	Allemagne		3,572	1,820 88
	Possessions portugaises (côte maritime)		187,206	101,159 84	France		22,223	12,000 42
	TOTAL DU COMMERCE GÉNÉRAL		2,272,111	1,226,059 94	Pays-Bas		1,305,307	752,405 78
IVOIRE.	État Indépendant (Bas-Congo).		31,554	826,680 »	Possessions portugaises (côte maritime)		9,837	196,740 »
	— (Haut-Congo).		110,441	2,208,820 »	Possessions portugaises (rive gauche du Congo)		4,542	90,840 »
	TOTAL DU COMMERCE SPÉCIAL.		141,775	2,855,500 »	Possessions françaises (Haut-Congo)		52,757	654,740 »
	Possessions françaises (côte maritime)		14,568	291,360 »	Belgique		68,163	1,563,500 »
	Possessions françaises (en amont de Manyanga)		2,005	41,860 »	Angleterre		12,156	242,720 »
	Possessions portugaises (rive gauche du Congo)		5,782	115,640 »	France		500	11,580 »
	Possessions portugaises (côte maritime)		1,687	55,740 »	Pays-Bas		37,910	758,580 »
TOTAL DU COMMERCE GÉNÉRAL.		165,905	3,518,100 »	TOTAL . . .		165,905	3,518,100 »	
NOIX PALMISTES.	État Indépendant (Bas-Congo).		4,714,765	1,520,155 64	Possessions portugaises (côte maritime)		1,705,176	477,449 28
	— (Haut-Congo).		»	»	Possessions portugaises (rive gauche du Congo)		355,512	93,585 56
	TOTAL DU COMMERCE SPÉCIAL.		4,714,765	1,520,155 64	Belgique		505,898	83,651 44
	Possessions françaises (côte maritime)		315,280	88,278 40	Angleterre		21,017	5,884 76
	Possessions portugaises (rive gauche du Congo)		755,672	211,588 16	Allemagne		472,076	152,181 28
	Possessions portugaises (côte maritime)		872,680	214,552 08	France		4,274	1,196 72
	TOTAL DU COMMERCE GÉNÉRAL.		6,058,401	1,864,552 28	Pays-Bas		5,810,448	1,068,605 44
				TOTAL . . .		6,658,401	1,864,552 28	

PRODUITS exportés.	PAYS DE PROVENANCE des MARCHANDISES.		QUANTITÉS nettes.	VALEURS.	PAYS DE DESTINATION des MARCHANDISES.		QUANTITÉS nettes.	VALEURS.
			Kilogr.	Fr. c.			Kilogr.	Fr. c.
SÉSAME.	État Indépendant (Bas-Congo).		156	30 »	Pays-Bas.		156	30 »
	— (Haut-Congo)		»	»				
	TOTAL DU COMMERCE SPÉCIAL.		156	30 »		TOTAL.		156
ORSEILLE.	État Indépendant (Bas-Congo).		840	924 »	Pays-Bas		18,388	20,226 80
	— (Haut-Congo).		»	»				
	TOTAL DU COMMERCE SPÉCIAL.		840	924 »				
	Possessions portugaises (rive gauche du Congo)		853	938 30				
	Possessions portugaises (côte maritime)		16,693	18,364 30				
TOTAL DU COMMERCE GÉNÉRAL.		18,538	20,226 80	TOTAL.		18,538	20,226 80	
ROCOU.	État Indépendant (Bas-Congo).		400	559 »	Pays-Bas.		3,028	3,350 80
	— (Haut-Congo).		»	»				
	TOTAL DU COMMERCE SPÉCIAL.		400	559 »				
	Possessions françaises (côte maritime)		2,373	2,810 30				
Possessions portugaises (rive gauche du Congo)		168	181 50					
TOTAL DU COMMERCE GÉNÉRAL.		3,028	3,350 80	TOTAL.		3,028	3,350 80	
CIRE.	État Indépendant		»	»	Pays-Bas.		15,081	37,702 50
	Possessions portugaises (côte maritime)		15,081	37,702 50				
	TOTAL DU COMMERCE GÉNÉRAL.		15,081	37,702 50		TOTAL.		15,081
COTON.	État Indépendant		»	»	Pays-Bas.		1,669	1,833 90
	Possessions portugaises (côte maritime)		1,669	1,833 90				
	TOTAL DU COMMERCE GÉNÉRAL.		1,669	1,833 90		TOTAL.		1,669

PRODUITS exportés.	PAYS DE PROVENANCE des MARCHANDISES.	QUANTITÉS nettes.	VALEURS.	PAYS DE DESTINATION des MARCHANDISES.	QUANTITÉS nettes.	VALEURS.
FIBRES VÉGÉTALES.	État Indépendant	»	»	Pays-Bas.	3,202	539 64
	Possessions portugaises (côte maritime)	3,202	539 64			
	TOTAL DU COMMERCE GÉNÉRAL.	3,202	539 64			
PEAUX BRUTES.	État Indépendant	»	»	Pays-Bas.	14,030	15,464 00
	Possessions portugaises (côte maritime)	14,030	15,464 00			
	TOTAL DU COMMERCE GÉNÉRAL.	14,030	15,464 00			

RÉCAPITULATION.

Valeur totale des exportations de 1891.

PROVENANCES.		DESTINATIONS.		
	COMMERCE		COMMERCE général.	
	spécial.	général.		
État Indépendant (Bas-Congo).	3,092,943 37	5,353,519 37	Possessions portugaises (côte maritime)	1,085,007 58
État Indépendant (Haut-Congo)	2,260,576 »		Possessions portugaises (rive gauche du Congo)	273,638 04
Possessions françaises (côte maritime)	»	872,553 64	Possessions françaises (Haut-Congo)	633,160 »
Possessions françaises (en am ^e de Manyanga)	»	41,860 »	Belgique	1,814,173 94
Possessions portugaises (rive gauche du Congo)	»	1,700,359 88	Angleterre	381,209 80
Possessions portugaises (côte maritime)	»	2,858,526 36	Allemagne	134,002 16
			France	46,072 58
			Pays-Bas	6,448,333 15
TOTAUX . . fr.	5,353,519 37	10,533,619 25	TOTAL . . fr.	10,533,619 25

Mouvement des ports de Boma et de Banana pendant l'année 1891.

Mouvement du port de Boma

NATIONALITÉ DES BATIMENTS.	1 ^{er} Trimestre.				2 ^e Trimestre.			
	Navires au long cours.		Bâtimens de cabotage.		Navires au long cours.		Bâtimens de cabotage.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.

EN

Allemands	3	3,080	»	»	4	3,233	»	»
Américains	»	»	»	»	»	»	»	»
Anglais	14	14,108	3	405	15	17,121	2	310
Belges	1	384	23	2,677	1	384	13	2,015
Français	2	2,816	41	477	2	3,474	26	293
Hollandais	»	»	36	870	»	»	34	588
Portugais	»	»	5	344	»	»	8	542
TOTAUX	20	21,288	108	4,833	22	26,252	83	3,748

SUR

Allemands	3	3,080	»	»	4	3,233	»	»
Américains	»	»	»	»	»	»	»	»
Anglais	14	14,108	4	620	14	13,951	2	310
Belges	1	384	23	2,677	1	384	14	2,170
Français	2	2,816	37	524	2	3,474	51	335
Hollandais	»	»	36	870	»	»	34	610
Portugais	»	»	6	432	»	»	9	549
TOTAUX	20	21,288	108	4,923	21	23,062	90	3,984

pendant l'année 1891.

3 ^e Trimestre.				4 ^e Trimestre.				Année 1891.			
Navires au long cours.		Bâtiments de cabotage.		Navires au long cours.		Bâtiments de cabotage.		Navires au long cours.		Bâtiments de cabotage.	
Nombre.	Tonnage.										

TRÉE.

3	4,211	»	»	4	4,986	»	»	14	18,430	»	»
»	»	0	30	»	»	»	»	»	»	6	30
10	11,920	4	620	9	10,445	4	620	48	53,594	13	2,013
2	768	10	1,530	»	»	22	2,075	4	1,356	68	9,917
1	1,099	»	»	»	»	»	»	3	7,989	67	770
»	»	33	589	1	842	26	619	1	842	120	2,656
»	»	21	706	»	»	13	581	»	»	41	2,173
16	18,898	74	3,465	14	16,273	65	4,705	72	82,301	330	16,841

TIE

3	4,211	»	»	3	3,484	»	»	13	16,028	»	»
»	»	0	30	»	»	»	»	»	»	6	30
9	10,618	4	620	10	11,747	4	620	47	52,424	14	2,170
2	768	10	1,530	1	384	20	2,665	5	1,920	67	9,082
1	1,099	»	»	»	»	»	»	3	7,989	68	679
»	»	34	388	1	842	27	602	1	842	131	2,760
»	»	21	784	»	»	11	493	»	»	47	2,238
15	17,296	75	3,572	15	16,457	62	4,470	71	80,103	333	16,959

Mouvement du port de Banana

NATIONALITÉ DES BATIMENTS.	1 ^{er} Trimestre.				2 ^e Trimestre.			
	Navires au long cours		Bâtiments de cabotage.		Navires au long cours.		Bâtiments de cabotage.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.

EN

Allemands	4	4,538	»	»	5	6,731	»	»
Américains	»	»	»	»	»	»	»	»
Anglais	14	13,917	3	465	18	21,011	»	»
Belges	»	»	10	1,555	»	»	8	784
Français	4	3,640	11	98	4	6,948	2	17
Hollandais	1	840	71	1,827	2	1,730	59	1,645
Norvégiens	»	»	»	»	»	»	»	»
Portugais	6	12,455	15	776	2	3,552	8	529
TOTAUX	29	37,188	110	4,721	31	39,972	77	2,975

SUR

Allemands	7	8,518	»	»	9	12,207	»	»
Américains	»	»	»	»	»	»	»	»
Anglais	22	21,605	5	465	22	23,680	»	»
Belges	»	»	10	1,020	1	384	7	652
Français	5	7,419	11	95	5	8,723	6	45
Hollandais	2	1,730	75	1,874	2	1,730	66	1,849
Norvégiens	1	254	»	»	»	»	»	»
Portugais	6	12,153	13	695	2	3,552	8	529
TOTAUX	43	51,839	112	4,150	41	52,285	87	3,055

pendant l'année 1891.

3 ^e Trimestre.				4 ^e Trimestre.				Année 1891.			
Navires au long cours.		Bâtiments de cabotage.		Navires au long cours.		Bâtiments de cabotage.		Navires au long cours.		Bâtiments de cabotage.	
Nombre.	Tonnage.										

TRÉES.

8	9,227	»	»	6	7,370	»	»	23	27,673	»	»
»	»	3	16	»	»	»	»	»	»	3	16
8	9,486	1	152	10	11,726	»	»	50	56,140	4	617
1	384	3	108	2	768	4	176	3	1,152	23	2,683
3	5,089	6	51	3	5,145	13	106	14	22,822	32	273
3	2,622	70	2,163	6	5,148	61	1,669	12	10,540	270	7,304
1	356	»	»	2	966	»	»	5	1,522	»	»
»	»	12	357	»	»	9	447	8	16,005	44	2,109
24	27,164	104	2,907	29	51,132	87	2,308	113	135,456	378	15,001

TIES.

9	10,736	»	»	6	7,379	»	»	31	36,640	»	»
»	»	2	11	»	»	»	»	»	»	2	11
12	12,924	1	152	11	15,477	»	»	67	73,755	4	17
2	768	5	184	2	768	4	176	5	1,920	26	2,021
3	5,089	13	109	3	5,145	16	136	13	20,576	46	385
3	2,622	88	2,137	6	5,148	57	1,447	13	11,230	286	7,307
»	»	»	»	3	1,372	»	»	4	1,626	»	»
»	»	15	448	»	»	9	382	8	16,005	43	2,052
29	32,139	122	3,041	31	33,280	86	2,141	141	109,552	407	12,395

NOTE

SUR LES

TRAVAUX DU CHEMIN DE FER DU CONGO.

Le port de Matadi. — Les premiers efforts se sont concentrés sur Matadi.

Lors des études d'avant-projet du chemin de fer, il avait été reconnu que Matadi offrait, au point de vue d'un port maritime, une situation favorable. C'est ce que l'expérience acquise par une pratique de plus de deux années a confirmé en tous points. L'accès de Matadi par les navires de mer est absolument sûr, le bas Congo présentant depuis Banana, sur l'Atlantique, des passes suffisantes, sans écueils dangereux ; et, en aucun point ni en aucune saison la violence des courants n'est à redouter pour les steamers.

La rive de Matadi, au point où la gare a été établie, présente un bon mouillage, dans des eaux relativement calmes, que les flancs élevés de la vallée dans laquelle le fleuve est encaissé en cet endroit mettent à l'abri des tempêtes et des tornades impétueuses qui règnent fréquemment dans les régions équatoriales.

Depuis longtemps, la présence d'un banc de sable avait été constatée à l'amont de Matadi ; on le considérait comme un dépôt permanent dont l'extension ou le déplacement n'était pas à craindre. Mais, l'an dernier, à la suite des fortes crues de l'hiver, des sondages firent reconnaître que le banc s'était acheminé vers l'aval, sous la poussée des eaux, et était venu se placer à la tête du pier d'accostage, en travers de la passe navigable. Si cette modification du lit eût eu un caractère définitif, elle eut entraîné un allongement considérable du pier pour atteindre les eaux suffisamment profondes que réclame la navigation maritime. Il était même à prévoir, dans ce cas, que, pour maintenir un chenal navigable à l'époque des basses eaux, des draguages seraient nécessaires.

La connaissance trop incomplète du régime du fleuve imposait la plus grande prudence quant aux mesures à prendre. Toutefois, on avait des raisons de penser que l'ensablement était favorisé, sinon produit, par des rochers émergeant à l'amont, qui, en brisant la force du courant, permettaient aux sables charriés de se précipiter.

A l'aide de dynamite, on fit sauter ces rochers. On comptait, en ramenant ainsi le courant vers la rive, balayer les dépôts de sable. C'est ce qui est arrivé ; à la suite des crues d'eau exceptionnellement fortes de cet hiver, le banc a été entièrement enlevé et le port de Matadi ramené aux meilleures conditions de navigabilité.

Le pier. — Nous avons parlé plus haut du pier d'accostage. Il a fallu, en effet, établir une jetée perpendiculaire à la rive afin d'atteindre un point du fleuve où les navires de mer puissent arriver en toute saison.

C'est une construction entièrement métallique, composée d'un tablier à double voie, posé sur pieux à vis enfoncés dans le lit sableux du fleuve. La longueur prévue pour cette jetée est de 75 mètres, mais on pense que sa longueur actuelle de 52 mètres suffira. Elle sera complétée à son extrémité par une partie parallèle à la rive, qui permettra de créer tel développement de quais que l'intensité du trafic exigera.

Deux bouées en bois, du type appelé *corps-mort*, employé dans les bassins du port d'Anvers, ont été établies dans le voisinage du pier pour l'amarrage des navires en chargement ou en déchargement. Les voies du pier sont reliées aux installations de la gare, qui sont terminées.

La gare. — A Matadi, la rive est très étroite; les hautes eaux atteignent presque le flanc très raide de la montagne.

Aussi des travaux de terrassement considérables ont-ils été nécessaires pour créer un terre-plein suffisamment étendu pour recevoir toutes les installations nécessaires, et élevé à un niveau supérieur à celui des plus hautes eaux.

Sur ce terre-plein sont établies toutes les constructions que nécessitent les grands magasins-entrepôts reliés au pier : des ateliers, de vastes hangars métalliques servant de remises pour le matériel roulant, un château d'eau, un parc à combustible, de grande capacité, etc., enfin un faisceau très développé de voies.

Sur le versant de la montagne, dominant la gare, s'étagent les diverses habitations du personnel supérieur de la direction, l'hôtel-restaurant, les bureaux, la caserne de la compagnie auxiliaire servant de police, l'hôpital et, bientôt, une église.

Le tracé. — Quittons Matadi et suivons le chemin de fer dans sa partie construite et le long des chantiers.

A 4 kilomètres à l'amont de Matadi, le Congo reçoit un affluent important, la Mpozo. Dans l'angle ainsi formé par les deux cours d'eau, s'élève un premier massif montagneux qui s'étend à l'aval bien au-delà de Matadi.

Les premières études du chemin de fer s'étaient portées sur la recherche d'un tracé au travers de ce massif, dans lequel on s'engageait hardiment pour atteindre la Mpozo et, de là, gravir les flancs de Valaballa. Par suite des grandes difficultés d'exécution et d'exploitation que ce tracé devait entraîner, une nouvelle route fut recherchée et des études firent reconnaître qu'il était possible et considérablement plus avantageux de contourner le massif que de le traverser.

Dès qu'il fut établi qu'une variante longeant les flancs du massif qui se perdent, d'un côté, dans le Congo et, de l'autre, dans la Mpozo, était exécutable, on se mit à l'œuvre dans cette direction.

Certes, les difficultés de construction étaient sérieuses, considérables, mais, étant donné le raccourcissement du chemin à parcourir, il n'y avait pas à hésiter.

Les 8 premiers kilomètres. — C'est dans ces conditions que fut établi le chemin de fer depuis Matadi jusqu'au passage de la Mpozo, c'est-à-dire sur une étendue de 8 kilomètres. Les versants des deux vallées que suit le chemin de fer

sont très-abruptes, généralement à pic, voire même en surplomb dans certains endroits. Le chemin de fer est véritablement accroché à la montagne, constamment établi en tranchées en plein roc, séparées par des coupures sur lesquelles des ponts ont été jetés. Presque tout est terminé dans cette section, où l'on monte les derniers tabliers métalliques. Au départ du courrier de février, les trains étaient sur le point d'arriver au pont qui servira à la traversée de la Mpozo.

Le pont de la Mpozo. — Pour le passage de cette rivière, un débouché de 60 mètres a été reconnu nécessaire. Étant donnée la violence excessive de ces eaux, qui, à la saison des crues, emportent tout sur leur passage et roulent même dans les chutes des blocs de rocher, on s'arrêta à la construction d'un pont métallique d'une seule portée.

Le montage d'un tel tablier ne pouvant se faire que sur pont de service, et des palées en charpente prenant appui dans le lit étant incapables de résister à une crue à prévoir, on résolut de donner pour base à ces palées des piles maçonnées provisoires, s'élevant au-dessus des plus hautes eaux connues. On profita de l'existence de saillies de rocher, constituant une fondation solide, pour y asseoir trois piles exécutées rapidement. La portée fut divisée en quatre travées dont la principale, qui comprend le lit normal de la rivière, à 20 mètres d'ouverture.

Des fermes en bois furent établies sur les petites travées et, pour couvrir la travée centrale de 20 mètres, on y employa un pont démontable du système Eiffel, utilisé pour le passage provisoire des rivières.

Le pont de service ainsi établi, on allait procéder au montage des poutres du pont définitif quand, brusquement, survint une crue atteignant une côte que, ni l'inspection des traces laissées sur les rives par les eaux, ni les renseignements obtenus, ne faisait prévoir.

La passerelle Eiffel fut enlevée de ses appuis en charpente et précipitée dans le lit de la rivière, où les eaux l'entraînèrent à plus de 100 mètres en aval.

Personne n'a souvenir dans le Bas-Congo que les eaux aient jamais atteint dans le fleuve et ses affluents des hauteurs aussi considérables que pendant la nuit du 14 au 15 décembre 1891, pendant laquelle l'accident s'est produit. Les chiffres suivants donnent une idée de l'importance de cette crue.

La côte des plus hautes eaux connues, qui a servi à déterminer le niveau du rail de la traversée de la Mpozo, était 57.60. Or, dans la nuit du 14, les eaux ont atteint la côte 58.74, tandis que le niveau d'étiage est à la côte 52.

Les eaux avaient monté de 6^m,74.

Ne pouvant attendre que la passerelle fut retirée des eaux et que les avaries fussent réparées, on s'occupa de suite d'établir une travée en charpente. Ce travail était terminé à l'expédition du dernier courrier d'Afrique. On s'occupait du montage du pont définitif et, suivant ce qu'écrivait l'ingénieur chargé de ce travail, on espérait que les trains pourraient traverser la rivière au mois de mai prochain.

Chemin de fer aérien. — Aussitôt l'accident survenu, et pour rétablir les communications avec les chantiers établis à Valaballa, on installa immé-

diatement un chemin de fer aérien déjà utilisé précédemment. C'est un pont de 150 mètres de portée, composé de deux stations ou constructions métalliques auxquelles est fixé un câble tendu, sur lequel roulent des wagonnets actionnés par un câble moteur.

Ce chemin de fer spécial, qui a été établi en quelques jours, a rendu de grands services jusqu'à la reconstruction du pont de service, et est encore utilisé concurremment avec ce dernier.

Le massif de Valaballa. — Ayant atteint la rive droite de la Mpozo, le tracé du railway remonte en longeant la rive, pour franchir en un endroit convenable un affluent de cette rivière, le ravin de la mission, par un pont de 20 mètres, et pénètre aussitôt dans le massif de Valaballa par l'entrée d'un ravin sinueux, le ravin du diable.

Le massif de Valaballa s'élève, à partir de la Mpozo, en crêtes étagées, dont la recherche des cols successifs a constitué une des plus grandes difficultés du service des études.

Les difficultés de recherche du tracé ont été ici exceptionnellement grandes, car la traversée de la Mpozo se fait à la côte 62, tandis que le col le plus bas de la crête culminante se trouve à la côte 290, et cette différence d'altitude existe sur un développement, à vol d'oiseau, de 3 à 4 kilomètres seulement.

Il est vrai que le maximum de rampes admis dans les alignements est de 45 millimètres par mètre, mais il faut tenir compte que les parties en courbe se trouvent en majorité dans le tracé sinueux qui contourne les ravins, ce qui permet de n'user que de déclivités réduites. En employant partout le maximum des résistances admises dans les alignements et les courbes, on a atteint le point culminant du tracé au kilomètre 16 (grand col de Valaballa).

Depuis plusieurs mois, les travaux sont attaqués dans la partie du massif comprise entre les kilomètres 8 et 12, et dans cette partie les terrassements sont très avancés. Le dernier courrier annonce que les terrassiers ont été échelonnés jusqu'au kilomètre 17, et que tout marche avec activité.

Nous n'entamerons pas une description des travaux à exécuter dans cette région, qui constitue le véritable nœud du chemin de fer. Certainement, les obstacles à vaincre sont considérables, mais, par un examen attentif, on peut se rendre compte que les difficultés techniques ne dépasseront pas celles qui ont été rencontrées dans l'exécution de la première partie de la ligne, de Matadi à la Mpozo, qui a été décrite plus haut.

A première vue, en effet, l'appréciation est forcément influencée par l'aspect exceptionnellement tourmenté d'un tracé sinueux, en boucles prononcées, gravissant partout les flancs rocheux, au moyen des plus fortes rampes ; et de ces conditions difficiles que présente le tracé on conclut à des difficultés proportionnelles d'exécution.

Dans la traversée du massif de Valaballa, on a dû souvent recourir à des solutions peu ordinaires, bizarres parfois.

Comme exemple, on peut citer les ponts destinés à la partie de la ligne comprise entre les kilomètres 12 et 16, dont les tabliers expédiés récemment ont été exécutés à la perfection, malgré les difficultés qu'ils présentaient, par M. Lecocq,

l'habile constructeur de Hal. Il l'a été dit précédemment : le maximum de rampe est imposé partout dans cette région. Aussi, dans les ponts précités, s'en trouve-t-il, pour de faibles ouvertures, il est vrai, qui présentent une rampe de 45 millimètres.

Les ouvrages qui offrent un caractère tout particulier sont : un pont de 25 mètres en alignement et rampe de 28 millimètres et un autre de 40 mètres d'ouverture, en rampe de 28 millimètres et en courbe de 50 mètres de rayon. Ce dernier pont est destiné à la traversée du ravin de la chute, formé par un retrait de grande profondeur du flanc de la montagne suivi par le tracé. Pour cette traversée, on avait le choix entre deux solutions : une, très élégante, mais coûteuse et dont l'exécution était de nature à retarder pendant très longtemps la traversée du ravin, consistait en un immense viaduc à grandes travées sur piles ou plutôt sur palées très élevées.

Par l'autre solution, plus pratique, beaucoup moins coûteuse et plus rapide d'exécution, on profitait du relèvement et du rétrécissement du ravin pour y projeter un pont de 40 mètres, en rampe de 28 millimètres et en courbe de 50 mètres de rayon. Avec une flèche aussi considérable que la courbe de 50 mètres devait donner, il ne fallait pas penser à faire un tablier à poutre en garde-corps. Les poutres sont donc sous le tablier.

La rampe de 28 millimètres est donnée aux pièces de pont par l'inclinaison de la bride supérieure des poutres; la bride inférieure étant horizontale. Avec le système ordinaire de ponts, la largeur nécessaire pour y inscrire la courbe de 50 mètres eût dû forcément être très grande. Aussi, s'est-on borné à donner à l'ouvrage la largeur ordinaire sur les trois quarts de sa longueur.

A partir du point où à chaque extrémité du tablier la largeur ne suffit plus et où la voie se rapproche de la poutre inférieure à la courbe, celle-ci se double, une moitié restant dans le prolongement de la partie principale, l'autre moitié se dirigeant obliquement vers les culées.

En ces points, les extrémités des deux poutres et de chaque fausse poutre sont réunies par une poutre transversale qui prend appui sur les appareils de dilatation et les sabots. De cette façon, le pont a, dans sa partie moyenne, une largeur normale, sauf à ses extrémités, où il va s'élargissant pour atteindre, sur les culées, la base d'appui nécessaire pour supporter le porte-à-faux de la voie et donner la stabilité nécessaire au tablier.

Les travaux. — Après avoir jeté un coup-d'œil sur l'ensemble des travaux, voyons brièvement les moyens d'exécution employés.

La Compagnie du chemin de fer possède deux types de locomotives : 1° les fortes machines de rampe, destinées à l'exploitation définitive et qui, en attendant, font le service des trains de travaux sur les voies complètement établies ; 2° pour circuler sur les voies provisoires de travaux, de petites machines légères, à deux essieux, utilisées partout dans la construction des chemins de fer, sous le nom de « coucou. »

A l'avancement, où les trains ordinaires ne peuvent atteindre, sont établis des petits chemins de fer, genre Decauville, tractionnés par des noirs. Concurrer-

ment avec ce mode de transport, celui, plus primitif, du portage par les indigènes est utilisé pour le ravitaillement des camps et des chantiers à l'avancement.

L'essai fait récemment de l'emploi d'ânes pour les transports a parfaitement réussi, et de nouveaux envois de ces animaux vont avoir lieu par le prochain bateau.

Pour l'exécution des terrassements, les noirs, grâce à leur esprit d'imitation, sont rapidement devenus des piocheurs et des mineurs.

Comme dans la première partie du chemin de fer le terrain rencontré se composait surtout de roches dures et compactes, un essai de forage mécanique de trous de mines a été tenté.

Une installation, composée d'une locomobile et d'un compresseur d'air, montés sur roues pour circuler sur les voies, servit à actionner des perforatrices du système « Ingersoll ». Cet outillage de premier ordre donna, dans la roche compacte de Matadi, les meilleurs résultats ; mais le terrain rencontré plus loin se composant de bancs de rocher peu épais alternant avec des couches d'argile, le succès fut naturellement moins grand. Étant donné que les terrains du massif de Valaballa sont de même nature, cet outillage ne pourra guère être utilisé que dans les carrières établies, pour en retirer des matériaux de construction et du ballast de pierrailles.

Téléphone. — Ajoutons qu'une ligne téléphonique partant de Matadi met en communication la direction et les centres de chaque section de travaux. Cette ligne, qui a une longueur actuelle de 5 kilomètres, a été fournie par la « Compagnie de Télégraphie et de Téléphonie internationales. »

Études. — Au delà de Valaballa, ces études ont marché rapidement : l'axe du chemin de fer a été déterminé et implanté sur le sol jusqu'au kilomètre 33.

Au mois de décembre dernier, les travaux des brigades d'études ont été interrompus par la mauvaise saison. Les agents qui étaient rentrés, les uns à Matadi, les autres en Europe, en congé, vont reprendre prochainement leurs opérations.

Les premières études qui ont abouti à la rédaction de l'avant-projet du chemin de fer n'avaient d'autre but que la reconnaissance d'une route praticable pour une voie ferrée et la réunion des éléments propres à établir un devis. Aussi, dès que la construction du chemin de fer fut décidée, une brigade d'études fut chargée de rechercher les améliorations qu'il était possible d'apporter au tracé, les redressements et rectifications avantageuses à adopter. A cet égard, les recherches furent très fructueuses.

Nous avons parlé de la première modification apportée à l'avant-projet de l'origine à la traversée de la Mpozo. Plusieurs variantes de moindre importance furent également reconnues dans le massif de Valaballa.

En résumé, dans la région difficile, on est arrivé à réduire la longueur de la ligne de 4 kilomètres sur 26 kilomètres qu'elle comporte, jusqu'à un point de passage obligé, auquel on a donné le nom de Monolithe, situé au soixante huitième kilomètre de l'avant-projet.

Mais de nombreuses variantes locales ont été étudiées, qui ont eu pour résultat de placer ce point au soixantième kilomètre du développement du tracé.

La modification la plus heureuse et de beaucoup la plus importante consiste en une grande variante partant du Monolithe pour aller se raccorder à l'ancien tracé vers le kilomètre 250.

Cette variante est entièrement reconnue, et les plans des quarante premiers kilomètres sont dressés. Le raccourcissement qui résultera de l'adoption de cette nouvelle route est évalué de 25 à 30 kilomètres.

Il n'est pas douteux que, par la suite, de nouvelles études ne fassent encore reconnaître d'autres modifications avantageuses.

A partir du vingt-cinquième kilomètre que le chemin de fer atteint sur le revers du massif de Valaballa, l'allure du terrain se modifie complètement. Le tracé traverse d'immenses plaines sans grand relief, où les travaux de terrassement se réduiront à la préparation du sol pour recevoir la voie, à un simple jardinage suivant l'expression employée par les ingénieurs qui ont parcouru ces régions.

Les ouvrages d'art à établir sont peu nombreux et de faible importance ; ils consistent principalement en aqueducs ou buses métalliques de petite ouverture, car, jusqu'au kilomètre 93, on rencontre seulement sept ponts de 20 à 30 mètres.

Les travailleurs noirs. — Le recrutement du personnel noir nécessaire à l'exécution des travaux du chemin de fer est une des questions les plus importantes qui influe sur l'avancement des travaux ; elle est aussi une des plus difficiles à résoudre.

Malgré des démarches incessantes et de grands sacrifices, nous n'avons pu, jusqu'à ce jour, arriver à nous procurer le nombre d'hommes qu'il eut été nécessaire d'employer.

Commencés en janvier 1890, les recrutements à Zanzibar et dans les différents ports de la Côte d'or, Dakar, Bathurst, Sierra-Leone, Monrovia, Konakry, Acera, Lagos, etc., etc., nous ont fourni 3,800 travailleurs noirs. A la date du 10 février dernier, il en restait sur les chantiers 2,026, 1,774 hommes ayant été rapatriés par expiration d'engagement, pour cause de maladie ou de faiblesse de constitution, ou étant morts ou ayant déserté.

Nous sommes actuellement en négociations pour arriver à nous procurer des coolies chinois et des Cafres ; nous espérons recruter aussi des indigènes dans un notable proportion.

Les renseignements que nous possédons nous permettent d'espérer que nous arriverons, sans trop tarder, à porter le nombre de nos travailleurs au chiffre demandé par notre directeur, c'est-à-dire 4,000 hommes.

