

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 JUIN 1894.

Budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1894 ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Aux fins de pourvoir aux dépenses extraordinaires de l'exercice 1894, l'article 2 du projet de budget comprend des crédits à concurrence de fr. 47,482,000-58.

Ces crédits se répartissent entre les divers Départements ministériels, de la manière suivante :

Ministère de l'Intérieur et de l'Instruction publique . . fr.	4,688,400	»
— de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics	22,242,013	82
— des Chemins de fer, Postes et Télégraphes. . .	17,618,486	»
— de la Guerre	5,428,400	56
— des Finances	505,000	»
Total. . . fr.	47,482,000	58

Le Gouvernement demande en plus (art. 3) :

1° Au Ministère des Finances, un crédit de cinq cent mille francs à

⁽¹⁾ Budget, n° 178.

⁽²⁾ La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. FLÉCHET, COREMANS, AMÉDÉE VISART DE BOCARMÉ, VANDEN BROECK, ANCION et l'KINT DE ROODENBEKE.

affecter au paiement des annuités souscrites et à souscrire par l'État pour la formation du capital d'établissement des chemins de fer vicinaux ; fr. 500,000 »

2° Au Ministère des Finances, un crédit de deux millions de francs pour l'exécution de la convention du 3 juillet 1890, approuvée par la loi du 4 août suivant (prêt à l'État indépendant du Congo) ; 2,000,000 »

3° Au Ministère des Finances, un crédit de cinquante mille francs pour couvrir les frais de fabrication de pièces d'un centime et l'annulation de pièces de deux centimes ; 50,000 »

4° Au Ministère de l'Intérieur et de l'Instruction publique, un crédit de deux cent mille francs destiné à faire des avances, pour compte des provinces et des communes, dans le paiement des traitements de disponibilité, pour cause de suppression d'emploi, des instituteurs communaux . . . 200,000 »

Ensemble. . . fr. 2,750,000 »

Indépendamment des sommes énumérées ci-dessus, le Gouvernement disposera du reliquat des crédits extraordinaires votés au cours des années 1892 et 1893 et disponible au 1^{er} janvier 1894.

D'après la situation générale du Trésor public au 1^{er} janvier de cette année, ce reliquat s'élève à fr. 44,038,587 62

En conséquence, les crédits mis à la disposition du Gouvernement, pour faire face aux dépenses extraordinaires de tout genre, sont les suivants :

1° Reliquat disponible au 1^{er} janvier 1894 fr. 44,038,587 62

2° Budget extraordinaire : art. 2 . fr. 47,482,000 38

— — art. 3 . . 2,750,000 »

50,232,000 38

Total. . . fr. 94,270,588 »

Pour faire face aux crédits nouveaux sollicités par le présent projet amendé, soit fr. 50,232,000 38
le Gouvernement disposera des voies et moyens suivants :

1° Recettes extraordinaires de l'année 1894 (art 1^{er} du projet de budget) fr. 1,983,000 »

2° Excédent du budget ordinaire de 1893 (évaluation) . 7,701,507 27

3° Ressources antérieurement créées pour dépenses extraordinaires et devenues disponibles par suite d'annulations de crédits fr. 2,506,331 22

Ensemble. . . fr. 12,190,838 49

Il y aura donc à demander à l'emprunt la différence
soit fr. 58,041,161 89

Les sommes dont le Gouvernement disposera pour compléter l'outillage économique du pays et assurer sa défense s'élèvent, comme nous venons de le dire, à la somme importante de 94,270,388 francs.

Une notable partie de ces dépenses concerne de grands travaux d'utilité publique, commencés depuis un certain nombre d'années, et dont l'achèvement nécessitera plusieurs années encore ; d'autres, des travaux nouveaux, parmi lesquels le plus important a pour objet la création à Heyst d'un port d'escale.

EXAMEN EN SECTION.

La 1^{re} section a adopté le projet par six voix et trois abstentions ; la 2^e par trois voix et trois abstentions ; la 3^e à l'unanimité ; la 4^e par cinq voix et trois abstentions ; la 5^e par trois voix contre deux, et la 6^e à l'unanimité.

De nombreuses observations ont été présentées dans toutes les sections ; elles ont, pour la plupart, fait l'objet d'un examen attentif de la section centrale. Afin d'éviter les redites et de présenter un exposé méthodique des discussions qui ont eu lieu, nous croyons préférable de ne pas analyser ici ces diverses observations, mais de les mentionner, en même temps que celles faites en section centrale, lorsque nous nous occuperons, dans la suite de ce rapport, des différents articles du budget auxquels elles se rattachent.

Nous reproduirons dans le même ordre les questions posées au Gouvernement par la section centrale, ainsi que les réponses qui y ont été faites.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

Au cours de la discussion générale qui a eu lieu, la section centrale s'est ralliée à plusieurs des observations présentées dans les sections, notamment en ce qui concerne la manière de dresser le budget extraordinaire.

A son avis, ce budget devrait être divisé en autant de sections qu'il y a de départements ministériels, de telle sorte, que le montant total des crédits alloués à chacun de ceux-ci donne lieu respectivement à un vote d'ensemble.

Dans ce système, les membres de la Législature, adversaires de certains crédits, — les crédits militaires, par exemple, — ne se trouveraient plus dans la nécessité de s'abstenir au vote sur l'ensemble du budget.

La section centrale insiste particulièrement — et en cela elle est l'écho des observations qui ont été présentées dans la plupart des sections — pour que la note préliminaire du budget fournisse des renseignements moins sommaires à l'appui des demandes de crédits qui sont formulées.

En ce qui concerne les travaux nouveaux, le Gouvernement devrait renseigner la dépense approximative à effectuer.

Il est indispensable, en effet, que le Gouvernement ne décrète plus aucun travail de quelque importance avant d'en avoir fait établir, au préalable, le coût total, par une étude complète et détaillée.

Il faut qu'avant de s'engager dans une entreprise quelconque, les Chambres sachent quels sacrifices financiers sont nécessaires ; elles doivent pouvoir apprécier si ces sacrifices sont en rapport avec les avantages économiques ou autres que le pays est appelé à en retirer.

C'est le seul moyen d'éviter le renouvellement de mécomptes qui ne se sont que trop fréquemment produits jusqu'ici.

En ce qui concerne les travaux en cours d'exécution, la note préliminaire devrait renseigner le montant des dépenses effectuées et l'évaluation de celles restant à faire jusqu'à achèvement complet.

D'autre part, certains articles du budget, comprenant des crédits relatifs à des travaux de natures différentes, — tels les articles 12 et 13, par exemple, — devraient être divisés.

En faisant droit aux *desiderata* qui précèdent, le Gouvernement faciliterait, dans une large mesure, la tâche des sections et de la section centrale, et éviterait à celle-ci la nécessité de lui demander de nombreux renseignements qui seraient mieux à leur place dans l'Exposé des motifs du projet de budget.

Les nombreuses questions adressées aux divers départements ministériels et reproduites dans la suite de ce rapport démontrent d'une façon péremptoire le bien-fondé de l'observation qui précède.

Dans la 3^e section, deux membres font toutes leurs réserves quant aux dépenses figurant au budget extraordinaire : à leur avis, un certain nombre de celles-ci sont improductives, d'autres se reproduisent annuellement ou constituent de véritables dépenses d'entretien et devraient, en conséquence, être portées au budget ordinaire.

Dans les 1^{re}, 3^e et 5^e sections, des observations d'une portée générale ont été faites en ce concerne les travaux de ports et les canaux maritimes.

Plusieurs membres, sans être hostiles à la création d'un port nouveau sur la côte, déclarent subordonner leur vote ; les uns, à la condition que le port d'Auvers ne soit pas négligé ; d'autres, à la création d'installations maritimes à Bruxelles et à Louvain. Ils s'étonnent qu'aucun crédit ne soit demandé par ceux-ci.

Dans les 1^{re} et 3^e sections, des membres se plaignent de ce que la province de Liège et spécialement les arrondissements de Liège et de Verviers soient peu équitablement partagés dans le projet de loi. Ils insistent notamment pour que les travaux d'amélioration de la Meuse, en aval de Liège, soient exécutés sans plus de retard, pour que l'État intervienne largement dans la dépense du pont à construire à Liège, sur la dérivation pour le chemin de fer vicinal de Barchon et pour qu'une station nouvelle soit construite à bref délai à Verviers.

Un membre de la 3^e section se plaint de ce que l'arrondissement de

Turnhout continue à être sacrifié au point de vue des communications par voie ferrée.

Malgré des promesses formelles remontant à 1877, les lignes Anvers-Hoogstraeten-Tilburg et Anvers-Turnhout-Eindhoven ne sont ni construites ni concédées, et d'autres lignes, pour lesquelles la faculté de rachat est ouverte : Hérenthals-Aerschot-Louvain et le tronçon (10 kil.) de Turnhout à Bar-le-Duc, de la ligne de Turnhout à Tilburg, ne sont pas encore réunies au réseau de l'État.

La section centrale insiste vivement pour que satisfaction soit donnée à l'arrondissement de Turnhout, notamment en ce qui concerne le rachat par l'État des deux lignes sus-indiquées. Elle appelle également toute la bienveillante attention du Gouvernement sur les observations présentées dans les 1^{re} et 3^e sections, en ce qui concerne les travaux intéressant la province de Liège.

TITRE I. — RECETTES EXTRAORDINAIRES.

Ce titre n'a donné lieu à aucune observation.

TITRE II. — DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.

1^o Ministère de l'Intérieur et de l'Instruction publique.

ART. 1^{er}. — *Garde civique. — Armement et équipement des corps spéciaux.*

Un membre de la 1^{re} section prie le Gouvernement de porter le crédit à 425,000 francs, c'est-à-dire à la somme nécessaire pour l'acquisition des 5,000 fusils avec accessoires nécessaires pour l'armement des corps spéciaux de la garde civique.

En ce qui concerne cet armement, la question suivante a été posée au Gouvernement :

QUESTION.	RÉPONSE.
Le crédit comprend-il la remise du fusil Mauser aux corps spéciaux de la Garde civique?	Aucune décision n'est prise jusqu'à présent en ce qui concerne la remise aux corps spéciaux de la Garde civique du fusil Mauser. La question sera examinée incessamment. Toutefois, le crédit sollicité est indispensable pour les besoins de l'armement et de l'équipement des corps précités.

Les corps spéciaux étant destinés à opérer dans certaines circonstances, de concert avec l'armée, il semble absolument rationnel de leur donner le même armement et, partant, les mêmes munitions.

Le contraire ne se concevrait pas; aussi la section centrale insiste-t-elle pour que le Gouvernement adopte cette solution, commandée, à son avis, par les nécessités de la défense nationale,

LETTRES, SCIENCES ET BEAUX-ARTS.

La 5^e section a fait justement remarquer qu'il y a disproportion absolue entre les crédits sollicités pour les Beaux-Arts et ceux demandés pour les Lettres et les Sciences, lesquels s'élèvent respectivement à 492,000 francs et à 30,000 francs.

Elle trouve très élevée la somme de 30,000 francs demandée pour installer, au Musée royal du Parc du Cinquantenaire, la collection de dentelles anciennes offerte à l'État par M^{me} Montefiore-Levi.

La même section engage le Gouvernement à solliciter de la Législature un crédit de 100,000 francs pour l'exploration scientifique du Congo. Il importe, à son avis, que la Législature connaisse les ressources agricoles et minérales de cette vaste colonie, et qu'à cette fin il en soit fait une étude scientifique, tant au point de vue de la flore et de la faune, que sous le rapport minéralogique et géologique.

Cet amendement serait libellé comme suit :

ART. 6^{bis}. — *Exploration scientifique du Congo ; personnel et matériel :*
100,000 francs.

Tout en appelant la bienveillante attention du Gouvernement sur les considérations émises par la 5^e section, la majorité de la section centrale déclare ne pouvoir se rallier à l'amendement dont il s'agit.

SERVICE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

ART. 7. — *Enseignement supérieur.*

Les questions suivantes ont été posées au Gouvernement :

QUESTIONS.	RÉPONSES.
1 ^o Comment le gouvernement compte-il répartir l'allocation de 341,100 francs demandé pour construction et amélioration des locaux des Universités de l'Etat.	1 ^o Voici de quelle façon l'allocation de fr. 341,100 sera répartie :
	UNIVERSITÉ DE LIÈGE.
	Subside aux hospices civils. fr. 166,666 66
	Établissement de grillages destinés à clôturer :
	1 ^o les dépendances des bâtiments A, B et C . . . fr. 7,200 »
	2 ^o les instituts botanique et pharmaceutique . . fr. 18,430 »
	Frais d'appropriation ou de réfection de l'Institut d'hy-
	A reporter, fr. 192,316 66

Report, fr. 192,316 66

giène, et de l'Institut astro-
physique du laboratoire de
thérapeutique et solde des
travaux de construction du
bâtiment C et de l'Institut de
physique fr. 53,183 34

Ameublement et outillage
du bâtiment B, et de l'Institut
de physique (2° acompte) . fr. 16,000 »

Outillage du cours d'explo-
itation des chemins de fer. fr. 500 »

UNIVERSITÉ DE GAND.

Outillage scientifique des
laboratoires de pharmacie,
de physiologie, de thérapéu-
tique, de géologie et de bota-
nique fr. 19,100 »

Imprévus 60,000 »

Total. . . fr. 541,100 »

2° N'est-il pas indispensable d'organiser
et d'installer les quatre cliniques (médecine,
chirurgie, ophtalmologie, dermatologie) et
l'Institut anatomo-pathologique, de réor-
ganiser le service de l'obstétrique et la
gynécologie et d'augmenter au besoin le
crédit?

2° Les questions que soulève la section
centrale, en ce qui concerne l'organisation
des cliniques, sont à l'étude depuis un
certain temps, mais comme il est impos-
sible de déterminer dès à présent, d'une
manière précise, le montant de la dépense
à résulter de la solution qui interviendra,
il n'y a pas lieu de majorer, pour le
moment, le crédit porté au projet de
budget.

**ART. 10. — Enseignement primaire. — Construction et ameublement
de maisons d'école primaire.**

A la demande d'un membre de la 1^{re} section, le Gouvernement a été
invité à faire connaître à la section centrale la répartition du crédit de
500,000 francs faisant l'objet du présent article.

QUESTION.

Quelles sont les communes qui ont sol-
licité des subsides et vis-à-vis desquelles le

RÉPONSE.

Le Gouvernement a pour principe de
ne s'engager à intervenir dans la construc-

Gouvernement s'est engagé ou dont les demandes sont à l'instruction?

tion et l'ameublement de maisons d'école que lorsqu'il est en possession des crédits nécessaires.

Le tableau ci-joint (1) présente le relevé des 102 communes qui, pendant les neuf derniers mois de l'année 1893, ont sollicité des subsides de l'État pour la construction, l'agrandissement, l'amélioration, la restauration et l'ameublement de maisons d'école primaire.

Les projets produits par ces communes ont été examinés par le Département au point de vue technique, et l'autorisation nécessaire pour la mise à exécution des travaux a été accordée, mais des réserves formelles ont été posées quant à l'intervention de l'État dans la dépense.

Il n'existe donc, envers ces communes, de même qu'envers celles qui ont introduit des projets en 1894, aucun engagement d'accorder des subsides sur les fonds du Trésor public pour l'exécution de travaux scolaires.

Toutes les communes ont été prévenues qu'une promesse de subside ne pourrait intervenir que lorsque les fonds nécessaires seraient mis à la disposition du Département par les Chambres législatives.

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

ART. 11. — *Voirie vicinale* : 1,000,000 de francs.

La section centrale a exprimé le désir d'être renseignée sur la situation des travaux nouveaux et des travaux de réfection extraordinaires décrétés par les communes; elle a, dans ce but, adressé la question ci-après au Gouvernement :

QUESTION.	RÉPONSE.
Quels sont les travaux auxquels le crédit sera appliqué?	Le crédit sera appliqué à tous les travaux de voirie vicinale terminés, en cours d'exécution et en projet pour lesquels l'État a promis son intervention.
On désire connaître quelles sont les communes qui demandent à participer à la répartition du crédit et comment se	Il servira également à subsidier les tra-

(1) Le tableau dont il s'agit est publié en annexe au présent rapport.

fera l'application et la division de la somme de fr. 1,000,000.

vaux de réfection extraordinaire d'anciens chemins vicinaux.

Toutes les communes dont les demandes ont été régulièrement introduites et dont les projets ont été approuvés participeront à la répartition du crédit.

L'application et la répartition du crédit se feront conformément aux instructions en vigueur; ces instructions sont connues de la Législature et il suffira de rappeler que les fonds seront affectés tout d'abord, sans distinction de province, aux besoins les plus urgents et aux travaux les plus utiles.

ART. 12. — *Hygiène publique. — Amélioration aux cours d'eau non navigables ni flottables : 1,000,000 de francs.*

Les travaux d'hygiène publique, notamment les projets de distribution d'eau potable, ont donné lieu, tant dans les sections que dans la section centrale, à de nombreuses observations.

Il n'en pouvait être autrement, car il est peu d'améliorations qui intéressent à un plus haut point la santé publique, et qui soient de nature à combattre avec plus d'efficacité les causes d'insalubrité qui engendrent les épidémies.

Sous le rapport de l'alimentation d'eau potable, de vastes agglomérations industrielles des provinces de Liège et du Hainaut sont dans une situation déplorable, qui s'est accentuée encore l'an dernier, à la suite de la sécheresse extraordinaire du printemps et de l'été.

Il importe donc de ne pas arrêter l'élan des communes en faveur des travaux de distribution d'eau, et de ne pas obliger celles-ci à en retarder l'exécution par suite de l'insuffisance des crédits mis à la disposition du Gouvernement.

Il importe, d'autre part, que le Gouvernement encourage les travaux d'ensemble à exécuter par des agglomérations de communes appartenant à une même région, comme c'est le cas dans les environs de Liège et dans le Borinage.

C'est le meilleur moyen d'obtenir, au prix de sacrifices financiers les moins considérables, un service répondant à toutes les exigences de l'hygiène et de la salubrité publique.

Des membres de la 5^e section ont même émis le vœu de voir l'État entreprendre la distribution d'eau potable dans le pays tout entier, dans le sens du projet exposé par l'honorable M. Hanrez dans la séance de la Chambre du 2 février 1893.

Dans cet ordre d'idées, la solution ne se trouverait-elle pas dans le système indiqué par M. le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des

Travaux publics, à la séance du 12 avril dernier, et consistant à créer de petites sociétés, à l'instar de ce qui a été fait sur une grande échelle par la Société nationale des chemins de fer vicinaux ?

Communes, provinces et État s'uniraient afin de verser des annuités pendant cinquante ou soixante ans. Des emprunts seraient faits à la Caisse d'épargne ou ailleurs, à concurrence du montant des sommes nécessaires pour l'exécution des projets, et le prêteur serait remboursé à l'aide des dites annuités.

Quoi qu'il en soit, des mesures radicales et énergiques sont indispensables pour résoudre le vaste problème qui s'impose à l'attention de la Législature et du Gouvernement.

Le Ministre qui parviendrait à généraliser la distribution d'eau potable dans le pays, ferait œuvre réellement humanitaire.

En attendant, la section centrale estime que le crédit sollicité à l'article 12 est insuffisant ; elle estime qu'une somme de un million serait nécessaire rien que pour les travaux de distribution d'eau et que cette allocation devrait faire l'objet d'un article spécial au budget.

A propos du même article, les questions suivantes ont été adressées au Gouvernement :

QUESTIONS.

1° Les frais à faire aux travaux du Polder du Nord de Saint-Nicolas sont-ils compris dans ce crédit ?

2° Les distributions d'eau dans les communes de Clavier et de Terwagne sont-elles comprises dans les travaux visés par l'article 12 ?

RÉPONSES.

1° Le Gouvernement est disposé, à titre exceptionnel, à faciliter, par l'allocation d'un subside, l'exécution des travaux à faire en vue d'améliorer l'écoulement des eaux des polders du Nord de Saint-Nicolas.

Mais il ne pourrait se charger, comme semblent le demander les intéressés, d'exécuter lui-même le projet qui vient d'être accepté par les délégués des associations poldériennes. C'est à celles-ci qu'incombe le soin de réaliser le projet.

2° Le projet pour l'établissement d'une distribution d'eau dans les communes de Clavier et de Terwagne est à l'examen.

Il est vraisemblable que ce travail pourra être subsidié sur le crédit sollicité.

ART. 13. — *Construction, redressement et amélioration de routes ou raccords ; redressement de la Montagne de la Cour, à Bruxelles, suivant le projet de la rue courbe Saint-Roch ; construction et reconstruction de ponts ou subsides pour semblables constructions ; rachat par l'État de routes ou 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 ; intervention de l'État dans la création d'un square entre le boulevard de Waterloo et le Palais de Justice de*

Bruxelles et dans l'amélioration de la voirie aux abords de la nouvelle écluse à construire à la porte de Flandre, dépendant de la route de l'État de Bruxelles à Gand; solde du subside alloué pour l'établissement de voies de communication au quartier Léopold II; subside pour la construction d'une avenue vers Tervueren, dans le prolongement de la rue de la Loi, à Bruxelles : 1,200,000 francs.

La lecture du libellé ci-dessus démontre surabondamment le bien fondé des observations présentées dans plusieurs sections, quant à l'utilité qu'il y aurait à subdiviser cet article en plusieurs sections, suivant la nature des travaux à effectuer.

Un membre de la 6^e section a critiqué le mode d'entretien des routes de l'État, entretien qui, à son avis, laisse énormément à désirer. D'après cet honorable membre, la régie serait préférable au système actuel de l'adjudication et il y aurait lieu de créer des emplois de cantonnier, brigadier, piqueur de route, comme en Hollande.

La section centrale, au sujet de cet article, a posé diverses questions au Gouvernement; nous les transcrivons ci-dessous avec les réponses.

QUESTIONS.

1^o Le crédit de 1,200,000 francs comprend-il la dépense à faire pour la construction du pont de Lovegnée-Bas-Oha ?

2^o Quel est le projet de rectification de la Montagne de la Cour à Bruxelles, visé dans la note préliminaire et pour l'exécution duquel le Gouvernement est disposé à intervenir à concurrence de 450,000 fr., payables en cinq annuités ?

RÉPONSES.

1^o La question de la construction d'un pont sur la Meuse, à Bas-Oha, ne pourra être utilement examinée qu'après l'achèvement de plusieurs autres travaux importants, actuellement en cours d'exécution sur la Meuse.

Le Gouvernement a notamment à se préoccuper pour le moment de la reconstruction du pont du Val-Benoît, qui grèvera d'une somme importante, pendant plusieurs années, les crédits alloués par la Législature pour la construction de ponts et l'amélioration de la Meuse.

2^o Le projet de rectification de la Montagne de la Cour, visé dans la note préliminaire du budget, est le projet Balat.

ART. 19. — Palais du Cinquantenaire : 1.000,000 de francs.

En réponse à une demande de renseignement formulée par la section centrale, qui a examiné le budget extraordinaire de 1891, le Gouvernement a fait connaître que l'arcade monumentale était estimée par M. l'architecte

Bordiaux à 1,871,000 francs, non compris la décoration sculpturale, et à 800,000 francs pour la cour intérieure, soit au total, 2,671,000 francs.

La section centrale, désirant savoir si ces prévisions ne seront pas dépassées, a posé la question ci-après au Gouvernement :

QUESTION.	RÉPONSE.
Les travaux de l'arcade monumentale et de la cour d'honneur du palais du Cinquantenaire dépasseront-ils la somme de 2,671,000 francs indiquée par le Gouvernement dans sa réponse à la section centrale qui a examiné le budget extraordinaire de 1891?	La somme dépensée pour l'arcade monumentale de la Cour d'honneur qui en dépend, était de fr. 321,433-26 au 31 décembre dernier.
Quelle est la somme dépensée au 31 décembre 1893?	La dépense totale, à s'en tenir à une plus récente évaluation de M. l'architecte Bordiaux, se rapprochera de 3,000,000 de francs.
Quel est le montant des dépenses restant à faire?	

ART. 22. — *École de médecine vétérinaire. — Travaux de construction :*
500,000 francs.

La question suivante a été posée au Gouvernement :

QUESTION.	RÉPONSE.
Quel sera le coût total des travaux?	Le coût des travaux est évalué à 1,500,000 francs, d'après une estimation faite avec soin mais non encore définitive, somme correspondante au prix de vente de l'école actuelle.

ART. 23. — *Agrandissement de l'hôtel du gouvernement provincial à Gand :*
400,000 francs.

La question suivante a été posée au Gouvernement :

QUESTION.	RÉPONSE.
Quel sera le coût total des travaux?	Le coût total des travaux est évalué, dans une première estimation, par M. l'architecte Van Ysendyk, à 700,000 francs. La dépense doit être répartie entre l'Etat et la province.

ART. 24. — *Agrandissement de l'hôtel du gouvernement provincial à Hasselt : 30,000 francs.*

La question suivante a été posée au Gouvernement :

QUESTION.	RÉPONSE.
Quel sera le coût total des travaux ?	Le coût total est évalué très approximativement à 230,000 francs, à répartir entre l'Etat et la province.

ART. 26. — *Acquisition de constructions environnant l'ancien château des comtes de Flandre à Gand, restauration du monument : 50,000 francs.*

La question suivante a été posée au Gouvernement :

QUESTION.	RÉPONSE.
Quel sera le montant total des acquisitions à faire et des travaux à effectuer ?	Il n'est pas possible, dans l'espèce, de donner une évaluation des travaux. Ils constituent une restitution archéologique dont l'intérêt artistique dépassera de loin les sommes relativement peu importantes qui y seront consacrées. Une convention avec la ville de Gand règle la répartition des dépenses par versements successifs, à concurrence de la moitié du coût des travaux.

ART. 27. — *Acquisition de la maison des Bateliers à Gand : 30,000 francs.*

La question suivante a été posée au Gouvernement :

QUESTION.	RÉPONSE.
Quel sera le montant total de l'acquisition ?	Le crédit demandé n'a pas d'autre objet que de participer à l'acquisition d'un immeuble, qui est un véritable bijou artistique. L'histoire de notre art national oblige à ne point négliger l'occasion favorable de soustraire cette célèbre maison aux aléas de la mise en vente publique et des conséquences désastreuses qui en peuvent provenir pour la conservation d'un pareil monument. Une convention à intervenir avec la ville de Gand doit déterminer la répartition de la dépense et l'acceptation de l'immeuble à des services publics.

ART. 28. — *Agrandissement du Conservatoire royal de Gand :*
60,000 francs.

La question suivante a été posée au Gouvernement :

QUESTION.	RÉPONSE.
Ce crédit sera-t-il suffisant pour exécuter les travaux projetés?	Il ne s'agit pas d'exécuter des travaux. Les locaux du Conservatoire de Gand appartiennent à la ville de Gand; leur agrandissement donnera lieu à une convention entre l'État et la Ville. Il ne s'agit, pour le moment, que d'acquérir un terrain en vue d'un agrandissement éventuel.

ART. 29. — *Église monumentale de Laeken. — Travaux de parachèvement :*
200,000 francs.

A la demande d'un membre de la 5^e section, le Gouvernement a été invité à répondre à la question ci-après :

QUESTION.	RÉPONSE.
Ce crédit sera-t-il suffisant pour exécuter les travaux des parachèvement projetés?	Le Gouvernement ne possède pas encore l'estimation des travaux de complet parachèvement de l'église de Laeken. Une évaluation sommaire porte la dépense à un million de francs qui pourra être répartie sur un grand nombre d'exercices. Le crédit sollicité doit servir aux frais d'études qui ne seront pas considérables et aux premiers travaux à exécuter.

La section centrale est d'avis qu'avant de solliciter un crédit pour les travaux, il y a lieu de faire des études sur le point de savoir si le monument, tel qu'il a été édifié, pourra être conservé. Elle estime, en conséquence, qu'il y aurait lieu de réduire le montant du crédit à la somme nécessaire pour payer les frais de ces études.

ART. 30. — *Création d'un quartier spécial pour condamnés aliénés à l'asile de Tournai :* 70,000 francs.

Un membre de la 5^e section, exprime le vœu que le projet de l'asile en

question soit dressé, non par les bâtiments civils, mais par un architecte ayant une compétence spéciale en cette matière.

Elle désire être renseignée sur le montant approximatif de la dépense à effectuer et a posé à cette fin la question suivante au Gouvernement :

QUESTION.

Quel sera le coût total des travaux ?

RÉPONSE.

Le Département de la Justice qui poursuit l'étude de ce travail n'est pas encore fixé sur le montant de la dépense, il l'évalue à environ 100,000 francs.

ART. 31. — Travaux d'agrandissement, etc. aux écoles de bienfaisance de l'État : 230,000 francs.

Un membre de la 6^e section demande l'inscription au budget d'une somme supplémentaire de 50,000 francs comme premier crédit pour l'acquisition du dépôt de mendicité de Bruges, occupé par l'État et appartenant aux provinces de la Flandre occidentale et de la Flandre orientale.

A propos de cet article, les questions ci-après ont été posées au Gouvernement :

QUESTION.

1° Quels sont les travaux que l'État compte entreprendre à l'école de Saint-Hubert ?

2° Le crédit comprend-il la somme nécessaire pour l'achèvement de l'école de bienfaisance de Bruges ?

3° Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas inscrit dans le projet de loi un premier crédit pour l'acquisition du dépôt de mendicité de Bruges, occupé par l'État et appartenant aux provinces ?

RÉPONSE.

1° Les travaux projetés à l'école de bienfaisance de Saint-Hubert sont l'agrandissement de la colonie agricole (ferme) et la construction d'un cellulaire dans le jardin de l'établissement. Ces travaux sont évalués ensemble à 80,000 francs.

2° Le crédit de 230,000 francs porté à l'article 31, pour travaux d'agrandissement aux écoles de bienfaisance de l'État, comprend les 80,000 francs indiqués ci-dessus et 150,000 francs pour l'agrandissement de l'école de bienfaisance de Beernem (filles), qui est reconnue de beaucoup insuffisante.

Il n'y a pas d'école de bienfaisance à Bruges; un quartier de discipline des écoles de bienfaisance de l'État pour filles a été provisoirement annexé à la maison de refuge de Bruges.

Une somme de 150,000 francs a été portée au budget des dépenses extraordinaires de 1892, pour l'agrandissement du dépôt et du refuge de Bruges, mais ces travaux n'ayant pu être exécutés, le crédit

a été reporté au budget de 1893, sur lequel l'imputation de la dépense peut se faire jusqu'au 31 décembre 1894.

3° Le Gouvernement est en négociations avec les deux Flandres et la ville de Bruges, copropriétaires, avec l'État, de l'ancien dépôt de mendicité de Bruges.

Tant qu'un accord n'est pas intervenu, il est inutile de grever le budget d'une charge aléatoire.

ART. 32.—Frais d'appropriation et d'ameublement de l'école de bienfaisance de Moll ; 80,000 francs.

La 2^e section a rejeté ce crédit, les travaux dont il s'agit ne présentant pas, à son avis, d'utilité.

A ce sujet, la section centrale a été invitée par le Gouvernement à répondre à la question ci-dessous :

QUESTION.

La section centrale désire que ce crédit soit davantage justifié; elle se demande s'il est nécessaire de créer une succursale aux établissements de bienfaisance de l'État déjà existants et de prendre à cet effet à bail un local affecté autrefois à l'usage de l'école normale?

RÉPONSE.

La création d'une nouvelle école de bienfaisance pour l'État s'impose. Les établissements existants ont tous une population dépassant le nombre de lits. Cette situation existait déjà avant l'application de la nouvelle loi sur la répression du vagabondage et de la mendicité.

Depuis, l'encombrement n'a fait que s'accroître rapidement; à tel point que, pour ramener toutes les écoles à leur population normale et pour y opérer les classements exigés par la loi, une sixième école devrait être créée.

Le Gouvernement a pris à bail l'ancienne école normale de Moll dans un but d'économie. Il s'est toutefois réservé la faculté d'acheter l'établissement.

TRAVAUX HYDRAULIQUES.

ART. 33. — Meuse.

Le crédit de 1,000,000 de francs sollicité paraît insuffisant pour poursuivre avec activité les travaux d'amélioration urgents à exécuter au cours de la Meuse, en vue d'améliorer la navigation et l'écoulement des crues, notamment entre la ville de Liège et la frontière néerlandaise.

En ce qui concerne ces travaux, les renseignements suivants ont été demandés au Gouvernement :

QUESTION.

Le Gouvernement a-t-il l'intention de comprendre dans les travaux l'élargissement du lit de la Meuse en aval du pont de Huy et l'amélioration de ce pont ?

Quelle sera dans ce crédit la part faite aux travaux de la Meuse en aval de Liège ?

RÉPONSE.

Les crédits antérieurement votés pour l'amélioration de la Meuse sont épuisés, le Gouvernement affectera le nouveau crédit sollicité au paiement des engagements déjà contractés, notamment pour les acquisitions des terrains nécessaires à l'élargissement de la Meuse au droit du pont du Val Benoit — et à l'exécution de travaux nouveaux dont les plus importants sont les suivants :

1° Rectification de la Meuse au droit des îles Conneaux, à Bouvignes, endroit de la Meuse qui est considéré comme le plus dangereux pour la navigation ;

2° Amélioration de la Meuse en amont du barrage Jemeppe ; continuation d'un travail dont une première partie est déjà exécutée.

Le Gouvernement réservera en outre une somme de 150,000 francs pour l'exécution d'une première entreprise de travaux à effectuer à la Meuse en aval de Liège. Toutefois, ces derniers travaux ne pourront être entrepris que lorsque la ville de Liège aura, suivant accord intervenu, mis les terrains nécessaires à la disposition de l'Etat.

Les travaux d'amélioration projetés dans le bief de Huy-Ampsin seront exécutés aussitôt que ceux énumérés ci-dessus seront achevés.

ART. 35. — *Canaux houillers du Hainaut* : 1,500,000 francs.

La construction du canal du Centre a donné lieu à d'importants mécomptes. Certains prétendent que son achèvement est pratiquement impossible, d'autres qu'il ne présente que peu d'utilité.

Ce qui est incontestable, c'est que cette voie de communication, si elle s'achève un jour, aura imposé au Trésor des sacrifices exorbitants, absolument disproportionnés aux services qu'elle est appelée à rendre.

Dans ces conditions, la section centrale engage le Gouvernement à nommer une Commission d'enquête qui aurait pour but d'examiner la possi-

bilité d'achever les travaux de ce canal et, dans l'affirmative, d'évaluer le montant des dépenses restant à faire.

Elle désire être renseignée également sur la somme dépensée au 31 décembre 1893 et elle a, à cette fin, posé la question suivante au Gouvernement :

QUESTION.

Quelle était au 31 décembre 1893 la somme dépensée pour les canaux houillers du Hainaut? Ne serait-il pas utile de faire une enquête sur l'utilité de la continuation des travaux du canal du Centre?

RÉPONSE.

A la date du 31 décembre 1893, les dépenses faites pour l'ensemble des canaux houillers du Hainaut s'élevaient en chiffres ronds à 30 millions de francs, dont 14,500,000 francs environ pour les travaux de mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles, sur le versant de la Sambre, et 15,500,000 francs environ pour la construction du canal du Centre.

La section centrale chargée de l'examen du projet de budget des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1887, a fait ressortir l'utilité qu'il y a pour le pays de poursuivre l'exécution de ces travaux et de les mener à bonne fin aussi rapidement que possible. (*Voir* Chambre des Représentants. — Documents. Session de 1886-1887, pages 143-144). Le Gouvernement, tenant compte du désir exprimé par la Législature, a fait activer autant que possible l'exécution des plans parcellaires de la première section du canal de Charleroi à Bruxelles. Ce travail est très avancé. Il ne peut pas être question d'abandonner les travaux du canal du Centre au moment où les sommes affectées à la construction de cette voie navigable s'élèvent aux trois quarts de la dépense totale.

ART. 37. — *Escaut. Expropriation et travaux* : 1,000,000 de francs.

Un membre de la 4^e section estime qu'il serait préjudiciable au régime du fleuve de procéder dans l'Escaut, en aval de Gand, à des travaux de redressement qui réduisent le bassin d'emmagasinage des eaux de marée, dont le libre jeu est indispensable au point de vue de la conservation du bon état de navigabilité du fleuve.

La section centrale appelle sur ce point la plus sérieuse attention du Gouvernement, elle invite celui-ci à répondre à la question transcrite ci-après :

QUESTION.

En quoi consistent les travaux que le Gouvernement se propose de faire?

Les travaux à faire à l'Escaut seront-ils bientôt terminés?

RÉPONSE.

Le crédit sollicité sera consacré à l'exécution de travaux d'amélioration de l'Escaut maritime et du Haut-Escaut.

En ce qui concerne l'Escaut maritime, ces travaux consistent principalement dans d'importants dragages destinés à améliorer les passes en aval d'Anvers, tant sur le territoire belge que sur le territoire néerlandais. L'adjudication des travaux à faire en Belgique aura lieu au commencement de juillet prochain.

Sur le Haut-Escaut, le Gouvernement fera avant tout redresser la rivière aux abords du pont de Gavere où, actuellement, la navigation est fort dangereuse. En outre, il fera commencer immédiatement les acquisitions des terrains à emprendre en vue de compléter la canalisation en amont de Gand.

Le coût total des travaux restant à faire pour achever la canalisation est évalué à 5,500,000 francs. On ne peut, pour le moment, fixer aucun délai pour l'exécution de ce travail.

Les acquisitions de terrain qui vont être entreprises se rapportent à un nombre considérable de parcelles et leur durée dépendra des difficultés plus ou moins grandes que ces acquisitions soulèveront.

ART. 43. — Côtes : Port de Blankenberghe : 120,000 francs.

A la demande d'un membre de la 5^e section, la question suivante a été adressée au Gouvernement :

QUESTION.

Quelle part, dans le crédit de 120,000 fr. est affectée au pier de Blankenberghe?

L'excédent sera-t-il affecté aux travaux de la côte à Wenduine?

RÉPONSE.

La part affectée au pier de Blankenberghe s'élève à 70,000 francs.

L'excédent est destiné à l'établissement d'un perré de défense des dunes à l'Ouest du pier de Blankenberghe, travail que l'État s'est également engagé à effectuer.

Les obligations rappelées ci-dessus résultent du contrat intervenu entre l'État et les entrepreneurs du pier, contrat approuvé par la loi du 29 juillet 1889.

ART. 45. — *Etablissement de lignes télégraphiques le long des voies navigables : 10,000 francs.*

La question suivante a été adressée à ce sujet au Gouvernement :

QUESTION.	RÉPONSE.
Ne conviendrait-il pas de substituer le téléphone au télégraphe le long des voies navigables ?	L'Administration des Ponts et Chaussées a fait procéder à l'étude de cette question. Elle a reconnu que l'emploi du téléphone le long des voies navigables pourrait donner lieu à des abus et ne présenterait pas, pour le contrôle des manœuvres, les mêmes garanties que le télégraphe. La substitution du téléphone au télégraphe donnerait d'ailleurs lieu à une dépense relativement élevée qui ne serait pas justifiée, attendu que les installations actuelles répondent parfaitement à leur but et n'ont été l'objet d'aucune critique.

ART. 46. — *Installations maritimes d'Anvers : 1,200,000 francs.*

Deux membres de la section centrale font remarquer que, d'après la note préliminaire, une partie du crédit sollicité de 1,700,000 francs est destinée à la construction du mur de raccordement entre l'écluse « Kattendijk » et la nouvelle écluse d'accès aux bassins « Lefebvre-America ».

La note ne dit pas à quelle somme s'élève la partie du crédit affectée à cette construction, mais, quelle qu'elle soit, elle ne représentera qu'un faible acompte de la somme totale, puisque la part de l'État dans les travaux d'édification de l'écluse et accessoires, qui coûteront de 8 à 10 millions, est évaluée à environ 5 millions.

De plus, cette écluse se construit à un emplacement désapprouvé généralement, notamment par la Commission d'études pour l'extension de la rade et du port d'Anvers, par les chefs du service de pilotage, par des capitaines de navire, etc., et antérieurement par la ville d'Anvers elle-même, qui constatait, dans une lettre adressée vers 1876 au Ministre des Finances, que « *toutes les personnes compétentes étaient unanimes à trouver l'emplacement absolument défectueux !* »

Ces membres font remarquer, en outre, que le mur, pour la construction duquel le crédit est demandé, a été lui-même condamné comme inutilisable et dangereux pour la navigation, par les autorités les plus à même d'émettre un avis raisonné sur la matière. Aussi M. l'Inspecteur du pilotage déclare devant la Commission susdite « que le mur est inutilisable pour l'accostage des navires », M. le Commissaire maritime « que ce mur serait un véritable

traquenard », et M. de Ryckere, chef pilote, « que le dit mur constituerait un danger énorme et que le navire qui y accosterait serait « un simple ballon de défense ».

En présence de déclarations aussi formelles émanant de personnes si éminemment compétentes, les membres en question ne croient pas pouvoir voter le crédit demandé.

Mais il y a plus ; si le Gouvernement se décidait, comme il est à espérer, à exécuter le plan Maus-Brialmont, le seul capable d'assurer l'avenir de notre premier port, en lui procurant les quais d'accostage directs, en débarrassant notre fleuve des coudes et des bancs de sable, en facilitant l'évacuation des glaces, etc., ce mur aussi bien que l'écluse tomberaient dans la zone des travaux et il arriverait ceci : ou que les 8 à 10 millions soient perdus entièrement si l'on sacrifiait ces ouvrages ; ou, ce qui serait plus déplorable encore, que l'on invoque l'importance des sommes dépensées comme argument pour rendre plus difficile la réalisation du projet.

Les considérations qui précèdent, auxquelles se rallie la majorité de la section centrale, appellent la plus sérieuse attention du Gouvernement. Il importe au plus haut point de sauvegarder les intérêts de notre grand port national et de proscrire tout travail qui pourrait compromettre ses développements dans l'avenir.

A propos du même article, le Gouvernement a été invité à répondre à la question ci-après :

QUESTION.

Où en est la question de la rectification de l'Escaut entre Lillo et Anvers ?

Quelle est la somme prévue dans ce crédit pour travaux de dragage ?

RÉPONSE.

L'étude de cette question a été reprise après la décision par laquelle l'administration communale d'Anvers a résolu de maintenir au Vorsche Schyn, malgré l'avis défavorable d'une Commission spéciale, auquel le Gouvernement s'est rallié, l'emplacement de la nouvelle écluse d'accès aux bassins de la ville.

Le service de l'Escaut maritime vient, à ce sujet, d'adresser au Département un important travail qui est soumis à l'examen de l'administration centrale.

Aucun travail de dragage ne sera exécuté au moyen de ce crédit. La dépense des travaux d'amélioration des passes du fleuve sera imputée sur l'article 37.

L'article 46 ne se rapporte qu'aux installations proprement dites du port d'Anvers, dont l'exécution incombe à l'État, notamment les nouveaux quais à établir

le long de l'Escaut, d'une part, au nord de l'écluse du Kattendijk et, d'autre part, en amont de la station d'Anvers-Sud.

ART. 47. — *Port d'Ostende : 1,000,000 de francs.*

Un membre de la 3^e section fait remarquer que la création d'une nouvelle passe vers l'Est à Ostende entraînera une dépense considérable évaluée à 5 à 6 millions au moins. Le maintien de cette passe sera très difficile et très coûteux, aussi convient-il que le Gouvernement ne mette ce travail à exécution qu'après une étude complète.

Au sujet du même crédit la question suivante a été adressée au Gouvernement :

QUESTION.

A quels travaux sera affecté ce crédit ?
Les études concernant le creusement du Stroombank sont-elles faites et quelle est la dépense totale que ce travail spécial entraînera ?

RÉPONSE.

Ainsi qu'il est dit dans l'Exposé des motifs, le premier crédit sollicité pourra être affecté tant aux travaux d'agrandissement de l'avant-port d'Ostende, qu'aux travaux de dragage de la passe est du Stroombank, et pourra être réparti entre ces deux travaux d'après les besoins.

La question de l'élargissement de la passe est du Stroombank a été étudiée.

L'auteur du projet évalue la dépense à 3,000,000 de francs.

ART. 48. *Port de Heyst.*

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

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

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

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

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

L'estran à Heyst est fort amaigri. Son inclinaison est prononcée au point

que la plage s'y raccorde à quelques centaines de mètres du rivage, avec des profondeurs de 7 à 8 mètres sous marée basse.

Ces conclusions favorables quant au choix de l'emplacement ont été corroborées par l'opinion d'un autre Comité spécial institué en 1890 par le Gouvernement et qui a en plus particulièrement à étudier la valeur comparative des accès à la mer à Ostende et Heyst.

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

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

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

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

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

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

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

Dans la même session, M. le Ministre des Travaux publics développa au Sénat la même idée, et il ne tarda pas à lui donner un corps, en instituant, par voie de concours, un appel à la concurrence pour la création et l'exploitation par voie de concession de péages du port de Heyst, et par extension du port de Bruges et du canal maritime.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C'est en s'inspirant de ces considérations d'un ordre supérieur que la majorité de la section centrale se prononce favorablement sur le projet du Gouvernement.

Comme le dit la note préliminaire, la convention de concession entre l'État, la ville de Bruges et les entrepreneurs, dont la Chambre sera prochainement saisie, exposera les termes de cette concession. L'intervention de l'État sera limitée à un forfait absolu, lequel, d'après les renseignements donnés au rapporteur, s'élèvera à la somme de 26,810,629 francs.

Le crédit de 3,000,000 de francs demandé permettra de solder jusqu'au vote du budget extraordinaire de 1895 la part proportionnelle de l'État dans les dépenses.

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

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

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

Toutes les nations voisines, en effet, sont outillées de façon à pouvoir se passer de Heyst, et la Belgique ne possède pas de flotte de steamers rapides.

Les organisateurs du port de Heyst veulent en faire un port de vitesse ; or, pour répondre à cette destination, il faut un rayon d'influence très

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

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

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

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

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

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

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

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

CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

ART. 53. — *Aubel-Bleyberg* : 350,000 francs.

Un membre de la 1^{re} section se plaint de la lenteur apportée à l'exécution de cette ligne et il prie le Gouvernement de bien vouloir l'activer.

3^e Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

ART. 62. — *Poste. Construction, agrandissement et appropriation de locaux* : 1,100,500 francs.

Pour satisfaire au vœu exprimé par la 5^e section, la question ci-après a été adressée au Gouvernement.

QUESTION.	RÉPONSE.
Quels sont les bureaux de poste à construire?	Des bureaux de poste seront construits à Binche et à Spa.
Quel est le coût de chacun d'eux ?	La dépense s'élèvera pour le premier à 100,000 francs; Et pour le second à 184,000 francs.

4^e Ministère de la Guerre.

ART. 67. — *Renforcement des ouvrages de fortification de la position d'Anvers : 300,000 francs.*

La question suivante a été adressée au sujet de cet article à M. le Ministre de la Guerre :

QUESTION	RÉPONSE.
On désire connaître où en est la question de la démolition des fortifications de Termonde, et pourquoi l'on fait encore des dépenses à une place dont le démantèlement est décidé.	Le démantèlement de Termonde n'est nullement décidé. La question a été mise à l'étude ainsi que je l'ai annoncé dans la séance de la Chambre des Représentants du 2 mars 1894. Les autorités les plus compétentes ont été consultées à ce sujet, mais toutes les réponses ne me sont pas encore parvenues. Je dois cependant reconnaître que plusieurs avis sont contraires au démantèlement de la place. Les dépenses que l'on fait actuellement pour Termonde sont peu importantes. Elles se rapportent en majeure partie à des travaux de réparations aux bâtiments militaires, aux ponts et aux ouvrages hydrauliques. On y fait également quelques réparations indispensables à des locaux voués qui font partie de la fortification proprement dite. La dépense relative à ces dernières n'atteint pas 1,700 francs. C'est la seule que l'on pourrait considérer comme plus ou moins perdue, si le démantèlement était décidé à bref délai.

ART. 68. — *Ligne avancée d'Anvers : fr. 1,116,172-84.*

A la demande de la 5^e section la section centrale a posé la question suivante au Gouvernement :

QUESTION.

Quels sont les engagements contractés mentionnés à la note préliminaires relative à cet article?

En donner l'énumération.

RÉPONSE.

Sur le crédit de 1,000,000 de francs alloué en 1891, les dépenses suivantes ont été liquidées au 31 décembre 1893 :

Acquisition de terrains fr.	17,968	10
Construction du gros-œuvre de la redoute.	102,981	06
Surveillance des travaux	2,878	»

Total fr. 123,827 16

L'ent reprise concernant la construction du gros-œuvre constitue un forfait, s'élevant à la somme de 764,343 francs.

Le département se trouve donc encore engagé envers les entrepreneurs, au 31 décembre 1893, pour une somme de fr. 661,573 94

De plus certaines expropriations restent à terminer pour l'établissement d'un aqueduc de décharge vers l'extérieur de l'ouvrage. Les évaluations s'élèvent à . . . 2,321 09

En outre, par suite de modifications apportées aux plans, des travaux supplémentaires ont été ordonnés aux entrepreneurs pour une somme de. 10,904 48

Les engagements contractés s'élèvent donc à la somme

totale de fr. 674,599 51

ART. 69. — *Remplacement des fronts intérieurs de la citadelle du Nord, à Anvers : fr. 448,097-57.*

La section centrale fait remarquer que dans le cas où le Gouvernement — en vue de donner une extension suffisante aux installations maritimes — adopterait le plan Maus-Brialmont relatif à la rectification du cours de l'Escaut entre Lillo et Anvers, la citadelle du Nord devrait être démolie et remplacée par des fortifications équivalentes établies en aval.

Dans ces circonstances les ouvrages prévus à l'article 69 n'auraient qu'une existence éphémère. Dès lors, ne conviendrait-il pas d'ajourner toute décision à ce sujet?

5^e Ministère des Finances.

ART. 79. — Construction de l'hôtel des Douanes à Anvers : 150,000 francs.

La question suivante a été posée, à ce sujet, au Gouvernement :

QUESTION.

Pourquoi la construction de l'hôtel des Douanes à Anvers est-elle arrêtée?

Est-on décidé à la continuer?

RÉPONSE.

Les travaux de construction de l'hôtel des Douanes à Anvers ne sont pas arrêtés ; ils subissent momentanément un temps d'arrêt qui va bientôt prendre fin, et c'est précisément pour ne pas être exposé à devoir les suspendre lorsqu'ils seront repris qu'un deuxième crédit de 150,000 francs est sollicité.

Les fondations sont terminées.

L'architecte a été prié de revoir les pièces qui viennent d'être préparées pour la mise en adjudication publique du gros œuvre. Cette adjudication ne peut donc plus tarder.

ART. 81. — Organisation provisoire des ateliers monétaires et acquisition d'instruments et d'appareils pour la Monnaie : 45,000 francs.

Le crédit pétitionné par cet article a donné lieu, tant dans les sections qu'en section centrale, à diverses observations.

D'après certains membres les installations actuelles seraient déjà trop considérables pour le service de l'État, et l'acquisition du matériel projeté ne serait profitable qu'à l'entrepreneur.

Pour répondre à ces observations la section centrale a adressé les questions suivantes au Gouvernement :

QUESTION.

Que faut-il entendre par ces mots de l'Exposé des motifs (page 28) : « besoins d'une fabrication normale ».

RÉPONSE.

Les besoins d'une fabrication normale sont ceux qui résultent de la nécessité de maintenir constamment en bon état nos instruments d'échange nationaux.

Un changement de notre système monétaire ou un retour à la frappe libre de l'argent exigerait des moyens de fabrication que le Gouvernement ne considère pas comme devant être prévus ni comme rentrant dans les besoins normaux en vue desquels l'hôtel des Monnaies doit actuellement être outillé. Mais il faut que nous puissions maintenir et alimenter, quand le besoin s'en fait sentir, la circulation monétaire existante.

Les installations de la Monnaie, ne sont-elles déjà pas trop considérables et comment, dans ces conditions, peut-il être question d'une organisation nouvelle et de l'augmentation d'instruments et d'appareils nouveaux ?

La section centrale demande si l'intention du Gouvernement ne serait pas d'ordonner que les inscriptions sur la nouvelle monnaie de nickel soient en flamand dans une proportion en rapport avec les besoins

C'est ainsi qu'il peut être nécessaire de faire des fabrications complémentaires de monnaies divisionnaires d'argent, de remplacer par des pièces neuves les pièces dont l'empreinte est sur le point de disparaître et de frapper de nouvelles monnaies de billon : en ce moment même, la Chambre est saisie de propositions tendant à frapper des pièces de un centime et des pièces de nickel. Ce sont là des besoins qui doivent être considérés comme normaux.

Les installations de notre hôtel des Monnaies, en tant que locaux, sont assurément assez vastes, trop vastes même, pour satisfaire à ces besoins. (Les bâtiments ont été construits à l'époque où le bimétallisme était en pleine vigueur.) Il n'en est pas de même de la partie de l'outillage qui est la propriété de l'État : l'outillage appartenant à l'État ne permettrait pas d'entreprendre des fabrications quelque peu importantes ; il ne permettrait assurément pas d'entreprendre avec la rapidité voulue la nouvelle fabrication du nickel, s'il n'était pas complété par l'acquisition d'une partie du matériel qui a été acheté jadis, à ses frais, par l'ancien directeur de la fabrication et qui est resté sa propriété. C'est à l'acquisition de ce matériel qu'est destiné le crédit.

Quant à la nouvelle organisation de la Monnaie, dont il est parlé dans la question ci-contre, le Gouvernement s'en est expliqué à l'occasion de la discussion du budget ordinaire du Ministère des Finances : l'hôtel des Monnaies est resté pendant plusieurs années sous un régime transitoire auquel il va être mis fin par une combinaison qui, même en temps d'activité, sera moins coûteuse pour le Trésor que le régime actuel.

Comme il a été fait lors de nos dernières frappes de monnaies divisionnaires d'argent et de pièces de un centime en cuivre, le Gouvernement compte faire opérer une partie de la prochaine frappe de nickel

des provinces flamandes ou mieux que les inscriptions soient faites dans les deux langues?

avec inscriptions flamandes. Quant aux doubles inscriptions (en flamand et en français), il ne peut en être question, le diamètre des dites pièces étant insuffisant.

ART. 3. — DU PROJET DE LOI.

1° Paiement des annuités souscrites par l'État pour la formation du capital d'établissement des chemins de fer vicinaux et souscriptions nouvelles : 500,000 francs.

La section centrale émet unanimement le vœu de voir le Gouvernement développer, dans la plus large mesure possible, le réseau de nos chemins de fer vicinaux.

A la date du 31 décembre 1893, 1,244 1/2 kilomètres étaient concédés dont 1,127-60 kilomètres de lignes livrées à l'exploitation.

Le coût de ces dernières s'élève à fr. 48,204,688-20 et le taux moyen des dividendes payés en 1893 a atteint fr. 2.80 p. %, du capital engagé. Ce taux n'était que de fr. 2.70 p. % en 1890.

Le taux des annuités souscrites par les pouvoirs publics étant de fr. 3.40 et de fr. 3.50 p. %, il en résulte que l'écart entre les charges et le revenu moyen ne représente, en 1893, que fr. 0.60 et fr. 0.70 p. % du capital, soit une quotité relativement peu importante eu égard aux avantages de toute nature procurés au pays par ce réseau important de voies de transport économiques.

Il est presque banal de le répéter : la construction de lignes ferrées vicinales est un moyen des plus efficaces de venir en aide à nos industries, spécialement à nos industries agricoles et à notre agriculture.

Le Gouvernement ne saurait donc trop en encourager l'établissement, et il est regrettable que dans bien des cas nous le voyions y faire obstacle dans la crainte de concurrence à notre réseau principal.

La Chambre le sait, toute demande de prise en considération de chemin de fer vicinal, adressée par la Société Nationale au Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, est soumise à l'avis préalable des Départements des Chemins de fer et de la Guerre.

Or, c'est surtout au Département des Chemins de fer que les affaires sont enrayées, parce qu'il y règne, parmi les membres du Comité consultatif, une fâcheuse tendance de voir, dans presque chaque ligne projetée, moins un affluent toujours utile qu'un concurrent souvent problématique.

Il faut évidemment se garder de créer un réseau de lignes vicinales pouvant faire une concurrence directe et sensible à nos lignes principales; mais il faut aussi éviter l'excès contraire et ne pas repousser systématiquement tout projet susceptible de faire une concurrence quelconque, si faible soit-elle, aux lignes existantes.

Il y a là, il importe de le répéter, une question de mesure, dont l'appréciation doit être faite dans un esprit large et élevé, et il ne faut pas, au

surplus, négliger de tenir compte de la réaction favorable exercée sur toute ligne principale par une ligne secondaire qui en est l'affluent.

Le Gouvernement, d'ailleurs, est maître des tarifs et il peut s'opposer à toute fusion d'exploitation de lignes voisines. Il est donc suffisamment armé pour se défendre.

La justice distributive commande, au surplus, au Gouvernement de ne pas refuser les bienfaits d'une voie ferrée à des localités qui n'ont pas eu l'heureuse fortune d'être dotées d'un chemin de fer à grande section.

Tout récemment encore au Sénat, dans la discussion du budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, d'honorables membres appartenant aux deux côtés de cette assemblée ont émis des considérations analogues.

La Législature, dans son ensemble, partage donc unanimement l'avis que nous venons d'exprimer; la section centrale espère que le Gouvernement voudra bien en tenir compte à l'avenir.

Dans un autre ordre d'idée la section centrale pense que dans certains cas le Gouvernement devrait intervenir plus largement dans la souscription du capital d'établissement des lignes en projet et porter, au besoin, sa participation au tiers et même à la moitié de ce capital. Tel devrait être le cas, pour les lignes intéressant les parties les moins riches du pays.

Dans la province du Luxembourg notamment, les communes ont généralement peu de ressources et s'étendent sur de vastes territoires; d'autre part, le budget provincial y est très chargé. Beaucoup de lignes d'une utilité incontestable, dont l'établissement aurait pour conséquence de transformer la situation économique de vastes régions, resteront donc éternellement à l'état de projet si le Gouvernement maintient son intervention financière au quart de la dépense.

2° Avances à l'État indépendant du Congo.

A propos de ce crédit, la question ci-après a été adressée au Gouvernement :

QUESTION.	RÉPONSE.
Est-il exact que l'Etat du Congo fait le commerce et en cas d'affirmative pourquoi le Budget de l'État du Congo ne renseigne-t-il pas les bénéfices et les pertes?	En réponse à la demande de la section centrale qui lui a été transmise, le Gouvernement de l'État Indépendant du Congo a fait savoir qu'il ne fait pas le commerce.

La section centrale a voté le projet de budget par cinq voix et deux abstentions; elle a l'honneur d'en proposer l'adoption à la Chambre.

Le Rapporteur,
ALFRED ANCION.

Le Président,
P. TACK.

ANNEXE.

Relevé des travaux de construction, d'ameublement, etc., de maisons d'école primaire autorisés en 1893 et pour lesquels il n'a pas été pris de décision quant à l'intervention de l'État dans la dépense.

N ^{os} d'ordre.	DÉSIGNATION DES COMMUNES.	PROVINCES.	Nature des Travaux.	DÉPENSES.
Avril 1893.				
1	Orgéo	Luxembourg . . .	Amélioration de l'école et construction d'un logement dans la section de Bourge	12,150 »
2	Meix-devant-Virton . .	Id.	Amélioration et ameublement complémentaire des écoles primaires.	3,987 »
3	Marcinelle	Hainaut.	Construction d'une école gardienne au hameau des Haies	5,049 96
4	Corbion	Luxembourg . . .	Amélioration et restauration des bâtiments scolaires.	4,455 »
5	Mohiville.	Namur	Agrandissement des bâtiments de l'école primaire	15,000 16
6	Maillet.	Id.	Construction d'un bâtiment d'école primaire pour les filles	18,808 »
7	Trazegnies	Hainaut.	Agrandissement des écoles primaires de garçons et de filles	8,481 45
8	Limal	Brabant.	Construction d'un bâtiment d'école primaire au centre.	45,037 02
9	Cras-Avernas	Liège.	Construction d'un bâtiment d'école primaire double avec section gardienne, etc.	51,000 »
10	Gand	Flandre orientale. .	Acquisition d'un terrain pour la construction d'une école primaire, rue des Meuniers	55,000 »
11	Casterlé	Auvers	Acquisition des bâtiments de l'école primaire libre.	7,500 »
12	Louvain	Brabant.	Ameublement de l'école primaire de la rue des Poches	15,108 80
Mai 1893.				
13	Dohan	Luxembourg. . . .	Acquisition d'un terrain dans la section des Hayons	8,000 »
14	Rillaer.	Brabant.	Restauration des bâtiments de l'école primaire	4,825 »
A reporter. . .				250,551 57

Nos d'ordre.	COMMUNES.	PROVINCES.	Nature des Travaux.	DÉPENSES.
			Report. . .	230,301 37
15	Glabais.	Brabant.	Travaux de restauration complémentaires à exécuter aux bâtiments scolaires	5,989 93
16	Marcinelle	Hainaut.	Construction d'un bâtiment d'école dans le hameau « La Tombe » .	10,828 »
17	Melles	Id.	Agrandissement des bâtiments de l'école primaire.	12,565 98
18	Houtaing.	Id.	Appropriation et amélioration des bâtiments scolaires.	5,954 27
19	Rebecq-Rognon. . . .	Brabant	Travaux d'appropriation supplémentaires exécutés à l'école primaire des filles	11,170 34
20	Deurne.	Anvers	Ameublement de l'école primaire du hameau d'Exterlaer.	5,235 58
21	Dampremy.	Hainaut.	Construction d'un préau couvert à l'école primaire du Centre . . .	25,480 81
			Juin 1893 et Juillet 1893.	
22	Wellen.	Limbourg.	Amélioration et restauration des bâtiments scolaires.	8,379 16
23	Boussu.	Hainaut.	Appropriation et assainissement de l'école primaire du Centre. . . .	8,914 21
24	Soumagne	Liège.	Agrandissement de l'école primaire de la section de Fécher.	20,500 »
25	Bressoux.	Id.	Agrandissement des bâtiments des écoles primaires.	13,500 »
26	Ixelles	Brabant.	Agrandissement des écoles primaires de la rue Américaine	7,516 »
27	Uccle	Id.	Ameublement de l'école primaire du hameau de Calevoet	9,917 85
28	Gouy-lez-Pieton. . . .	Hainaut.	Construction d'un bâtiment d'école primaire	33,900 »
29	Heverlé	Brabant.	Acquisition du terrain d'emplacement de l'école primaire de la Porte du Parc.	10,820 »
30	Anvers.	Anvers	Ameublement de nouvelles classes aux écoles des rues Buerhave et de l'Ecole	5,410 »
			A reporter. . .	428,613 32

Nos d'ordre.	COMMUNES.	PROVINCES.	Nature des Travaux.	DÉPENSES.
			Report. . .	426,613 52
31	Anvers	Anvers	Ameublement de l'école primaire de la rue des Capucins.	6,600 »
32	Incourt	Brabant	Restauration et ameublement complémentaire de l'école primaire .	4,708 97
33	Xhendelesse	Liège	Agrandissement et amélioration des bâtiments scolaires.	4,522 27
34	Chénée	Id.	Construction d'un bâtiment d'école gardienne	43,040 32
35	Waterloo.	Brabant.	Construction et ameublement d'une école de garçons au Centre . . .	30,538 36
36	Vezon	Hainaut.	Restauration des bâtiments de l'école primaire.	7,061 90
37	Lens-s/-Geer	Liège	Construction d'un bâtiment d'école primaire	13,686 47
38	Jette-Saint-Pierre . . .	Brabant.	Ameublement complémentaire de l'école primaire, chaussée de Koeckelberg	5,450 52
39	Ittre.	Id.	Restauration et ameublement complémentaire des écoles primaires	6,237 92
40	Sprimont.	Liège.	Construction d'une salle d'école mixte dans la section de Hornay	4,723 »
Août 1893.				
41	Pael.	Limbourg.	Amélioration et restauration des locaux scolaires.	8,676 22
42	Carnières	Hainaut	Restauration et ameublement complémentaire des écoles primaires	7,252 39
43	Tilly.	Brabant.	Restauration et ameublement complémentaire des écoles primaires	5,334 08
44	Nimy	Hainaut.	Construction d'un préau couvert à l'école gardienne de la route d'Ath	4,795 »
45	Chapelle-lez-Herlaimont	Id.	Agrandissement de l'école primaire des filles	13,870 78
46	Id.	id.	Agrandissement de l'école primaire des garçons.	9,598 23
A reporter. . .				598,530 75

Nos d'ordre.	COMMUNES.	PROVINCES.	Nature des Travaux.	DÉPENSES.
			Report. . .	598,550 75
47	Hollogne-sur-Geer. . .	Liège.	Restauration et amélioration des locaux scolaires.	4,520 14
48	Berchem	Anvers	Construction d'un logement d'instituteur primaire	12,314 59
49	Brye.	Hainaut	Restauration des bâtiments de l'école primaire	5,569 70
50	Mons	Id.	Construction d'une école primaire rue Malplaquet	79,654 08
51	Nimy	Id.	Agrandissement de l'école primaire de la rue Verte	3,985 24
52	Marchienne-au-Pont. .	Id.	Agrandissement de l'école primaire des garçons de la Docherie . . .	24,456 87
53	Id.	Id.	Agrandissement de l'école primaire des filles de la Docherie	21,801 84
			Septembre 1893.	
54	Roulers	Flandre occidentale.	Construction d'un bâtiment d'école primaire de garçons	100,000 .
55	Liège	Liège.	Acquisition d'une parcelle de terrain rue du Coq.	55,000 .
56	Saint-Georges. . . .	Id.	Appropriation et amélioration des locaux scolaires.	2,615 75
57	Hasselt	Limbourg.	Construction d'une classe gardienne à annexer à la classe actuelle .	8,085 25
58	Thieulain	Hainaut.	Amélioration, restauration et ameublement des locaux scolaires . .	6,038 90
59	Seraing	Liège.	Agrandissement des écoles primaires de Val Saint-Lambert	67,000 .
60	Châtelet	Hainaut	Ameublement des écoles primaires et gardienne	3,980 45
			Octobre 1893.	
61	Chapelle-lez-Herlaimont	Hainaut.	Ameublement de la nouvelle école primaire	3,590 58
			A reporter. . .	995,142 20

N° d'ordre.	COMMUNES.	PROVINCES.	Nature des Travaux.	DÉPENSES.
			Report. . .	998,142 20
62	Audenaeken	Brabant.	Restauration et amélioration des locaux scolaires.	3,380 »
63	Mellery	Id.	Restauration et ameublement complémentaire de l'école primaire.	5,998 90
64	Saint-Gilles.	Id.	Placement d'une pompe avec moteur à gaz, à l'école de la rue de Bordeaux.	4,617 71
65	Beveren-Waes.	Flandre orientale. .	Agrandissement de l'école primaire du hameau de Thyskenshoeck. .	4,076 »
66	Wavreille	Namur	Acquisition d'un immeuble pour l'organisation d'une école de filles.	3,180 »
67	Saint-Gilles.	Brabant.	Amélioration de l'éclairage de l'école primaire de la rue du Fort.	3,966 62
68	Forchies-la-Marche . .	Hainaut.	Restauration et amélioration des bâtiments scolaires	5,535 90
69	Id.	Id.	Ameublement complémentaire de l'école primaire.	2,775 11
70	Othée	Liège.	Aménagement d'une salle de classe à l'école primaire des garçons. .	3,732 03
71	Melen	Id.	Amélioration des locaux de l'école primaire	2,623 81
72	Guegnies	Hainaut.	Ameublement complémentaire de l'école primaire des garçons. . .	2,384 73
73	Wandre	Liège.	Agrandissement et ameublement complémentaire des écoles du Centre	22,520 98
74	Noville s/Mehaigne . .	Brabant.	Restauration des bâtiments des écoles primaires	15,938 82
75	Virginal-Samme. . . .	Id.	Restauration des bâtiments de l'école primaire	2,732 51
76	Roux	Hainaut.	Acquisition d'une parcelle de terrain à Lorraine Zazelies	3,245 »
77	Saint-Mard.	Luxembourg.	Acquisition d'un terrain d'emplacement pour une école primaire. .	9,000 »
			A reporter . .	1,091,360 36

N ^o d'ordre.	COMMUNES.	PROVINCES.	Nature des Travaux.	DÉPENSES.
			Report. . .	1,091,560 38
			Novembre 1893	
78	Ingoyghem.	Flandre occidentale.	Restauration des bâtiments de l'école primaire.	2,790 62
79	Wavreille	Namur	Construction d'un bâtiment d'école primaire de filles	22,822 89
80	Couillet	Hainaut.	Ameublement complémentaire des écoles primaires.	4,409 31
81	Châtelineau.	Id.	Construction d'une 5 ^e classe à l'école primaire de la Grand'Place .	11,390 84
82	Leysele.	Flandre orientale. .	Restauration des bâtiments de l'école primaire.	2,430 52
83	Munster-Bilsen . . .	Limbourg.	Restauration des bâtiments de l'école primaire.	2,218 "
84	Uccle	Brabant.	Construction d'une nouvelle école primaire au hameau de Saint-Job	40,000 "
85	Quévy-le-Petit	Hainaut.	Construction d'un bâtiment d'école primaire.	34,880 "
86	Schepdael	Brabant.	Restauration des bâtiments de l'école primaire de Pede-Sainte-Gertrude.	6,210 "
87	Anderlecht	Id.	Ameublement de l'école primaire de la chaussée de Ninove	8,722 47
			Décembre 1893	
88	Schaffen	Id.	Restauration des bâtiments de l'école primaire.	6,861 35
89	Saint-Gilles.	Id.	Acquisition d'immeubles pour l'agrandissement de l'école de la rue du Fort	56,000 "
90	Ruyen	Flandre orientale. .	Amélioration des bâtiments de l'école primaire.	5,545 61
91	Uccle	Brabant.	Agrandissement des bâtiments de l'école primaire de Galevoet . .	11,023 00
92	Châtelineau.	Hainaut.	Construction d'une école primaire dans le hameau du Corbeau . .	19,623 75
			A reporter. . .	1,527,197 63

N° d'ordre.	COMMUNES.	PROVINCES.	Nature des Travaux.	DÉPENSES.
			Report. . .	1,327,197 63
93	Engis	Liège	Agrandissement des bâtiments de l'école primaire des garçons, etc.	15,119 63
94	Schaerbeek	Brabant	Construction et ameublement de nouveaux locaux scolaires . . .	423,000 »
95	La Louvière	Hainaut	Acquisition d'une parcelle de terrain au hameau de Longtain	4,000 »
96	Metagne-la-Grande	Namur	Construction et ameublement d'une école primaire.	24,941 06
97	Quevaucamps.	Hainaut.	Construction d'une école primaire au hameau de Pâturage.	16,042 52
98	Watermael-Boisfort	Brabant.	Acquisition d'un terrain pour la construction d'une école de filles.	5,260 »
99	Orcq.	Hainaut.	Amélioration des locaux de l'école primaire de filles	3,611 41
100	Bruxelles.	Brabant.	Agrandissement de l'école primaire de la rue de Rollebeek (terrain).	57,860 »
101	Calonne	Hainaut.	Amélioration et restauration des locaux scolaires	3,997 86
102	Bruxelles.	Brabant.	Construction et ameublement d'une école primaire Impasse Canivet .	424,607 60
			Total . .	2,307,637 71

Budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1894.

Rapport de M. ANCIEN : Rectifications.

Page 18, article 37, 1^{er} alinéa, lire :

« Un membre de la 4^e section estime qu'il serait préjudiciable au régime
» du fleuve de procéder dans l'Escaut, en aval de Gand, à des travaux
» de redressement ayant pour conséquence de réduire le bassin d'eminaga-
» sinage des eaux de marée, dont le libre jeu est indispensable au point de
» vue de la conservation du bon état de navigabilité du fleuve. »

Page 20, article 46, 1^{er} alinéa, lire :

« Deux membres de la section centrale font remarquer que, d'après la
» note préliminaire, une partie du crédit sollicité de 1,700,000 francs est
» destinée à la construction d'un mur de raccordement entre l'écluse « Katten-
» dijk » et la nouvelle écluse d'accès aux bassins « Lefebvre-America ».

Page 23, article 48, 7^e alinéa, lire :

« Ces conclusions favorables quant au choix de l'emplacement ont été
» corroborées par l'opinion d'un autre Comité spécial institué en 1890 par le
» Gouvernement et qui a plus particulièrement étudié la valeur comparative
» des accès à la mer à Ostende et à Heyst. »
