

SÉNAT DE BELGIQUE.

RÉUNIONS DES 23 JUILLET, 6 ET 7 AOUT 1903.

Rapport de la Commission spéciale ⁽¹⁾ chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1903.

(Voir les n^{os} 192, 231, 234, 237 et 242, session de 1902-1903, de la Chambre des Représentants; 101, même session, du Sénat.)

Présents : MM. le Duc d'URSEL, Président; DUPONT, le Baron ORBAN DE XIVRY, LÉGER, le Comte GOBLET D'ALVIELLA, D'ANDRIMONT, VAN OCKERHOUT, FLECHET, VERCROYSE ASTÈRE, HANREZ, MESENS, le Comte DE BROUCHOVEN DE BERGEYCK, le Comte WERNER DE MÉRODE, MAGIS et le Baron ANCION, Rapporteur.

MESSIEURS,

Le Projet de Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1903 tel qu'il a été voté par la Chambre des Représentants, comporte un ensemble de crédits (articles 1 et 2) s'élevant à fr. 136,444,604 78

Comme il restait disponible, à la date du 1^{er} janvier 1903, sur les crédits extraordinaires votés précédemment une somme de 117,051,982 45

le Gouvernement aura à sa disposition une somme totale de fr. 253,496,587 23 pour faire face aux dépenses votées antérieurement et à celles faisant l'objet du présent Projet de Loi.

L'article premier du projet comprend une série de crédits s'élevant à fr. 124,160,000 »

La majeure partie de cette somme — 69,700,000 francs — concerne le Département des Chemins de fer; elle est affectée à concurrence de 13 millions de francs à la construction de lignes nouvelles et le surplus aux voies et travaux du réseau et à l'extension du matériel de traction et de transport.

Le restant — à 230,000 francs près, destinés à la Marine — concerne le service des Postes, des Télégraphes et des Téléphones.

L'article 2 comporte des crédits s'élevant à . . . fr. 12,284,604-78.

De cette somme, fr. 7,287,992-16 concernant diverses opérations financières, à savoir le remboursement d'une retenue opérée sur le prix de rachat du chemin de fer concédé de Gand-Eecloo et certaines avances à récupérer ultérieurement.

(1) La Commission spéciale, présidée par M. le Duc d'Ursel, est composée de MM. Dupont, le Baron Orban de Nivry, Léger, le Comte Goblet d'Alviella, d'Andrimont, Van Ockerhout, Flechet, Astère Vercroyse, Hanrez, Mesens, Houzeau de Lehaie, le Comte de Brouhoven de Bergoyck, le Comte Werner de Mérode, Doreye, Magis et le Baron Ancion, Rapporteur.

Le surplus, fr. 4,996,612-62, constitue le reliquat, tombé en annulation, du crédit de 5,000,000 de francs alloué par le budget extraordinaire de 1900, pour la construction des forts de Stabroeck et de Wavre-Sainte-Catherine.

Comme nous le disons ci-dessus, le Gouvernement disposera donc, pour faire face aux dépenses extraordinaires antérieurement décrétées et à celles visées par le présent budget, d'une somme totale de fr. 253,496,587-23.

Encore convient-il d'ajouter que beaucoup de travaux décrétés ou en cours depuis plusieurs années, notamment la ligne de Bruxelles à Gand-Saint-Pierre, la jonction Nord-Midi-Bruxelles et les travaux hydrauliques et maritimes nécessiteront pour leur achèvement de nouveaux et importants crédits, qui seront ultérieurement demandés à la Législature.

Il serait intéressant de pouvoir en déterminer le montant. Aussi est-il regrettable que le Gouvernement n'ait pu répondre à la demande formulée par la Section centrale de la Chambre des Représentants et ayant pour objet la confection d'un tableau de tous les travaux en cours ou décrétés avec indication des dépenses faites et des dépenses restant à faire pour leur complet achèvement, ainsi que la date à laquelle ces travaux seront terminés.

La Commission exprime unanimement le vœu que ce tableau soit dressé et annexé au prochain budget.

Nous croyons cependant ne pas nous tromper en évaluant à un demi-milliard de francs les sommes qui seront nécessaires pendant les cinq ou six années qui vont suivre pour achever les travaux actuellement engagés.

Ces chiffres que d'aucuns trouvent excessifs ne nous effraient point et ne sont pas de nature, à notre avis, à compromettre notre situation financière si l'on veut énergiquement s'attacher à introduire en matière de travaux publics les réformes que nous croyons indispensables et que nous signalerons dans la suite.

Ces chiffres prouvent, à notre sens, l'intensité du développement économique de la Belgique, le développement de son agriculture, l'accroissement de sa richesse industrielle et commerciale surabondamment démontrée par la progression continue de son mouvement commercial et de son mouvement maritime.

Notre commerce général a atteint, en effet, en 1902 — exportation et importation réunies — le chiffre élevé de 7,412,800,000 francs, en notable augmentation sur l'exercice 1901, et notre mouvement maritime — entrée et sortie — s'est élevé à 20,246,022 tonnes.

Le premier semestre de l'année en cours est en progrès encore ; nous relevons en effet :

Pour le commerce spécial (importation et exportation), fr. 2,173,961,000 contre fr. 2,004,579,000 pendant le premier semestre de 1902 ;

Pour le mouvement maritime (entrée et sortie, tonnage net, jauge Moorsom), 10,738,076 contre 9,667,224 pendant le premier semestre de 1902 ;

Pour les recettes des douanes, fr. 25,100,311 contre fr. 23,802,714 pendant le premier semestre de 1902 ;

Pour les recettes du chemin de fer (part du Trésor), fr. 103,702,000 contre fr. 97,546,198 pendant le premier semestre de 1902.

Nous pouvons être fiers d'une telle situation, qui nous place au premier

rang de toutes les nations du monde, en ce qui concerne notre mouvement commercial, par rapport à notre population.

Cette situation, nous la devons assurément pour une notable part aux grands travaux publics, que les divers Gouvernements qui se sont succédé au pouvoir, n'ont pas hésité à entreprendre au cours surtout des trente dernières années.

La Belgique peut être considérée comme une vaste usine agricole et industrielle dans laquelle le travail — il est bon de le répéter — est la véritable base de la prospérité des populations.

N'hésitons donc pas à développer l'admirable outillage économique que nous possédons aujourd'hui et à mettre à la disposition de nos travailleuses et industrieuses populations, tout ce qui leur est nécessaire pour continuer à progresser encore. En cette matière, comme en industrie, ne pas marcher de l'avant c'est déchoir : c'est préparer une prochaine et inévitable décadence.

Mais, nous dira-t-on sans doute, êtes-vous convaincu que le mouvement d'expansion économique auquel nous avons assisté, surtout pendant ces vingt-cinq dernières années, continuera son cours, et n'y a-t-il pas dès lors quelque imprudence à développer notre outillage, comme si cette progression était certaine, inéluctable ?

A cela nous répondrons que nous avons trop foi dans l'avenir de notre pays pour consentir à prévoir sa déchéance économique ; que nous croyons devoir, au contraire, puiser dans notre énergie morale la certitude que nous saurons, dans l'avenir comme dans le passé, vaincre les obstacles que nous rencontrerons sur notre route et que nous devons à cette fin perfectionner sans cesse notre outillage en vue de soutenir une lutte devenant de jour en jour plus difficile.

Et parmi les éléments qui exerceront assurément, dans l'avenir, une influence favorable sur notre prospérité industrielle, mentionnons en passant l'exploitation du nouveau bassin houiller de la Campine.

Si, adoptant une politique hésitante et timorée, que d'aucuns voudraient pratiquer, quelle serait notre situation au cas où le mouvement des années passées continuant sa marche ascendante, nos moyens — notamment au point de vue des transports — étaient impuissants à y faire face, et si nous voyions se reproduire, sur une plus grande échelle, la crise de 1899 ?

Ne verrions-nous pas alors, certains de ceux-là mêmes qui aujourd'hui prêchent une excessive prudence, être les premiers à accuser le Gouvernement d'imprévoyance, pour n'avoir pas su en temps utile, mettre notre outillage en mesure de satisfaire aux nécessités de l'avenir ?

Citons brièvement les principaux travaux qui, à notre avis, doivent attirer la sollicitude des Pouvoirs publics :

En ce qui concerne le port d'Anvers, il y a urgence à prendre une décision relative aux travaux à exécuter en aval de la ville ; et au point de vue de nos voies navigables intérieures, il conviendrait de marcher plus vite dans l'exécution du programme d'amélioration tracé naguère par l'honorable Ministre des Travaux publics. Nous possédons un réseau de voies très étendu, mais qui, malheureusement, nous ne saurions trop le répéter, ne rend pas à l'industrie les services que celle-ci peut en attendre, parce que ces voies manquent d'unité et que leurs proportions sont généralement trop réduites pour répondre aux exigences du commerce moderne.

Quant à nos voies ferrées, la situation, si l'on n'y apporte remède, peut dans un avenir plus ou moins prochain, devenir critique.

La crise des transports de 1899 que nous rappelons plus haut, n'a pas été produite seulement par une insuffisance de matériel dont l'effectif n'a pu faire face à une progression de trafic très intense et plus ou moins imprévue.

Cette crise a été déterminée surtout par l'insuffisance des gares de formation, ainsi que des installations de chargement et de déchargement, et aussi à raison des vices originels de notre réseau, plus complexe qu'aucun autre, et dont les lignes principales ont été construites à une époque où personne ne pouvait prévoir le développement que prendraient les transports par voies ferrées.

Nos parcs de matériel ont été largement développés dans ces dernières années, et des crédits importants figurent encore au présent budget pour cet objet. Nos gares de formation principales ont été agrandies et de nombreuses voies de garage ont été établies sur tous les points du réseau.

Sous ce rapport, on a donc commencé à remédier au mal ; mais ce qui reste à faire en ce qui concerne les améliorations et les compléments à apporter au réseau même, est bien plus important, et c'est là un côté de la question qui doit appeler toute la sollicitude du Gouvernement.

Et nous croyons utile de le répéter ici : un des meilleurs moyens de donner de l'extension à notre commerce d'exportation, c'est le développement de nos installations maritimes et des voies de transport — ferrées ou hydrauliques — aboutissant à nos ports de mer.

En améliorant nos installations maritimes, nous faciliterons les délais de chargement et de déchargement des steamers, question d'importance majeure pour les navires de fort tonnage, pour lesquels un jour de chômage en plus représente des sommes importantes.

Enfin, en améliorant notre transit par chemin de fer, nous contribuerons aussi à faire affluer les marchandises à l'importation destinées à l'Europe centrale, ainsi que les fabricats de cette même région destinés à l'exportation. Par ces différents moyens, nous en arriverons à cette situation que tel navire qui aujourd'hui doit faire escale en quittant Anvers, pour compléter son chargement, trouvera sa pleine charge dans notre port. Il pourra, dès lors, se contenter de frets plus réduits.

Car ce qui est essentiel, et qui importe avant tout, à ce point de vue, c'est que nos ports soient d'un accès économique et facile, qu'ils soient puissamment outillés et librement ouverts aux navires de toutes les nations.

En ce qui concerne les modifications et les compléments essentiels à apporter aux lignes principales de notre railway, plusieurs travaux sont décrétés ou en cours d'exécution, qui doivent satisfaire aux observations présentées ci-dessus.

Citons : La ligne de Gand-Saint-Pierre à Bruxelles-Midi ;

La jonction Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi ;

La ligne d'Anvers-Sud—Muysen—Schaerbeek — Hal ;

Et comme travail préparatoire à la jonction Bruxelles, mentionnons la transformation des installations des plus défectueuses des voies entre Bruxelles-Nord et Schaerbeek.

Ces installations, contre lesquelles nous n'avons cessé de protester dans une autre enceinte, sont à ce point insuffisantes qu'à un certain endroit deux voies seulement donnent passage à tous les trains desservant la gare du Nord.

La situation est donc périlleuse et il doit y être promptement remédié.

Dans le même ordre d'idées, le Gouvernement, indépendamment de la construction d'une ligne de l'exhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois et des améliorations à apporter à la gare de Liège-Guillemins et à la section comprise entre celle-ci et Chénée, se préoccupe à bon droit de dégager notre ligne de l'Est entre Louvain et Herbesthal. Là également une solution s'impose, non seulement en vue d'accélérer la marche des rapides internationaux, mais aussi pour assurer la sécurité et la régularité du service, sur une ligne qui est bien près d'avoir atteint — sur la section de la Vesdre, tout au moins, — son point de saturation.

N'oublions pas de mentionner enfin l'établissement d'une ligne à traction électrique entre Bruxelles et Anvers, ligne unanimement réclamée par notre capitale et par notre métropole commerciale.

Nous engageons le Gouvernement à poursuivre énergiquement l'exécution des travaux en cours que nous venons d'énumérer et de procéder sans retard à l'étude de ceux dont le principe seulement est arrêté.

Ces études sont importantes et seront de longue haleine; elles doivent être entreprises avec une grande largeur de vue, en prévoyant toutes les nécessités de l'avenir; sous ce rapport, il vaut mieux, à notre avis, aller au delà que de rester en deçà.

Et l'exécution des travaux eux-mêmes, quelle que soit l'activité déployée, demandera un grand nombre d'années.

C'est pourquoi les études en question doivent être entreprises avec diligence, si nous voulons éviter, faute d'être prêts en temps utile, de nouvelles crises de transport.

Et au point de vue d'une exécution rapide signalons, en passant, l'urgente nécessité de modifier nos lois en matière d'expropriation publique.

* * *

Après avoir exposé dans ses grandes lignes le programme que nous défendons en matière de travaux publics, il nous reste, d'une part, à établir que notre situation financière est satisfaisante et, d'autre part, à déterminer les règles à suivre pour ne pas compromettre cette situation dans l'avenir.

Quel est actuellement le montant de notre dette publique, quelles sont ses charges en intérêts et amortissements et qu'avons-nous comme contre-partie en actif productif de revenus directs ?

Pour répondre à ces questions, nous avons dressé les trois tableaux ci-après. Nous avons pu faire ce travail dans un délai relativement court, grâce aux renseignements qui nous ont été donnés par l'honorable Ministre des Finances. Nous tenons à le remercier de l'obligeance et de la diligence qu'il a mises à répondre aux multiples demandes que nous lui avons adressées à cette fin.

Mieux que de longs et fastidieux exposés, ces tableaux permettront de se rendre compte de notre situation financière dans son ensemble.

(6 – 13)

N° 102

1902 - 1903

Dette publique au 31 décembre 1901 - 1902

Cfr; 35 mm.

4 plans

Des tableaux n^{os} I et Ibis ci-dessus il résulte :

1^o Que notre Dette totale au 31 décembre 1902, — y compris la capitalisation des annuités restant dues aux compagnies de chemins de fer et aux compagnies téléphoniques dont les réseaux ont été rachetés — s'élève à fr. 3,231,146,768 89 ;

2^o Que les intérêts de toutes ces dettes directes et indirectes, l'amortissement de la dette 3 p. c. en 93 ans, le paiement des annuités (chemins de fer et réseaux téléphoniques) qui expireront respectivement en 1967 et 1911 et, enfin, le paiement des intérêts et le remboursement des obligations en circulation des compagnies de chemins de fer rachetés, qui prendront fin — de 1912 à 1916 — se chiffrent par une charge annuelle de fr. 105,717,376 39

Le tableau n^o II donne l'évaluation du capital productif de revenus directs de l'État.

Ce Capital est évalué au 31 décembre 1902 à . . . fr. 2.509,991,989 23

et il a produit en 1902 un revenu net (y compris les fr. 10,746,004-84 du produit des postes, attribué au fonds communal) de . fr. 89,362,558 99

Entre le montant de la Dette publique et la valeur du Capital productif de l'État, tel que nous l'avons évalué, il n'y a donc qu'une différence de fr. 721,154,779 66

et, d'autre part, entre la charge totale de cette Dette et les revenus nets du Capital productif, qu'une insuffisance de fr. 16,354,817 40

Celle-ci s'élève — si nous tenons compte de la part du produit des postes versé au fonds communal — à fr. 27,100,822 24

Cette situation est assurément rassurante, si l'on veut jeter les yeux sur le tableau n^o III, qui est en quelque sorte la synthèse des tableaux publiés par le Gouvernement (1), dans l'Exposé des motifs du Projet de Budget.

Ce dernier tableau nous montre, en effet, que pendant la dernière période — 1^{er} janvier 1895 au 31 décembre 1902 — LA SOMME ANNUELLE MOYENNE EMPRUNTÉE EST DE FR. 14.261,059-87 INFÉRIEURE A LA MOYENNE DES DÉPENSES EXTRAORDINAIRES EFFECTUÉES POUR TRAVAUX PUBLICS PRODUCTIFS DE REVENUS DIRECTS.

La situation serait absolument satisfaisante si les revenus nets des dits travaux, dans leur ensemble, couvraient au moins la charge — intérêts et amortissements — des emprunts nouveaux.

Tel est l'idéal vers lequel nous devons tendre.

Nous ne doutons pas que l'honorable Ministre des Finances fera tous ses efforts pour le réaliser.

* * *

(1) Nous avons modifié certains chiffres des tableaux de l'Exposé des motifs pour les raisons indiquées au bas de notre tableau n^o III.

Nous venons d'analyser la politique suivie en matière de **Travaux publics**, au point de vue **financier** ; il nous reste à l'examiner en ce qui concerne la **préparation et l'exécution des travaux eux-mêmes**.

Sous ce rapport nous croyons de notre devoir d'insister sur les observations que nous avons eu l'occasion de formuler antérieurement.

Nous les résumerons brièvement :

1° Lorsque le Gouvernement a décidé en principe l'exécution d'un travail quelconque, il devrait faire étudier celui-ci sous toutes ses faces, faire dresser les plans et devis par les services compétents, déterminer autant que possible le délai endéans lequel les travaux pourront être achevés, et ne faire de propositions à la Législature que lorsque cette instruction préparatoire serait complète.

Or, souvent on a procédé autrement et sollicité du Parlement des premiers crédits sans que cette étude préalable ait été faite et sans qu'il fût possible de se rendre compte et du coût des travaux et du temps nécessaire pour leur exécution.

2° Les travaux étant décrétés, il faudrait, tant dans l'intérêt public que dans l'intérêt du Trésor, les achever le plus rapidement possible.

Or, pour beaucoup d'entreprises même peu importantes, c'est tout le contraire qui a été fait au cours des trente dernières années.

Citons quelques exemples qui deviendront légendaires, à savoir :

Le canal du Centre, dont nous parlons ci-après dans la discussion des articles, et dont la construction aura duré vingt-huit ans s'il est terminé en 1906 ; il aura coûté 22 millions de francs.

L'élargissement du canal de Charleroi à Bruxelles, décrété en 1854, qui a déjà coûté 28 millions et pour lequel il reste une somme égale à dépenser.

Le chemin de fer d'Athus à la Meuse, pour lequel un premier crédit a été voté en 1873-74 — ligne d'une longueur de 143 kilomètres sans les embranchements — et dont la mise en exploitation complète n'a eu lieu que le 17 décembre 1899, soit après un délai de vingt-cinq années.

C'est plus qu'il n'en a fallu pour construire le Transsibérien et plus qu'il n'en faudra probablement pour relier le Cap au Caire, à travers le continent africain.

Un régime aussi déplorable et aussi onéreux doit prendre fin ; les nécessités en vue desquelles les travaux ont été décrétés ne sont pas satisfaites et le Trésor perd des sommes considérables en intérêts intercalaires, les sommes dépensées étant complètement ou à peu près improductives, aussi longtemps que le travail n'est pas complet.

3° Éviter toute dépense de luxe, partout où le travail ne le comporte pas. Certes un pays riche comme la Belgique, auquel les siècles passés ont légué tant de monuments remarquables, doit savoir faire des sacrifices pour consacrer la gloire artistique des temps présents, et nous approuvons les dépenses décrétées dans ce but.

Mais ce que nous ne pouvons nous dispenser de critiquer, ce sont des dépenses somptuaires consacrées à des bâtiments qui ne les comportent pas, soit à cause de leur objet, soit à cause de leur existence plus ou moins temporaire : nous voulons parler notamment des gares de chemin de fer.

Celles-ci ne sont pas des installations destinées à vivre des siècles,

mais tout au contraire des bâtiments industriels ayant pour but de satisfaire à des nécessités actuelles, qui par leur nature peuvent se modifier dans un avenir plus ou moins éloigné.

Il faut donc en cette matière construire de manière à pouvoir développer et modifier aisément et écarter toute dépense de luxe exagéré, ce qui n'exclut pas l'harmonie dans la ligne et le bon goût dans l'ornementation, celle-ci étant d'ailleurs sobre et peu coûteuse.

Or c'est tout le contraire qui se produit :

Citons la gare d'Anvers, où des millions ont été consacrés à des dépenses de luxe, tandis que les nécessités de l'avenir ont été si mal prévues que les quais d'embarquement manquent à la fois de longueur et sont insuffisants en nombre et en largeur ;

La gare de Bruges, qu'il va falloir déplacer ;

La gare de Liège (Guillemins), qui date de quarante ans à peine et qu'il faudra démolir si l'on veut doter cette ville importante d'installations convenables. Or les bâtiments de cette gare, du plus mauvais goût d'ailleurs, et qui ne comportent pas d'étage, ont été construits dans des conditions de solidité telle qu'ils pourraient durer des siècles.

Citons enfin nombre de gares secondaires, notamment sur la ligne de Namur à Charleroi, où la simplicité eût été de mise et qui présentent de plus cet inconvénient grave de faire bloc, de sorte que leur agrandissement serait très difficile et compromettrait absolument le cachet plus ou moins artistique qu'on a voulu leur donner.

4° Enfin, il nous paraît indispensable que le Gouvernement prenne la résolution de déposer désormais le projet de budget extraordinaire plusieurs mois avant qu'il soit mis en discussion, de manière que les deux Chambres du Parlement puissent en faire un examen approfondi.

DISCUSSION DES ARTICLES.

La Commission a pris connaissance des différents articles du Budget. Nous passerons successivement en revue ceux de ces articles qui ont donné lieu à observations ou au sujet desquels des questions ont été posées au Gouvernement.

ARTICLE 2 DU TABLEAU. — *Voirie vicinale. — Travaux de construction.*

Crédit demandé : 3,000,000 de francs.

La Commission remercie le Gouvernement d'avoir inscrit ce crédit au Budget ; il permettra sans doute de faire face aux demandes de subsides formulées pour l'exécution de travaux qui intéressent à un si haut degré notre agriculture.

Elle prend acte, avec satisfaction, de la promesse faite par M. le Ministre des Finances, à la séance de la Chambre des Représentants du 6 août, de majorer de 4 millions, au budget ordinaire de 1904, le crédit inscrit pour cet objet au budget ordinaire de 1903.

En ce qui concerne les sommes dépensées en 1902 et celles prévues pour 1903, tant pour travaux de voirie vicinale que pour chemins agricoles, d'intéressants renseignements sont publiés dans le rapport de la Section centrale de la Chambre des Représentants.

ART. 3 DU TABLEAU. — *Chemins de fer. — Voies et Travaux.*

Crédit demandé : 31,999,300 francs.

Le litt. B. — *Travaux généraux* comportant une somme de 4,400,000 francs, contient une longue énumération de travaux, parmi lesquels certains semblent plutôt des travaux de renouvellement ou d'entretien.

Citons notamment : la consolidation de talus ; l'appropriation et le matériel pour la manœuvre des barrières, le mobilier et l'ameublement.

La Commission engage le Gouvernement à ne faire figurer à l'extraordinaire que les dépenses constituant une réelle plus-value du railway, en restant plutôt en deçà, c'est-à-dire en faisant supporter par le budget

ordinaire, celles de ces dépenses mêmes qui auraient un caractère mixte. C'est ainsi que procède tout industriel qui a souci de faire une évaluation sévère de son actif.

QUESTION.

—
Quand les travaux de doublement de la ligne de l'Ourthe de Rivage à Marloie seront-ils mis en adjudication ?

RÉPONSE.

—
Un crédit de 2,100,000 francs est prévu au Budget extraordinaire de 1903, art. 3 du tableau, litt. E, pour la double voie de Rivage à Marloie.

Les avant-projets pour la construction d'ouvrages d'art sont terminés, et l'on entamera sous peu l'acquisition des terrains sous les communes de Marche, Marenne et Hotton. Toutefois, les emprises nécessaires étant nombreuses, les négociations pourraient durer quelque temps.

Il est à prévoir que l'adjudication des ouvrages d'art pourra se faire de manière que les travaux soient commencés au printemps de 1904.

L'an dernier — dans une lettre adressée au *Comité de l'Union des charbonnages et usines métallurgiques de la province de Liège*, — M. le Ministre des Chemins de fer informait celui-ci que l'adjudication des travaux ci-dessus aurait probablement lieu en 1903.

La Commission émet l'espoir qu'aucun nouveau retard ne surviendra et que les travaux de doublement en question, nécessités par les besoins toujours croissants du trafic, permettront enfin à l'Administration de faire circuler sur la ligne de Liège à Marloie des trains directs en correspondance avec les express desservant la grande ligne internationale d'Ostende à Bâle et Milan.

La question de la jonction Bruxelles-Nord-Midi se rattache à cet article. Elle a été traitée avec de grands développements dans le rapport fait par l'honorable M. Helleputte au nom de la section centrale de la Chambre des Représentants, qui a examiné le présent budget, et elle a donné lieu, dans cette assemblée, à un débat approfondi.

Dans ces circonstances, — la question paraissant suffisamment instruite et l'opinion de chacun étant réservée, — la Commission n'a pas cru opportun de se livrer, dans son sein, à une discussion à ce sujet.

ARTICLE 13 DU TABLEAU. — Routes et raccordements : construction, redressement et amélioration. Construction de ponts ou subsides pour semblables ouvrages. Rachat par l'État de routes et de ponts concédés ; subsides à accorder aux provinces et aux communes en vue de semblables rachats.

Crédit demandé : 10,000,000 de francs.

La Commission constate avec satisfaction que, par amendement accepté par le Gouvernement, le crédit pour cet objet, fixé primitivement à 6 millions, a été porté à 10 millions de francs.

QUESTION.

RÉPONSE.

Sous cette rubrique figure le crédit pour rachat de ponts concédés.

La province de Liège possède encore 4 ponts à péages : Ougrée, Liège (pont du Commerce), Argenteau et Visé.

Quelle est la date du rachat du pont de Seraing ?

Sur quel exercice le dernier crédit pour ce rachat a-t-il été imputé ?

Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas encore racheté le pont d'Ougrée, ainsi qu'il en avait manifesté l'intention ?

Quelles sont ses intentions en ce qui concerne le rachat du pont du Commerce de Liège, rachat qu'il y aurait intérêt à opérer avant l'ouverture de l'Exposition de Liège de 1905.

L'arrêté royal concernant le rachat du pont de Seraing est du 20 mai 1898.

La quote-part de l'État dans le prix du rachat a été entièrement prélevée sur le crédit de 2,500,000 francs alloué par la loi du 9 mai 1898 pour la construction de routes, etc.

L'accord n'a pu s'établir jusqu'ici entre les concessionnaires et le Gouvernement.

Le pont du Commerce dépend de la voirie urbaine ; c'est donc à la Ville qu'il appartiendrait d'en effectuer le rachat moyennant un subside de l'État.

Il résulte de la réponse ci-dessus que, depuis 1898, aucun pont concédé, établi sur la Meuse, n'a été racheté par le Gouvernement.

La province de Liège, qui possède encore quatre ponts à péages, se trouve donc sous ce rapport dans des conditions manifestes d'infériorité vis-à-vis de la province de Namur, qui n'en possède aucun. Or, ces péages, véritables entraves à la circulation, doivent disparaître à bref délai, et telle est, pensons-nous, le sentiment du Gouvernement.

La Commission reconnaît que, dans l'ordre des rachats, la priorité doit être accordée au pont d'Ougrée, celui-ci étant fréquenté par de nombreuses

populations ouvrières. Mais, d'autre part, il n'est pas admissible — si le Gouvernement ne peut se mettre d'accord avec les concessionnaires, — que tous rachats soient suspendus pendant plusieurs années et que les populations des régions de Visé et d'Argenteau voient constamment s'éloigner l'époque où elles cesseront de devoir payer des péages onéreux.

ARTICLE 14 DU TABLEAU. — *Pont du Val-Benoît, sur la Meuse, à Liège.
Rempîement des piles du pont.*

Crédit demandé : 400,000 francs.

La Commission exprime l'avis que le crédit pour ces travaux — qui sont des travaux d'entretien — ne devrait pas être porté au Budget extraordinaire, mais pour une part au Budget des Chemins de fer, et pour le restant au Budget des Travaux publics, le pont du Val-Benoît servant à la fois au railway et à la voirie.

Les travaux très importants de consolidation des fondations des piles assureront, sans aucun doute, d'une manière absolue, la solidité du pont, mais ne conviendrait-il pas aussi de chercher à porter remède aux inconvénients résultant du manque de largeur de cet ouvrage d'art ?

Tandis que la largeur de la Meuse au niveau de flottaison est de 125 mètres en amont et en aval du pont, qu'elle est même de 150 mètres (largeur des piles déduite) au pont de Fragnée, que l'on construit en ce moment à 400 mètres en aval, la largeur utile (c'est-à-dire piles déduites) n'est que de 92 mètres au pont du Val-Benoît.

Ce pont forme donc en quelque sorte barrage ; il contrarie l'écoulement des eaux et provoque partant, en cas de crue, une surélévation de la zone inondée de l'amont.

D'autre part, la Meuse est sujette à des crues fréquentes et importantes : en décembre 1880 son débit, au débouché du pont, atteignait 1,500 mètres cubes et la vitesse du courant 3^m,50 par seconde.

Sous l'action d'un tel courant, un travail d'érosion doit nécessairement se produire sur le plafond du fleuve, et l'on peut se demander s'il ne serait pas de nature à compromettre dans une certaine mesure les travaux de consolidation qu'il s'agit d'exécuter.

Quoi qu'il en soit, il y aurait moyen de remédier à la situation que nous venons d'exposer en supprimant le quai de halage de la rive droite, qui occupe à peu près la moitié de la première travée et de construire sur la rive gauche une travée supplémentaire. On donnerait ainsi au débouché du fleuve une largeur suffisante.

Nous nous permettons d'appeler sur cette solution l'attention du Gouvernement.

ARTICLE 18 DU TABLEAU. — *Palais de Bruxelles et aménagement
de la Place des Palais.*

Crédit demandé : 1,000,000 de francs.

Plusieurs membres ont exprimé leurs regrets au sujet de l'extrême banalité

architecturale de la façade future du Palais. Rien ne fait ressortir dans cet ensemble, le caractère propre de sa destination.

Quant à ses abords, le dessin extrêmement sommaire et réduit qui a été présenté à la Commission, n'a permis de formuler d'autres appréciations que celle-ci.

De même que pour le percement de l'impasse du Parc, on méconnaît ici une disposition jugée essentielle par les architectes du siècle dernier.

La partie avançante du Parc, vers la colonnade du Palais, n'avait été établie qu'en vue de dissimuler la déclivité considérable de la Place. La rectification des contours rendra sensible cette déclivité et celle-ci sera accentuée encore par le déchaussement du Palais. Comme pour la rue faisant face au nouveau palais des Beaux-Arts, l'idée de la construction d'une nouvelle façade et de l'aménagement des abords du Palais est bonne, et mérite l'approbation de la Commission, mais l'exécution proposée lui paraît mesquine et incomplète.

Travaux hydrauliques.

A propos de ces travaux, deux membres de la Commission ont présenté les observations que nous reproduisons ci-après :

« L'arrondissement de Saint-Nicolas apparaît comme déshérité des faveurs budgétaires entre tous ceux du pays. Il avait pensé que le crédit de 10 millions voté au budget extraordinaire de 1900 pour les quais d'Anvers et le transbordeur sur l'Escaut aurait servi, en partie du moins, à l'établissement d'une voie de communication entre le pays de Waes et Anvers.

» Illusion ! les 10 millions ont été absorbés par Anvers et le transbordeur s'en est allé en fumée (1).

» Il y a vingt ans et plus un canal a été réclamé à de nombreuses reprises pour écouler les eaux surabondantes du nord de l'arrondissement, mesure indispensable d'hygiène, mesure indispensable aussi pour les progrès de l'agriculture et la défense du sol : 7.600 hectares de terre sont continuellement exposés à des inondations désastreuses ; 9.000 autres hectares sont un peu moins atteints sans cependant être à l'abri.

» Il est plus que temps de songer aux grands intérêts engagés dans cette question. Aussi le Conseil provincial de la Flandre orientale, désireux de satisfaire aux réclamations réitérées de cette région intéressante de la province, a fait élaborer par des hommes compétents un projet de canal de navigation ayant son point de départ à Selzaete et aboutissant à la Pipe-de-Tabac sur l'Escaut. La dépense totale ne s'élèvera pas au coût du simple allongement du môle de Heyst. L'arrondissement de Saint-Nicolas est donc en droit de demander à la Législature et au Gouvernement de songer à lui en décrétant la construction de canal. Ce serait un acte de toute justice. »

(1) Postérieurement à la séance de la Commission, dans laquelle les observations ci-dessus ont été présentées, la Chambre, par amendement à l'article 7 du tableau, a voté un crédit de 200.000 francs pour le transbordeur en question.

ARTICLE 24 DU TABLEAU. — *Canaux houillers.*

Crédit demandé : 1,500,000 francs.

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>Pour quel motif n'a-t-on pas encore adjugé les travaux de construction des parties métalliques des ascenseurs n^{os} 2, 3 et 4 du dit canal?</p> <p>A quelle époque ce canal sera-t-il livré à la navigation ?</p>	<p>La rédaction des plans définitifs des ascenseurs n^{os} 2, 3 et 4 du canal du Centre a été subordonnée à l'étude des derniers perfectionnements apportés aux turbines, pompes de compression, injecteurs à eau, jonction étanche du sas mobile et, en général, à tout ce qui se rattache à l'équipement mécanique des ascenseurs ; c'est ce qui explique que les travaux n'aient pas encore été adjugés.</p> <p>Le canal du Centre pourra être livré à la navigation dans les premiers mois de 1906.</p>

Le premier crédit pour ce travail a été alloué par la loi du 4 août 1879 ; si le délai ci-dessus n'est pas prolongé, il aura donc fallu 28 années pour construire cette voie importante destinée à relier le bassin de Charleroi au bassin de Mons. Ce canal, pour lequel fr. 18.057,086-35 étaient dépensés au 31 décembre 1902, exigera une dépense supplémentaire de 3,841,000 francs pour son achèvement ; le coût total s'élèvera donc à près de 22 millions.

ARTICLE 26 DU TABLEAU. — *Canal de Gand à Ostende.*

Crédit demandé : 400,000 francs.

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>Quel est le montant total de la dépense à effectuer ?</p>	<p>La dépense totale est évaluée à 7,500,000 francs ; elle a pour objet l'amélioration du canal entre Gand et Bruges, y compris le canal de raccordement reliant le canal de Gand à Ostende au canal de Gand à Terneuzen.</p>

ARTICLE 27 DU TABLEAU. — *Canal de Gand à Terneuzen.*

Crédit demandé : 3,000,000 de francs.

QUESTION.

Quelle est la partie du crédit de 3 millions à dépenser pour les travaux à exécuter dans les Pays-Bas?

Que restera-t-il à dépenser ensuite pour achever le travail :

- a) Sur le territoire belge?
- b) Id. id. des Pays-Bas?

RÉPONSE.

Le reliquat des crédits votés antérieurement pour l'amélioration du canal de Gand à Terneuzen s'élevait à fr. 7,608,693-21 au 1^{er} janvier 1903, y compris le crédit de 3,000,000 de francs actuellement sollicité; le Gouvernement disposera donc d'une somme totale de 10,600,000 francs pour faire face aux dépenses des travaux à exécuter tant sur le territoire belge que sur le territoire néerlandais, depuis le 1^{er} janvier 1903 jusqu'au vote du budget extraordinaire de 1904.

Dans cette somme de 10,600,000 fr. les travaux à effectuer sur le territoire néerlandais figurent pour 6,500,000 francs.

Il restera à dépenser ensuite pour achever le travail :

a) Sur le territoire belge, 4,330,000 francs environ :

b) Sur le territoire des Pays-Bas, 13,550,000 francs environ.

Il est à remarquer que c'est sur ce dernier territoire que doivent s'exécuter les travaux les plus importants, notamment les deux écluses et le chenal d'accès à l'Escaut.

ARTICLE 32 DU TABLEAU. — *Port d'escale de Heyst.*

Crédit demandé : 6,000,000 de francs.

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>La Commission prie le Gouvernement de lui communiquer :</p> <p>1° <i>a)</i> Le plan primitif qui a fait l'objet de la première entreprise Coiseau et Cousin ;</p> <p><i>b)</i> Le plan des modifications apportées à la suite de l'accident survenu à la jetée à claire-voie ;</p> <p>Ce plan devrait indiquer les profondeurs à marée basse, le long des quais et en divers points de la rade.</p> <p><i>c)</i> Le plan que l'on se propose de réaliser avec le crédit demandé. Quels sont actuellement les navires dont le tirant d'eau dépasse 8 mètres et à quelles lignes de navigation sont-ils attachés ?</p>	<p>La Commission trouvera ci-joint en copie :</p> <p>1° <i>a)</i> Le plan I qui a fait l'objet de la première entreprise Coiseau et Cousin et qui est annexé à la convention du 1^{er} juin 1894, approuvée par la loi du 11 septembre 1895 (art. 8) ;</p> <p><i>b)</i> Le plan II présentant les dispositions nouvelles adoptées pour le port d'escale à la côte par la convention additionnelle du 12 juillet 1899, approuvée par la loi du 14 septembre 1899 ;</p> <p><i>c)</i> Le plan III indiquant la modification apportée au plan II à la suite de l'accident survenu à la jetée à claire-voie ;</p> <p><i>d)</i> Le plan IV que l'on se propose de réaliser à l'aide d'une partie du crédit demandé ;</p> <p><i>e)</i> Un plan indiquant les profondeurs à marée basse le long des quais et en divers points de la rade, accusées par les sondages des 11, 12 et 13 novembre 1902.</p> <p>2° Le Gouvernement ne possède pas la liste des navires dont le tirant d'eau dépasse 8 mètres.</p> <p>Il est notoire que le nombre des navires de fort tirant d'eau s'accroît rapidement.</p> <p>Dans le rapport de la Commission officielle chargée en 1900 de faire une enquête sur la valeur des critiques adressées au port de Londres, on constate, entre autres, que de 1899 à 1901, c'est-à-dire en deux ans, le nombre</p>

Nous publions, en annexe, les quatre plans visés aux litt. *a, b, c, d* ci-dessus.

des navires d'un tonnage supérieur à 5.000 tonneaux a augmenté de moitié; qu'il existe 400 steamers de 5,000 à 7,000 tonneaux, 107 de 7,000 à 10,000 tonneaux et 64 de plus de 10,000 tonneaux, dont 28 anglais, 24 allemands, 6 américains, 4 néerlandais et 2 français.

Dès aujourd'hui le port de New-York est fréquenté par des navires calant 31 pieds (9^m45) et l'*Océanic* a été construit en vue d'un tirant d'eau de 35 pieds (10^m67).

Dans le but d'améliorer les conditions d'accès de son port, la ville de New-York a adjugé le creusement de chenaux de navigation présentant 40 pieds de mouillage (12^m19) à marée basse. (*Annales des Travaux publics de Belgique*, année 1901, p. 234.)

L'article 4 de la convention précitée du 1^{er} juin 1894 stipule que l'État pourvoira au paiement du coût des travaux du port à la côte.

3° Pourquoi le Gouvernement prend-il à ses charges toutes les dépenses résultant des modifications apportées au plan primitif, alors que la Compagnie des installations maritimes doit profiter de ces travaux?

3° C'est en vertu de ce principe que la convention additionnelle du 12 juillet 1899 a stipulé que le paiement des travaux faisant l'objet de son art. 1^{er} sera supporté exclusivement par l'État.

C'est par une nouvelle application du même principe que la convention additionnelle actuellement soumise à la Législature contient une stipulation analogue.

Il est à remarquer que si la Compagnie des installations maritimes de Bruges doit profiter des nouveaux travaux, elle aura, d'autre part, à assumer la charge de leur entretien pendant la durée de la concession (art. 7 du projet de convention).

4° Quelles sont les sociétés et les personnes intéressées dans ladite Compagnie et les parts respectives de chacune d'elles?

4° La liste des sociétés et des personnes intéressées dans la compagnie est trop longue pour être insérée ici;

5° A quoi se rapportent les **honoraires** visés à la fin de l'intitulé de l'article 31 du tableau ?

elle figure à l'annexe du *Moniteur belge* du 13 mai 1903 (page 755), qui indique également les parts des intéressés.

5° Les **honoraires** visés à la fin de l'intitulé de l'article 31 du tableau concerne la rémunération de l'avocat qui a dû être spécialement chargé de poursuivre les nombreuses expropriations nécessaires à l'extension des installations maritimes du port intérieur de Zeebrugge et à l'établissement du bassin pour bateaux de pêche.

La charge de ces expropriations incombe à l'État en vertu des conventions additionnelles des 12 juillet 1899, article 8, et 29 mars 1900, article 5, approuvées par les lois des 14 septembre 1899 et 10 mai 1900, ainsi qu'en vertu de l'article 10 (installations pour bateaux de pêche) de la convention initiale du 1^{er} juin 1894.

ARTICLE 33 DU TABLEAU. — *Canal de Bruxelles au Rupel.*

Crédit demandé : 4,500,000 francs.

QUESTION.	RÉPONSE.
A. A quoi en sont les travaux proprement dits du canal maritime de Bruxelles au Rupel?	<p>A. De Bruxelles à Humbeek les travaux du canal proprement dits sont entamés sur tous les points et doivent être achevés en 1905.</p> <p>Les projets et cahier des charges pour les travaux à l'aval de Humbeek n'ont pas encore été soumis par la Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles au Comité technique institué par les statuts annexés à la loi du 11 septembre 1895. Ils le seront avant la fin de cette année d'après les prévisions de la Société (voir rapport annuel de 1903, p. 12).</p>
B. A-t-on décidé l'emplacement des deux écluses de 4 ^m 45 de chute entre Bruxelles et l'écluse maritime?	<p>B. Oui. Ces emplacements figurent en plan et en profil sur les plans visés dans la délibération de l'assemblée extraordinaire des actionnaires de la Société anonyme du canal et des installations maritimes de Bruxelles, en date du 11 octobre 1902 (voir rapport annuel 1903).</p> <p>La première des écluses à forte chute est placée en amont du pont du chemin de fer à Cappelle-au-Bois, la seconde est située à Grand-Willebroeck en amont de l'écluse actuelle.</p>
C. Quand mettra-t-on les travaux de ces écluses en adjudication?	C. Dès que la Société aura fourni les projets et fait approuver ceux-ci.
D. L'emplacement de l'écluse d'amont nécessitée par l'abaissement du plan d'eau est-il décidé? Quand commencera-t-on les travaux ?	D. Oui, dans le chenal de la place Saintelette. Les négociations se poursuivent en vue de la mise à l'œuvre à bref délai.

E. Le Gouvernement est-il décidé à faire déboucher le canal de Bruxelles dans le Rupel, tout en améliorant celui-ci jusqu'à son confluent avec l'Escaut de manière à le rendre accessible en tout état de marée aux bâtiments d'un tirant d'eau de six mètres?

Quand exécutera-t-on les travaux d'amélioration en question?

N'eût-il pas été préférable de faire déboucher directement le canal dans l'Escaut?

F. La Société des installations maritimes est fondée depuis six ans; à quelle date prévoit-on pouvoir utiliser le canal maritime, pour navires de six mètres de tirant d'eau?

E. L'auteur de la question perd de vue que le canal de Bruxelles au Rupel appartient à la Société du canal et des installations maritimes de Bruxelles; celle-ci n'a jamais eu, que nous sachions, l'intention de faire déboucher le canal dans l'Escaut.

Quant à l'amélioration du Rupel, il a été répondu dans les termes suivants à une question analogue posée par la Section centrale de la Chambre des Représentants, qui a examiné le projet de budget extraordinaire actuel :

« Le programme des travaux n'est pas arrêté; les levers de la rivière viennent d'être terminés et l'on procède aux sondages. »

F. Les travaux sont commencés depuis trois ans.

Le canal est exécuté pour un mouillage de 5^m50, les plans et profils prémentionnés du 11 octobre 1902 en font foi. La Société n'a jamais jusqu'ici demandé à réaliser un mouillage permettant un tirant d'eau de six mètres.

ARTICLE 2 DU PROJET DE LOI. — 1° *Fortifications d'Anvers.*

Crédit demandé : fr. 4,996,612-62.

QUESTION.

La Commission demande communication :

a) Du plan de l'enceinte nouvelle projetée avec une estimation détaillée des différents ouvrages, à savoir : expropriations, terrassements, construction de bâtiments militaires (casernes, arsenaux, meuneries, boulangeries) qui devront remplacer les bâtiments existants dans l'enceinte actuelle;

b) Du plan d'ensemble du projet de ligne avancée, dont font partie les forts de Stabroek et de Wavre-Sainte-Catherine, pour lesquels un crédit est demandé ;

c) Du devis total avec estimation pour chaque fort du projet litt. b ci-dessus.

Pourquoi ne construit-on pas immédiatement le fort de Brasschaet qui doit défendre la route de Brèda, au lieu de construire un fort devant la Nèthe sur la partie sud, laquelle est une partie forte de la ligne?

RÉPONSE.

En ce qui concerne les principes qui serviront de base à des propositions définitives, le Gouvernement ne peut que se référer aux déclarations faites par le Ministre de la Guerre à la Chambre des Représentants dans la séance du 19 juin 1903 (pages 1520 et 1521 des *Annales*) et au Sénat dans la séance du 23 juillet 1903 (page 303 des *Annales*).

Au surplus, il serait impossible de faire connaître dès à présent des plans et des estimations de détail qui, dans leur ensemble, ne sont pas complètement arrêtés.

ARTICLE 2 DU PROJET DE LOI. — 2^o *Avances au fonds spécial institué pour l'exécution de la convention conclue le 7 avril 1903 entre l'État et la Ville de Bruxelles.*

Crédit demandé : 5,000,000 de francs.

Le plan d'ensemble des transformations du centre de Bruxelles soumis à la Commission, appelle quelques observations et quelques critiques.

I. — L'idée de créer une rue dans l'axe de la façade du futur Palais des Beaux-Arts est très heureuse. Le plan primitif ne la prévoyait pas et elle constitue à proprement parler la mise en valeur du côté du Nord d'une œuvre architecturale considérable qui sans elle n'aurait pu être vue dans tout son développement, ni avec un recul suffisant. Mais ce sont ces considérations mêmes qui nous font regretter que cette belle idée ne soit qu'à moitié exécutée, et que, faisant tant que de créer cette voie dans sa partie la plus difficile, à travers les bas-fonds du quartier de la rue des Douze-Apôtres, on ne la continue pas jusqu'à l'impasse du Parc. Si dans cette dernière partie — de la rue d'Isabelle jusqu'à l'Impasse — on rencontre quelques immeubles d'expropriation coûteuse, il n'y aurait aucun remblai à exécuter, et la dépense qui résulterait de la modification serait assurément compensée par l'économie d'une rue oblique, descendant de l'Impasse au Marché-au-Bois à travers un ensemble d'immeubles considérables et qui, elle, donne lieu aux plus graves critiques.

II. — Le percement de l'impasse du Parc, dans l'axe de la rue de la Loi, nous semble une conception malheureuse, tant au point de vue esthétique qu'au point de vue de la circulation.

Au point de vue esthétique, elle rompra, dans un point essentiel, tout l'ensemble architectural du Parc et des immeubles qui l'environnent. Se figure-t-on bien ce que sera, dans cet ensemble essentiellement rectiligne, une rue *descendant en courbe*.

De deux choses l'une :

Ou bien sa pente commencera à la rue Royale même, et alors ce carrefour, devenu un des points les plus fréquentés de Bruxelles, perdra toute symétrie et présentera cette disposition essentiellement défectueuse qui fait du haut de la Montagne du Parc un véritable casse-cou ; en outre, toutes les maisons de l'Impasse seront déchaussées ;

Ou bien on ne fera commencer la pente, comme l'indique le plan qui nous est soumis, qu'au fond même de l'Impasse, et dans ce cas la rue nouvelle aura exactement (à quelques millimètres près) la même pente qu'ont actuellement la Montagne du Parc et la rue du Parchemin. (Dans l'un et dans l'autre cas, pente de plus de 8 à 9 centimètres par mètre.)

De plus cette pente énorme sera oblique, de sorte que la perspective vue de la rue de la Loi sera doublement asymétrique : elle dessinera sur le ciel une ligne de toits à la fois descendante et le coupant obliquement.

Ce ne serait guère la peine en vérité de bouleverser ce quartier pour y refaire sur une plus grande échelle les fautes prévues et évitées jadis.

Enfin, et ceci a son importance, le vent dominant dans la vallée de la Senne rendra presque constamment le carrefour insupportable. Sait-on

que la rue qui existait jadis à cet endroit s'appelait la rue du Vent ; ce n'est sans doute pas sans une raison majeure que l'architecte Guymard, en étudiant son plan, l'a fermée.

Ces raisons d'ordres divers ont frappé la Commission, qui a jugé bon de les consigner dans son rapport.

III. — Le plan proposé prête à d'autres critiques encore. Dans toute la partie comprise entre la rue Royale, la Montagne du Parc et la rue du Parchemin, la rue des Paroissiens, la place Sainte-Gudule et le Treurenberg, il constitue six ou sept îlots de maisons extrêmement réduits comme superficie et nullement proportionnés aux grandes lignes et aux grands espaces ménagés dans le reste du quartier.

Enfin, et cette remarque s'applique à tout l'ensemble du plan, on laisse subsister soit d'imperceptibles îlots de maisons, notamment rue de la Madeleine et rue de la Montagne, soit des ruelles infimes : rue de la Bergère, des Longs-Chariots, des Finances, soit des déclivités comme celle du Marché-au-Bois ou de la rue de l'Impératrice actuelle, dont le maintien semble impossible dans un quartier reconstitué. On va même, chose inconcevable, jusqu'à constituer une ruelle avec une pente telle que 63 marches sont prévues pour la rendre praticable !

Il semble enfin que l'on pourrait profiter du bouleversement de ce quartier pour y ménager quelques espaces plantés d'arbres. Un jardin serait assurément bien placé en face de la gare projetée, au centre même de l'agglomération, à la place de deux pâtés de maisons triangulaires, qui sont prévus au plan. L'amorce de ces deux grandes rues, rue Courbe nouvelle et rue de la Madeleine, en pourrait être singulièrement embellie.

4° Indemnités attribuées aux agents de l'État employés en Chine, pour dommages subis à l'occasion des troubles de 1900 ; installation provisoire de la Légation après la destruction de l'hôtel qu'elle occupait à Péking ; achat de terrains, construction et ameublement d'un nouvel hôtel avec dépendances ; dépenses à faire en vue d'assurer la sécurité de la Légation et des consulats belges en Chine ; frais divers relatifs au règlement des indemnités revenant aux particuliers.

Crédit demandé : fr. 2,237,992-16.

Le crédit demandé au paragraphe 4 de l'article 2 est destiné, entre autres, à payer des indemnités, d'une part, aux sociétés, commerçants et particuliers belges et, d'autre part, aux agents du Gouvernement belge, qui ont subi des dommages en Chine à l'occasion des troubles en 1900.

A la demande de la Commission, le Gouvernement a fourni les deux tableaux reproduits ci-dessous, lesquels indiquent la manière dont ces indemnités ont été réparties.

Indemnités à payer par la Chine aux sociétés, aux commerçants et particuliers belges.

SITUATION AU 10 JANVIER 1903.

NOMS.	NUMERO.	SOMME ADMISE EN FRANCS.	INTERETS.			TOTAL.	TOTAL RÉDUIT DE 2.237 P. C.
			TAX.	JOURS.	MONTANT.		
Sociétés et Commerçants.							
Chemin de fer Peking-Hankow		26,349,866 76	7	400	1,559,140 06	27,909,006 82	27,284,682 34
Famille Ossent		490,000 »	5	400	27,222 20	517,222 20	505,651 94
Debrus		2,995 46	5	400	166 40	3,161 86	3,091 13
Descotes		12,337 50	5	400	685 45	13,022 95	12,731 68
Duvieusart		6,320 60	5	400	351 15	6,671 75	6,522 51
Georges		3,533 92	5	400	196 35	3,730 27	3,646 82
Goffinet		31,006 25	5	400	1,722 55	32,728 80	31,996 66
Hizette		3,694 60	5	400	205 30	3,899 90	3,842 66
Jacobs		7,724 60	5	400	429 14	8,153 74	7,971 34
Lanners		2,470 »	5	400	137 20	2,607 20	2,548 88
Ossent, fils		414 07	5	400	23 »	437 07	427 29
Roland		7,735 »	5	400	429 75	8,164 75	7,982 10
Rosignon		1,206 40	5	400	67 »	1,273 40	1,244 91
Trigalet		9,434 35	5	400	524 10	9,958 45	9,735 68
Thysebaert		4,423 90	5	400	245 80	4,669 70	4,565 24
Waltherthum		4,264 »	5	400	236 90	4,500 90	4,400 21
Tonnelier et Schepens		756,310 »	7	400	58,826 43	815,136 43	796,931 16
Vanderstegen et C ^{ie}		344,362 50	7	400	26,783 75	371,146 25	362,843 71
Belgo-Chine		124,813 97	7	400	9,707 75	134,521 72	131,512 47
Wagons-lits		12,231 94	»	»	»	12,231 94	11,961 25
Attout		4,000 »	7	400	311 11	4,311 11	4,214 67
Clément		90,897 20	7	400	7,069 78	97,966 98	95,775 46
Hanquet		106,158 »	7	395	10,036 06	116,194 06	113,594 30
Pieper		2,371 70	7	400	184 46	2,556 16	2,498 98
Particuliers.							
Baensens, comm ^e		7,849 »	5	375	408 80	8,257 80	8,073 68
Cuypers		1,900 »	5	375	98 95	1,998 95	1,954 23
Dausette		5,066 81	5	375	263 90	5,330 71	5,211 46
Fivé, colonel		12,191 25	5	375	634 96	12,826 21	12,539 29
Fivé, E.		23,043 75	5	375	1,200 20	24,243 95	23,704 61
Henard		4,511 80	5	375	255 »	4,746 80	4,640 61
Mulkay		1,875 »	5	375	97 65	1,972 65	1,928 52
de Ponthière		2,600 »	5	375	135 40	2,735 40	2,674 21
Splingard, père		20,433 40	5	375	1,064 45	21,497 85	21,016 65
Van Aalst		47,000 »	5	375	2,447 90	49,447 90	48,341 75
Van Bergen		28,125 »	5	375	1,464 85	29,589 85	28,927 99
Wittamer		8,790 »	5	375	453 10	9,153 10	8,948 35
		28,541,991 73			1,743,206 55	30,285,198 28	29,578,391 59

Indemnités à payer par la Chine aux agents du Gouvernement belge.

SITUATION AU 20 AOUT 1902.

NOMS.	NUMÉRO.	SOMME admise en francs.	INTÉRÊTS			TOTAL.
			Taux.	JOURS.	MONTANT.	
Personnel de la légation et des consulats.						
Joostens		149,508 35	5	375	7,786 87	157,295 22
Merghelynek		26,028 »	5	375	1,355 62	27,383 62
de Melotte		8,800 »	5	375	458 33	9,258 33
Ketels		10,000 »	5	378	525 »	10,525 »
Splingaerd, A.		11,216 40	5	375	584 15	11,800 55
de Cartier de Marchienne		8,040 »	5	375	418 75	8,458 75
Lettre de la légation		10,096 87	5	375	572 75	11,569 62
Kan-Tsan-Con, serviteur chinois.		182 »	5	375	9 50	191 50
Chwang, interprète à Tientsin		4,234 12	5	378	222 30	4,456 42
Siekinsin, interprète du Comte Wittamer.		648 75	5	375	31 80	682 55
Michel		104 »	5	375	5 60	109 60
		229,758 49			11,972 67	241,731 16

DÉCLARATIONS DE MEMBRES DE LA COMMISSION SPÉCIALE.

Avant de procéder au vote sur l'ensemble du budget, diverses déclarations sont faites; nous les reproduisons ci-après :

Plusieurs membres de la Commission, tout en approuvant les principes généraux exposés dans le rapport, font toutes leurs réserves, quant à l'application qui en a été faite par le Gouvernement.

Ils constatent que le budget contient, en forte proportion, des crédits qui seront couverts par l'emprunt, tandis qu'ils devraient l'être par les ressources ordinaires.

— Des membres protestent contre le mode employé pour obtenir les fonds nécessaires pour couvrir les dépenses du budget. Tandis que, autrefois, les conditions d'émission des emprunts étaient discutées par les Chambres, la dette consolidée s'accroît chaque année sans que le Parlement soit appelé à exercer son contrôle.

— Un membre critique la manière dont est présenté le budget extraordinaire; les travaux les plus divers étant réunis dans un même projet de loi, la liberté de vote de chacun n'est pas complète. Il voudrait mieux qu'un projet de loi spécial fût présenté pour chaque catégorie de travaux de même nature.

Un autre membre exprime une opinion contraire: à son avis, la présentation d'autant de projets de loi distincts, qu'il s'agit de décréter des travaux spéciaux ou même des catégories de travaux de ce genre, aurait pour résultat d'encombrer et d'arrêter le travail législatif.

D'autre part, des coalitions d'intérêts particuliers pourraient se produire, excluant des faveurs du Parlement telle ou telle région du pays et accordant trop à telles autres.

Le budget extraordinaire, comprenant tous les travaux à réaliser dans l'ensemble du pays; lui paraît donc préférable au système de fractionnement préconisé par le préopinant.

* * *

VOTE DE LA COMMISSION SPÉCIALE.

L'ensemble du budget a été voté par 8 membres; 7 se sont abstenus.

En conséquence, la Commission a l'honneur de proposer au Sénat d'adopter le Projet de Loi.

Le Rapporteur,
Baron ANCIEN.

Le Président,
Le Duc d'URSEL.

TABLE DES MATIÈRES

		Pages.
	Considérations générales	1
	Discussion des articles	17
	Art. 2 du tableau : Voirie vicinale. — Travaux de construction	17
	Art. 3 id. Chemins de fer. — Voies et travaux	17
	Art. 13 id. Routes et raccordements. — Construction, redressement et amélioration. — Construction de ponts ou subsides pour semblables ouvrages. — Rachat par l'État de routes et de ponts concédés; subsides à accorder aux provinces et aux communes en vue de semblables rachats	19
	Art. 14 id. Pont du Val-Benoit, sur la Meuse, à Liège. — Rempiètement des piles du pont	20
	Art. 18 id. Palais de Bruxelles et aménagement de la place des Palais.	20
	Art. 21 id. Canaux houillers.	22
	Art. 26 id. Canal de Gand à Ostende	22
	Art. 27 id. Canal de Gand à Terneuzen.	23
	Art. 32 id. Port d'escale de Heyst	24
	Art. 33 id. Canal de Bruxelles au Rupel	27
	Art. 2 du Projet de Loi : 1° Fortifications d'Anvers	29
	Id. id. 2° Avances en fonds spécial institué pour l'exécution de la conven- tion conclue, le 7 avril 1903, entre l'Etat et la ville de Bruxelles.	30
	Id. id. 4° Indemnités attribuées aux agents de l'Etat employés en Chine, pour dommages subis à l'occasion des troubles de 1900; instal- lation provisoire de la Légation après la destruction de l'hôtel qu'elle occupait à Péking, achat de terrains, construction et ameublement d'un nouvel hôtel avec dépendances; dépenses à faire en vue d'assurer la sécurité de la Légation et des consulats belges en Chine; frais divers relatifs au règlement des indem- nités revenant aux particuliers	32
	Déclarations de membres de la Commission	35
	Vote de la Commission	35
	Annexes : (Plans).	

(38 – 41)

N° 102

1902 - 1903

Port d'escale de Zeebrugge

Cfr; 35 mm.

4 plans