

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 5 AOUT 1887.

---

Crédits destinés à couvrir des dépenses sur ressources extraordinaires (1).

---

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. DE BURLET.

---

**MESSIEURS,**

Dans la séance du 29 juillet 1887, le Gouvernement a déposé un projet de loi ayant pour but d'allouer divers crédits destinés à couvrir de nouvelles dépenses sur ressources extraordinaires.

Ces crédits sont les suivants :

1° Un crédit d'un million trois cent mille francs (fr. 1,300,000) pour l'acquisition d'un steamer servant au transport des voyageurs et des dépêches entre Ostende et Douvres; 2° un crédit d'un million pour des travaux à exécuter au port d'Ostende (fr. 1,000,000); 3° deux crédits respectivement de quatre cent quarante mille francs (fr. 440,000) et de sept cent quarante mille francs (fr. 740,000) pour permettre au Gouvernement de terminer deux procès dont l'un avec la famille Bottin et l'autre avec le sieur Prévôt, du chef de l'entreprise des travaux de construction de la 3<sup>e</sup> section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, d'une part, et de l'entreprise de deux lots du chemin de fer de ceinture de Liège, d'autre part; 4° un crédit de trois cent cinquante-sept mille quatre cent quatre-vingt-dix francs soixante centimes (fr. 357,490 60) pour le paiement d'une transaction intervenue le 13 décembre 1886 entre l'État belge et la ville d'Anvers.

---

(1) Projet de loi, n° 277.

(2) La commission était composée de MM. DE LANTSHEERE, *président*; DE BRUYN, MÉLOT, FRÈRE-ORBAN, BEGEREM, DE BURLET et DE PITTEURS-HIÉGAERTS.

Par lettre du 1<sup>er</sup> août 1887, M. le Ministre des Finances a fait connaître à M. le Président de la Chambre qu'il propose un amendement à ce projet de loi.

Nous reproduisons ci-dessous ce document :

Bruxelles, le 1<sup>er</sup> août 1887.

*Monsieur le Président de la Chambre des Représentants.*

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

J'ai l'honneur de vous adresser un amendement au projet de loi relatif à des crédits destinés à couvrir des dépenses sur ressources extraordinaires (voir Document parlementaire n° 277).

Le Gouvernement sollicite un crédit de 30,000 francs pour l'acquisition de constructions environnant l'ancien château des comtes de Flandre, à Gand. Ce crédit devrait être compris dans le projet de loi précité, sous la rubrique *Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics*; il formerait le § 5 et serait libellé comme il suit :

« Acquisition de constructions environnant l'ancien château des comtes de » Flandre, à Gand, 30,000 francs. »

Il s'ensuit que le total de l'article 1<sup>er</sup> serait porté de fr. 3,837,490 60 c. à fr. 3,867,490 60 c. En outre, le § 5 actuel deviendrait le § 6.

Pour justifier l'amendement proposé, il convient de rappeler qu'un crédit de 100,000 francs a été inscrit au Budget sur ressources extraordinaires de l'exercice 1885, pour le payement de la part de l'Etat dans l'acquisition de l'ancien château des comtes de Flandre, à Gand.

Depuis, il a été reconnu que le but à poursuivre ne serait réellement atteint qu'à la condition d'acquérir les constructions qui environnent l'édifice et en masquent la vue. L'Etat interviendrait dans la dépense à concurrence de la moitié, après déduction du subside de la province. Un premier crédit de 30,000 francs est sollicité à cette fin.

La même somme sera inscrite au Budget de 1887 de la ville de Gand.

L'Etat est d'accord avec la ville sur les conditions de cet achat et la répartition de la dépense.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*Le Ministre des Finances,*

A. BEERNAERT.

## EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

---

### MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

§ 1<sup>er</sup>. — *Construction d'un steamer destiné au transport des voyageurs et des dépêches entre Ostende et Douvres.*

Crédit demandé : 1,500,000 francs.

Comme le dit l'Exposé des motifs, la nécessité d'un steamer de grande vitesse pour l'exploitation de la ligne d'Ostende à Douvres s'impose.

Il est indispensable que notre service de mer reçoive un renfort d'outillage perfectionné qui lui permette de lutter avec succès contre les lignes concurrentes : c'est ce qui a été dit récemment à la Chambre des Représentants par l'honorable Ministre des Chemins de fer, et cette déclaration a reçu l'assentiment unanime de l'assemblée

### MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DE L'INDUSTRIE ET DES TRAVAUX PUBLICS

§ 2. — *Travaux à exécuter au port d'Ostende pour améliorer l'exploitation du service des paquebots-poste de l'État.*

Crédit demandé : 1,000,000 de francs.

Les motifs donnés par le Gouvernement à l'appui de cette demande de crédit de 1 million de francs, justifient cette partie du projet de loi.

Les travaux projetés au port d'Ostende sont estimés à plus de 3,000,000 de francs.

Le crédit de 1,000,000 de francs sollicité est nécessaire pour faire face au coût des ouvrages qui pourraient être exécutés jusque vers le mois de juin 1888; le Gouvernement annonce que de nouveaux crédits seront pétitionnés au Budget des recettes et des dépenses extraordinaires des exercices 1888 et 1889.

Le Gouvernement réalise ainsi les espérances données à notre regretté collègue M. Carbon qui, ayant fait de ces questions l'objet de ses incessantes préoccupations, les a souvent portées à la tribune nationale.

Nous rappellerons seulement l'intervention de M. Carbon dans la discussion du Budget de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics en 1883 (*Annales parlementaires*, p. 1079) et dans la discussion des Budgets des recettes et dépenses extraordinaires en 1883 et 1886 (*Annales parlementaires*, 1883, p. 1280, et 1886, séance du 3 mai, p. 1105).

« Avant l'existence des voies ferrées, disait l'honorable M. Carbon dans la » séance du 3 mai 1886, on transbordait en allèges; les navires, que les bassins

» ne pouvaient contenir, s'avancèrent dans le canal, où les transbordements  
 » se faisaient. Actuellement peu de marchandises sont transbordées. On  
 » décharge à quai ou sur wagons. et l'élevation du radier du pont-barrage,  
 » construit, il n'y a pas longtemps, à l'usage du chemin de fer, ne permet  
 » plus l'entrée du canal aux bâtiments ayant une grande calaison.

» Dans cet état de choses, Ostende ne peut étendre son commerce. La  
 » navigation à vapeur, qui a presque entièrement remplacé les navires à  
 » voile, a ses exigences de célérité. Elle n'est praticable, avec avantage pour  
 » l'armateur, que sur des ports aménagés de manière à permettre les  
 » prompts déchargements, chargement et expédition des bateaux.

» Nous voyons de grandes sommes consacrées à l'outillage des ports du  
 » nord de la France et si l'État n'améliore pas les aménagements intérieurs  
 » d'Ostende en raison des besoins de sa navigation, les importations, encore  
 » considérables, de certaines marchandises seront entièrement accaparées  
 » par des ports étrangers, au détriment de la Belgique.

» Messieurs, pendant l'hiver de 1870 à 1871, la guerre franco-allemande,  
 » coïncidant avec une fermeture des fleuves du Nord par les glaces, Ostende  
 » a été le refuge de tout le mouvement entre la Grande-Bretagne et le conti-  
 » nent. Alors déjà le manque d'espace se faisait sérieusement sentir. La cham-  
 » bre de commerce officielle signalait la situation d'une manière très énergi-  
 » que au Gouvernement qui, après étude, approuvait les travaux projetés  
 » par feu M. l'inspecteur général des ponts et chaussées, Symon. Ces travaux  
 » ont été reconnus d'intérêt général, puisque les crédits nécessaires ont été  
 » votés par les Chambres.

» C'est dans la séance du 2 juillet 1879 qu'un projet de loi a été déposé,  
 » en vue d'obtenir des crédits spéciaux, pour l'exécution de travaux d'utilité  
 » publique, et nous lisons dans l'Exposé des motifs :

» § 51. Ostende et Bruges. — Port d'Ostende. — Canal de Bruges. —  
 » Somme demandée, 5 millions.

» Il sera ainsi donné une légitime satisfaction aux réclamations de Bruges  
 » et d'Ostende. Les améliorations projetées sont du reste amplement justi-  
 » fiées par le progrès du mouvement commercial et elles constituent même  
 » une nécessité, en présence des efforts considérables que font nos voisins  
 » pour développer et améliorer leurs ports.

» Et voici, Messieurs, les paroles que prononçait l'honorable M. Sainte-  
 » llette, alors Ministre des Travaux publics, pendant la discussion, le 25 juil-  
 » let 1879 :

« Le port d'Ostende semble, depuis quelque temps, tendre à acquérir, au  
 » point de vue du trafic, quelque nouvelle importance. Des maisons s'y sont  
 » établies, qui paraissent en train de former avec l'Alsace-Lorraine des rela-  
 » tions intéressantes. Dans cet ordre de vues, les travaux à faire au port  
 » d'Ostende pour faciliter l'embarquement et le débarquement auront la pré-  
 » férence sur tous les autres.

» Les crédits furent votés et les expropriations faites. Une somme d'un  
 » million a été payée de ce chef, mais tout s'étant borné à cela, les maisons

» dont parlait l'honorable M. Sainctelette sont allées s'établir dans une ville  
» maritime, au delà de la frontière.

» Et plus tard, l'honorable M. Le Hardy de Beaulieu, rapporteur de la section  
» centrale, chargée d'examiner le Budget des Travaux publics, écrivait :

« Que Dunkerque avait déjà enlevé une grande partie du commerce de  
bois pour la Flandre occidentale et celui des engrais tout entier. »

» Néanmoins, ce qui restait disponible sur les crédits extraordinaires, mis  
» à la disposition du Gouvernement, de 1879 à 1881, pour l'amélioration du  
» port d'Ostende a été annulé pendant la session de 1883-1884, et l'hono-  
» rable M. Jottrand, dans le rapport de la section centrale sur le Budget géné-  
» ral, déposé le 23 janvier 1884, insérait ces mots significatifs :

» « Le pays doit regretter d'être forcé d'agir ainsi. »

« Ostende, Messieurs, est un port de circonstance. Aux moments difficiles  
» le pays en a besoin.

» Pendant les hivers rigoureux, les steamers des lignes régulières, établies  
» sur Anvers et sur Gand, déchargent à Ostende, ainsi que d'autres navires,  
» portant des marchandises périssables ou pressées; mais aussi longtemps  
» que les installations intérieures ne seront pas améliorées, Ostende, déjà  
» insuffisante à son trafic local, ne pourra plus offrir l'hospitalité que comme  
» excellent port de relâche.

» Les villes d'Anvers et de Gand ont, comme la Belgique entière, le plus  
» grand intérêt à voir doter Ostende, notre seul port de mer toujours acces-  
» sible, d'emplacements indispensables, afin d'empêcher le retour de ces  
» fâcheux encombrements, de ces regrettables retards dans les expéditions,  
» qu'à défaut d'espace le commerce et l'industrie du pays ont dû subir :  
» causes de pertes qui, à un moment donné, seront plus graves que jamais,  
» par suite de la substitution de longs navires aux anciens types.

» Le million absorbé par les expropriations forme une grande partie de la  
» dépense totale et ne sert absolument à rien.

» Je me demande si c'est faire acte de bonne administration, si ce n'est  
» pas impolitique d'agir ainsi ?

» Il ne suffit pas d'avoir une entrée excellente, il faut de l'espace dans le  
» port même.

» Si ces événements, dans le genre de ceux qui se sont passés de 1830 à  
» 1833 et de 1870 à 1872 devaient se représenter, ce serait, au point de vue  
» des transports maritimes, une calamité dont on semble ne pas comprendre  
» les conséquences.

» Ayant vu de près ce que la Belgique a exigé d'Ostende aux moments  
» difficiles, j'ai considéré comme un devoir patriotique de faire cet exposé à  
» la Chambre, et je termine en priant les honorables Ministres des Finances  
» et des Travaux publics de bien vouloir faire achever ces installations dont  
» l'utilité générale, la nécessité même, est reconnue depuis plus de sept ans. »

Ces considérations si judicieuses démontrent le grand intérêt que pré-  
sentent pour le port d'Ostende et pour le pays les travaux que le Gou-

vernement a résolu d'exécuter avec promptitude, et pour lesquels un premier et important crédit est sollicité.

§ 3 — *Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut — Procès Bottin.*

Crédit demandé : 440,000 francs.

§ 4 — *Chemin de fer de ceinture de Liège. — Transaction Prévôt.*

Crédit demandé : 740,000 francs.

Le premier de ces crédits, 440,000 francs, est nécessaire pour liquider une condamnation judiciaire prononcée à charge de l'État et au profit du sieur Bottin, dans les circonstances rappelées en l'Exposé des motifs.

Quant à la transaction Prévôt, au point où en était la procédure et vu les rétroactes du procès, il était sage et opportun, semble-t-il, de terminer ce gros litige à l'amiable. — L'État était exposé, si les conclusions du rapport d'expertise étaient admises en justice, à payer une indemnité de 1,130,000 francs. La transaction est donc avantageuse.

La section centrale n'a pu cependant s'empêcher, en présence de la lourde charge qu'impose la solution de ces deux affaires litigieuses, de recommander la plus grande circonspection dans les contestations à soutenir par l'État, soit en demandant, soit en défendant.

Il semble que l'État n'est généralement pas heureux dans les procès qu'il intente ou auxquels il a à répondre : mieux vaut transiger avant assignation que de s'engager sans nécessité bien démontrée dans de longs et gros procès dont les frais considérables aggravent encore les résultats fâcheux.

La section centrale attire sur ce point toute l'attention du Gouvernement.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

§ 5. — *Exécution de la convention du 15 décembre 1886, entre l'État et la ville d'Anvers*

Crédit demandé : fr. 337,490 60 c.

Ce poste est la conséquence nécessaire de l'approbation par la Législature de la convention du 13 décembre 1886 entre l'État et la ville d'Anvers (art. 5 de la loi du 27 juin 1887).

AMENDEMENT.

Amendement proposé par M. le Ministre des Finances :

« Acquisition de constructions environnant l'ancien château des comtes de Flandre à Gand, fr. 30,000.

Cet amendement se justifie complètement par les motifs développés dans la lettre adressée à M. le Président de la Chambre et reproduite plus haut.

Le total de l'article 1<sup>er</sup> doit donc être majoré de 50,000 francs et porté de fr. 3,837,490 60 c<sup>s</sup> à fr. 3,887,490 60 c<sup>s</sup>.

La section centrale, à l'unanimité, a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

Bruxelles, le 3 août 1887.

*Le Rapporteur,*  
F. DE BURLET.

*Le Président,*  
T. DE LANTSHEERE.