

(1)

(N° 176.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 MAI 1888.

Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1888 (1).

RAPPORT

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

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

MESSIEURS,

Le Budget des Dépenses sur ressources extraordinaires comprend des crédits à concurrence de fr. 51,964,761 61 c^s, auxquels vient s'ajouter le reliquat disponible des crédits extraordinaires mis à la disposition du Gouvernement, pendant les exercices précédents et s'élevant, au 31 décembre 1887, à fr. 57,038,763 13 c^s.

Des crédits s'élevant à fr. 7,170,010 48 c^s ont été annulés au 31 décembre 1887 à raison du défaut d'emploi pendant les trois années qui ont suivi l'allocation.

Le Gouvernement demande en outre à être autorisé à faire des avances : 1^o à concurrence d'un million cinq cent mille francs productifs d'un intérêt à 3 1/2 p. %, à la Société Nationale des chemins de fer vicinaux ; 2^o à concurrence de 400,000 francs pour les traitements de disponibilité des instituteurs communaux et, enfin, à disposer d'un nouveau crédit de 200,000 francs pour souscription d'annuités en vue de la formation du capital de premier établis-

(1) Projet de loi, n° 139, XIV.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. DE LIEDEKERKE, NOTHOMB, DE BRUYN, DE SMET-DE NAEYER, DELEBECQUE et DE PITTEURS-HIÉCAERTS.

sement des chemins de fer vicinaux; annuités qui seront compensées par le montant des intérêts et dividendes prévus à l'article 1^{er}, n° 9.

Les crédits sollicités se divisent en deux catégories :

1^o Crédits civils pour la continuation de travaux d'utilité publique entamés sur plusieurs points du pays, et pour des travaux nouveaux répartis entre différents départements, et formant ensemble un total de fr. 29,240,800 »

2^o Crédits militaires, en vue d'assurer l'exécution des travaux votés par la Législature pour faire face aux nécessités de la défense nationale et continuer l'œuvre de l'amélioration du casernement, formant un total de 22,723,961 61

ENSEMBLE fr. . . . fr. 51,964,761 61

Ces dépenses seront couvertes :

a) Par les recettes extraordinaires énumérées à l'article 1^{er} du projet de Budget, à concurrence de 7,039,884 francs.

(b Au moyen de la somme de 500,000 francs, remboursée au Trésor, en 1887, et formant le troisième quart du crédit de 2,000,000 de francs, allouée par la loi du 24 mai 1882.

L'excédent sera couvert par l'emprunt.

L'article 5 autorise le Gouvernement à rattacher les crédits extraordinaires portés au Budget de l'exercice 1888, aux crédits extraordinaires alloués par les articles 2 et 3 dudit projet, et à grouper ceux de ces crédits concernant un même objet.

L'exposé de la situation générale du Trésor, au 1^{er} janvier 1888, indique un chiffre de dépenses sur ressources extraordinaires, liquidé à charge du Budget de 1886, et s'élevant à fr. 35,799,486 41 c^s.

Les ressources extraordinaires réalisées pendant l'année 1886 représentent un total de fr. 53,349,151 92 c^s.

L'excédent des recettes est donc de fr. 19,549,665 51 c^s.

Le produit d'emprunts autorisés figure dans ces recettes à concurrence de fr. 41,746,993 87 c^s.

Les dépenses sur ressources extraordinaires effectuées en 1887 se sont élevées, par Ministère et par services, aux chiffres suivants :

JUSTICE.

Constructions et améliorations. — Palais de Justice de Bruxelles, bâtiments des prisons fr. 125,530 98

INTÉRIEUR ET INSTRUCTION PUBLIQUE.

A. Anciens services du Département de l'Intérieur fr.	212,322 19	
B. Instruction publique	1,961,849 19	
C. Nouvelles installations du tir national	217,557 27	
		<u>2,391,728 65</u>

A REPORTER. . . . fr. 2,517,259 63

REPORT. . . . fr. 2,517,259 63

AGRICULTURE, INDUSTRIE ET TRAVAUX PUBLICS.

<i>A.</i> Acquisition d'œuvres d'art . . . fr.	100,000 »	
<i>B.</i> Exposition d'Anvers	26,337 28	
<i>C.</i> Routes et bâtiments civils	4,791,155 49	
<i>D.</i> Travaux hydrauliques	7,486,292 93	
<i>E.</i> Chemins de fer en construction . . .	7,488,533 64	
	<hr/>	19,892,319 31

CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

<i>A.</i> Chemins de fer fr.	5,942,219 17	
<i>B.</i> Postes	101,455 66	
<i>C.</i> Télégraphes	242,642 84	
<i>D.</i> Marine	843,408 49	
	<hr/>	7,129,726 16

GUERRE.

<i>A.</i> Frais de défense, etc. fr.	3,894,288 63	
<i>B.</i> Bâtiments militaires	2,003,596 57	
	<hr/>	5,897,885 20

FINANCES.

Divers fr. 1,483,076 49

ENSEMBLE. . . fr. 36,922,266 79

Les ressources extraordinaires réalisées pour couvrir ces diverses dépenses s'élèvent à fr. 17,636,145 66 c^s.

Parmi celles-ci le produit d'emprunts est compris pour 9,752,349 francs.

L'excédent de dépenses sur l'exercice 1887 s'élève à fr. 19,286,121 13 c^s.

Les dépenses extraordinaires sur les deux exercices se chiffrent par fr. 72,721,753 20 c^s couverts par le produit de l'emprunt à concurrence de fr. 51,499,142 87 c^s.

L'excédent a donc été fourni par les rentrées diverses à concurrence de fr. 21,222,610 33 c^s.

Enfin la récapitulation, renseignée à la page 8 de l'Exposé, donne pour les services extraordinaires les chiffres suivants :

	Ressources réalisées	Dépenses.
Exercices clos de 1850 à 1885 fr.	1,858,725,773 18	1,881,882,575 50
Exercice 1886	55,349,151 92	55,799,486 41
— 1887	17,656,145 66	36,922,266 79
	1,931,709,069 76	1,954,604,326 50
Excédent des dépenses fr.	22,895,256 74	

Nous avons reproduit les chiffres énumérant l'utilisation des crédits pendant l'exercice 1887, afin de répondre à une demande présentée dans les discussions en sections.

La section centrale, en donnant satisfaction à cette demande, constate avec bonheur la situation favorable de nos finances d'après les Exposés qui en ont été faits à la Chambre et au Sénat par l'honorable chef du cabinet.

Les Budgets de dépenses ordinaires se soldent par des bonis importants, et la situation générale nous permet de consacrer des sommes relativement grandes à l'exécution de travaux d'utilité publique, ayant pour objet d'améliorer nos voies navigables, de développer nos communications par chemin de fer et d'agrandir les installations de nos lignes ferrées en même temps que nous affectons des capitaux considérables à compléter notre outillage de transport.

Ces travaux sont de nature à aider au développement du commerce et de l'industrie du pays en leur assurant les moyens de soutenir la lutte que la situation économique des différents États de l'Europe rend plus difficile.

Une amélioration sensible a succédé à l'état de souffrance de notre industrie; on le constate par l'augmentation considérable de nos transports qui se manifeste par la progression du mouvement de la navigation sur nos rivières et canaux et par la majoration des recettes des chemins de fer de l'État : Au 1^{er} janvier 1888 cette majoration est d'environ 5,000,000 de francs sur les évaluations du Budget.

Cette progression est continue et s'affirme encore dans le tableau du mouvement et des recettes pour le mois de janvier, qui accuse une nouvelle et notable majoration sur l'exercice précédent.

Cependant, si les transports augmentent, on ne peut pas en conclure à une situation brillante de l'industrie. La grande production engendre une concurrence qui maintient les prix à un niveau peu rémunérateur pour l'industrie.

Mais, au point de vue du Trésor, cette situation est au contraire favorable pour développer, dans de bonnes conditions, l'exécution des grands travaux d'utilité publique.

Les services de l'État ressortissant aux Départements de la Justice et de l'Intérieur trouvent également leur part dans le Budget.

Enfin, la Législature est appelée à consacrer, par des crédits importants, le vote patriotique qu'elle a émis l'année dernière pour les travaux de défense du pays.

C'est là une des obligations, si lourdes qu'elles soient pour nos finances, qui s'imposent par les devoirs de notre neutralité et la volonté du pays de maintenir son indépendance.

Des crédits demandés pour cet objet sous la rubrique du Ministère de la Guerre feront l'objet d'une division spéciale dans notre rapport.

CRÉDITS CIVILS.

EXAMEN EN SECTIONS.

Ce projet de loi a été adopté par toutes les sections; les abstentions constatées par les procès-verbaux concernent les crédits militaires.

Une série de questions et d'observations ont fait l'objet d'un examen attentif par la section centrale et seront énumérées aux différents articles qu'ils concernent.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

Les crédits sollicités de la Législature n'ont fait l'objet en sections que d'une demande générale que la section centrale a reproduite par la question suivante :

QUESTION.

La section centrale demande à connaître le détail des crédits annulés au 31 décembre 1887, à concurrence de fr. 7,170,010 48 c^s, et dont la reproduction n'est pas proposée.

RÉPONSE.

DÉSIGNATION DES ARTICLES.	CRÉDITS reportés à l'exercice 1885.	CRÉDITS votés pour l'exercice 1885.	SOMMES à annuler définitivement.
Ministère de la Justice.			
Palais de Justice. — Travaux. fr.	120,993 79	"	942 71
Id. Ameublement	38,715 93	"	47 07
Frais d'expropriation des bâtiments de l'asile des hommes aliénés à Froldmont et de quelques parcelles de terre.	50,000 "	"	50,000 "
TOTAL fr.			50,980 78
Ministère de l'Intérieur et de l'Instruction publique.			
Avances aux communes pour construction et ameublement de maisons d'école.	124,514 21	"	54,214 21
Travaux de voirie vicinale, d'hygiène et d'amélioration des cours d'eau non navigables	228,000 "	"	64,623 17
Continuation de l'armement de la garde civique	202,814 10	750,000 "	104 09
Enseignement supérieur. — Construction et amélioration des locaux des Universités	2,055,825 24	"	1 14
Universités de Liège et de Gand. — Appareils et collections pour les cours pratiques	97,672 74	40,000 "	22,008 24
Écoles normales primaires et sections normales de l'État déjà existantes. — Amélioration de locaux	25,604 51	"	2 78
Ameublement des écoles et sections normales	75,670 45	15,000 "	34,814 93
Bibliothèque centrale du Département de l'Instruction publique .	235 90	"	1 05
Installation du Musée scolaire de l'État au pavillon du champ des manœuvres	5,082 85	"	5,082 85
Avances des traitements d'attente des instituteurs	500,000 "	"	" 58
TOTAL fr.			181,755 04
Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.			
Hôtel du Gouvernement provincial à Bruges.	152,935 38	100,000 "	111,672 78
Déplacement de l'Observatoire royal de Bruxelles.	323,543 99	100,000 "	" 01
Locaux pour l'enseignement normal primaire	529,758 87	500,000 "	83,572 61
Préservation des bâtiments civils contre les dangers d'incendie, exécution de travaux, acquisition de matériel, etc.	58,322 95	100,000 "	86,137 01
Hôtel des Monnaies	8,024 11	"	351 63
Prison de Saint-Gilles	58,497 "	"	107 99
Partie du prix de l'acquisition à faire de l'ancien château des comtes de Flandre à Gand	"	100,000 "	12,404 18
A REPORTER fr.			"

DÉSIGNATION DES ARTICLES.	CRÉDITS reportés à l'exercice 1885.	CRÉDITS relés pour l'exercice 1885.	SOMMES à annuler définitivement.
REPORT. . . . fr.	•	»	»
Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics (suite).			
Meuse. — Expropriations et travaux.	1,445,522 07	1,700,000 »	493,415 92
Ourthe. — Expropriations et travaux. — Rectification du Fourchu-Fossé.	98,425 45	70,000 »	85,620 02
Ruisseau de l'Espierres. Travaux d'amélioration et subsides aux provinces pour le recréusement du ruisseau.	47,541 51	•	28,885 24
Haine. — Travaux d'amélioration. — Expropriations	146,949 92	50,000 »	109,459 26
Senne et Dyle. — Travaux et expropriations.	488,500 »	400,000 »	739,016 01
Grande Nèthe. — Construction d'un pont tournant au barrage du Bockt.	11,771 60	•	5,643 60
Endiguement du Zwyn. — Frais judiciaires, d'avoués et autres.	1,025 96	•	355 75
Barrage de la Gileppe. — Expropriations	104,000 »	•	104,000 »
Travaux stipulés dans le traité du 12 mai 1863 avec la Hollande (travaux d'amélioration à la rivière le Dommel)	27,526 64	•	22,601 64
Détournement du Schyn à Anvers	11,575 53	•	7,425 85
Canal de la Lys à l'Yperlée. — Reprise du canal et achèvement des travaux	941,574 05	50,000 »	76,540 70
Canal de Gand à Terneuzen. — Amélioration de la partie belge et de la partie néerlandaise	1,708,965 57	1,700,000 »	421,480 46
Canal de Nieupoort, par Furnes, à Dunkerque. — Amélioration du bief de Furnes à la frontière.	100,000 »	150,000 »	250,000 »
Nouvelles installations maritimes d'Anvers. — Expropriations, travaux honoraires	1,563,632 75	1,250,000 »	222,751 16
Port d'Ostende. — Agrandissement du bassin d'échouage	544,791 49	400,000 »	32,379 67
Port d'Ostende. — Travaux d'amélioration de l'avant-port et de la navigation vers Bruges.	14,857 75	1,350 »	2,843 13
Établissement de lignes télégraphiques le long des voies navigables.	58,294 »	•	24,033 08
Lignes de la convention-loi des 31 janvier-15 mars 1873, etc.	1,416,866 98	2,500,000 »	3,309 26
Lignes de la convention-loi des 1 ^{er} -26 juin 1877	674,799 20	•	99 80
Travaux supplémentaires à faire exécuter et terrains supplémentaires à faire acquérir par les sociétés etc, (lignes des conventions-lois des 31 janvier-15 mars 1873 et 1 ^{er} -26 juin 1877)	63,407 25	•	43,636 59
Chemin de fer de Wavre à Jodoigne par Gastuche	250,472 84	500,000 »	726,691 19
Chemin de fer d'Audenarde à Orroir. — Station d'Orroir, raccordement d'Orroir à Gelles.	72,508 06	•	12,858 86
Station de Dison	7,157 54	•	2,799 43
Chemin de fer de Lichtervelde à Thielt.	1,204 67	•	555 74
Station de Braine-Lalleud	249,850 »	•	174,599 88
Gare industrielle de Tournai	70,484 73	•	36 65
TOTAL. . . . fr.	•	•	3,884,840 35

DÉSIGNATION DES ARTICLES.	CRÉDITS reportés à l'exercice 1885.	CRÉDITS volés pour l'exercice 1885.	SOMMES à annuler définitivement.
Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.			
Chemin de fer. — Voies et travaux fr.	2,722,259 19	5,000,000 »	52 »
Postes. — Construction de bâtiments pour bureaux.	157,054 45	250,000 »	169,456 55
Rachat de la ligne de Marbehan à Virton	216,265 27	»	10,854 41
TOTAL. fr			180,522 94
Ministère de la Guerre.			
Remplacement des fronts intérieurs de la citadelle du Nord . . .	999,181 »	»	682,875 11
Construction des forts de Lièrre et de Walhem.	16,906 98	70,000 »	16,488 55
Transaction Pauwels.	60,812 50	»	10,812 50
Transaction Keller.	15,058 60	»	15,058 60
TOTAL. fr.			725,214 76
Ministère des Finances.			
Loi du 28 mai 1884. — Intervention de l'État dans la formation du capital de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux.	2,000,000 »	»	2,000,000 »
Frais de premier établissement de ladite Société.	270,000 »	»	90,011 46
Construction de deux canots à vapeur pour la surveillance de l'Escaut par la douane d'Anvers.	»	40,000 »	11,000 »
Loi du 26 août 1885. — Frais de confection et d'émission de titres à 3 1/2 %.— Règlement des bonifications allouées pour rembour- sement des obligations et actions privilégiées du Grand Luxem- bourg.	»	1 060,000 »	45,878 15
TOTAL. fr.			2,146,889 61

RÉCAPITULATION.

Ministère de la Justice. fr.	50,989 78
— de l'Intérieur et de l'Instruction publique.	181,753 04
— de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics	3,884,840 55
— des Chemins de fer, Postes et Télégraphes	185,522 54
— de la Guerre.	725,214 76
— des Finances.	2,146,889 61
MONTANT TOTAL des sommes à annuler définitivement. fr.	7,170,010 48

TITRE I. — RECETTES EXTRAORDINAIRES.

Aucune observation n'a été formulée en sections sur les différentes recettes dont se compose l'article 1^{er}.

Au sein de la section centrale il en a été de même.

Un vœu exprimé par une des sections tend à prier le Gouvernement de vendre les terrains de la Tête-de-Flandre, à Anvers, qui, paraît-il, ne sont plus nécessaires à la défense de la place, depuis la création des nouveaux forts.

Ces terrains, déjà mis en culture par une location à titre précaire, paraissent avoir une grande valeur de réalisation par suite des nombreuses constructions qui, depuis quelque temps, sont érigées sur la rive gauche de l'Escaut.

Ce vœu a été transmis au Gouvernement sous forme d'une question spéciale que nous communiquons avec sa réponse :

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>On demande si le Gouvernement ne pourrait pas vendre les terrains de la Tête-de-Flandre, qui sont devenus sans utilité pour la défense de la place d'Anvers.</p>	<p>L'État possède environ 90 hectares de terrain sur la rive gauche de l'Escaut, devant Anvers. Ces terrains acquerront une très grande valeur industrielle, lorsqu'une communication sera créée à travers l'Escaut à l'aide d'un pont ou d'un tunnel.</p> <p>Il convient donc d'attendre pour la réalisation de ces terrains.</p> <p>Les locaux du fort S^{te}-Anne sont utilisés, comme casernes et magasins, et il faudrait en construire de nouveaux, si on les aliénait.</p>

TITRE II. — DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE.

ART. 1^{er}. — *Construction d'une maison d'arrêt à Verviers.*

Un membre de la 6^e section reproduit l'observation présentée au Budget extraordinaire de 1887, relativement à l'absence d'un premier crédit pour la construction d'une maison d'arrêt à Nivelles.

Le Gouvernement a répondu, à cette époque, que la prison de Nivelles n'était pas signalée comme insuffisante ni insalubre.

Cette situation paraît s'être modifiée depuis, ainsi qu'il résulte des renseignements fournis relativement au nombre des pensionnaires.

Dans ces conditions, nous nous référons aux observations présentées par le rapporteur du Budget précédent, pour engager le Gouvernement à y faire droit, dans un bref délai, et à inscrire dans un prochain Budget extraordinaire le crédit nécessaire à cette construction.

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

ART. 4.

Plusieurs questions ont été posées au Gouvernement. Nous les reproduisons ci-après ainsi que les réponses :

QUESTION.	RÉPONSE.
La section centrale demande quelles sont les prévisions totales pour les travaux de construction et d'amélioration des locaux des Universités.	Les dépenses restant à faire par l'État sont évaluées à 1,800,000 francs environ, pour les deux Universités.
QUESTION.	RÉPONSE.
Les crédits demandés permettront-ils de mettre en adjudication, à bref délai, la fourniture de l'ameublement du nouvel institut des sciences, à Gand ?	Oui.

Enseignement primaire. — Construction et ameublement d'écoles primaires. — Subsidés.

ART. 5.

QUESTION.	RÉPONSE.
Des sections ont manifesté le désir de connaître le détail du chiffre compris dans le crédit de 800,000 francs, et notamment le relevé par province des projets les plus urgents, pour lesquels des subsides sont sollicités d'après le libellé du § 4 de cet article.	Le relevé ci-joint comprend la désignation des travaux proposés par les communes, en 1887, pour construction et amélioration de bâtiments scolaires. Le crédit de 800,000 francs servira à subsidier ceux de ces travaux qui seront reconnus présenter un réel caractère d'urgence en même temps qu'il permettra de liquider un certain nombre de subsides relatifs à des travaux exécutés avant 1887 et qui n'ont pu être payés par suite de l'insuffisance du crédit de 800,000 francs, alloué par la loi du 4 juillet 1887.

COMMUNES.	NATURE DES TRAVAUX.	DÉPENSES.
Provinces d'Anvers.		
Anvers	Construction de deux écoles, rue des Images et rue de la Violette	311,462 01
Deurne	Construction d'une école au hameau d'Exterlaer	50,000 »
Willebroeck	Ameublement de deux classes primaires	»
Malines	Agrandissement de deux écoles primaires	»
	TOTAL . . . fr.	341,462 01
Province de Brabant.		
Molenbeek-St-Jean	Construction d'écoles rues Osseghem et Dubois-Thorn	240,000 »
St-Gilles	Construction d'une école gardienne rue de Bordeaux	248,183 54
—	Construction d'une école primaire à Bethléem	375,078 61
—	Agrandissement d'écoles de la rue de la croix de Pierre	116,876 »
Bruxelles	Construction et ameublement d'une école primaire Impasse Cannevet	627,325 25
Schaerbeek	Construction d'une école primaire rues Galiait et Quinaux	234,386 87
Tubize	Travaux à exécuter aux écoles	714 37
Laeken	Agrandissement d'une école primaire rue Masui	150,000 »
—	Acquisition d'un terrain, rue de la Senne	9,950 »
Hoeylaert	Ameublement complémentaire des écoles	1,150 »
St-Josse-ten-Noode		
	TOTAL . . . fr.	1,989,664 64
Province de la Flandre occidentale.		
Ostende	Construction d'une école gardienne	45,404 »
Warneton	Construction d'une école mixte à Le Touquet	13,907 15
	TOTAL . . . fr.	57,311 15
Province de la Flandre orientale.		
Gand	Construction d'une école primaire rue de la Glacière	50,132 20
—	— — — rue de l'Orme	46,000 »
—	— — — rue Van Hullem	85,126 »
—	— — — rue Neuve St-Pierre	53,000 »
Synghem	Travaux d'amélioration à exécuter aux écoles	438 41
	TOTAL . . . fr.	234,696 77

COMMUNES.	NATURE DES TRAVAUX.	DÉPENSES.
Province de Hainaut.		
Havré (Ghislage)	Construction d'une école mixte avec logements, etc.	28,449 »
Gilly	— — gardienne	15,920 »
Landelles	— — mixte	30,750 »
Marchienne-au-Pont	— — gardienne	13,146 »
Roux	— — — et d'une école de garçons.	27,000 »
Lens	— — — — de filles.	40,077 »
Mons	— — — au faubourg Bertaimont.	57,201 »
—	— — — Avenue du Parc	144,714 »
Braine-le-Comte	— — — de garçons	28,500 »
Dampremy	— — 3 ^e classe pour les filles.	2,275 »
TOTAL. . . .fr.		386,032 »
Province de Liège.		
Liège	Construction d'une école primaire rue des Rivageois	153,000 »
—	— — — rue des Petites Roches	235,000 »
Verviers	— — — rue de la Halle	156,000 »
Palleur	Travaux d'appropriation de l'école.	3,500 »
Barchon	Construction d'une seconde salle de classe	14,000 »
Cornesse	— d'une école primaire	18,000 »
Ougrée	— de 2 classes à l'école des Trixhes.	18,000 »
Herstal	— de classes nouvelles.	30,000 »
Flémalle-Grande	— d'une école de garçons	17,000 »
Petit-Rechaln	— de galeries couvertes.	17,600 »
Limbourg	— d'une école gardienne	30,000 »
Grinegnée	— — — primaire.	50,000 »
Eusival	Acquisition des locaux des écoles gardiennes	46,832 09
Attenhove	Restauration et ameublement complémentaire de l'école des garçons	1,627 50
Andrimont	Ameublement d'une école gardienne.	2,440 »
TOTAL. . . .		792,999 59
Province de Limbourg		
Néant.		
Province de Luxembourg.		
Bertrix	Construction d'une école gardienne	15,000 »
Hautfays	— — —	15,000 »
A REPORTER. . . .fr.	

COMMUNES.	NATURE DES TRAVAUX.	DÉPENSE.
	REPORT. . . .fr.	»
	Province de Luxembourg (Suite).	
Rulles	Construction et ameublement d'une école primaire. . .	35,000 »
Saint Mard	Construction et ameublement d'une école.	35,000 »
	TOTAL. . .	100,000 »
	Province de Namur.	
Achéne	Construction d'une classe gardienne	6,500 »
Lisogne	Appropriation d'une classe gardienne.	2,600 »
Vedrin.	Construction d'un bâtiment d'école	21,455 »
Beuzet	— — double	40,155 »
Hemptinne	Appropriation des bâtiments d'école	2,898 22
Goesnes	— —	953 55
	TOTAL. . . .fr.	74,559 77

RÉCAPITULATION.

Province d'Anvers.	341,462 61
— de Brabant	1,989,664 60
— de Flandre occidentale	57,311 15
— de Flandre orientale.	234,696 77
— de Hainaut	386,032 »
— de Liège	792,999 59
— de Limbourg	»
— de Luxembourg	100,000 »
— de Namur	74,559 77
	TOTAL GÉNÉRAL. . . 3,976,706 53

Dont un tiers environ 1,325,000 francs à payer par l'État.

En dehors du chiffre pétitionné de 800,000 francs, nous remarquons qu'il reste encore des sommes disponibles, au 1^{er} janvier 1888, sur les crédits alloués en 1887, à concurrence de fr. 597,559 85 c.

L'ensemble des crédits disponibles sera donc plus que suffisant pour satisfaire à toutes les demandes comprises dans le tableau fourni par le Département de l'Instruction publique.

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

Service des routes et des bâtiments civils.

ART. 6.

Différentes demandes ont été présentées par les sections, pour connaître les chiffres des crédits spéciaux; d'autres tendaient à obtenir des renseignements plus étendus.

La section centrale, afin de donner satisfaction à ces demandes, les a résumées dans la question suivante adressée au Gouvernement:

QUESTION.

Le littéra 4 de l'article 6 comprend une énumération assez variée de travaux. Plusieurs sections ont demandé le détail des prévisions des dépenses à affecter aux divers intitulés et représentant un crédit total de 1,250,000 francs.

RÉPONSE.

Ainsi qu'il résulte de la note préliminaire à l'appui du projet de Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires, une partie du crédit de 1,250,000 francs est destinée à pourvoir à des engagements échéant en 1888 et dont le montant s'élève à 525,000. Ces engagements consistent dans le paiement :

1° D'une nouvelle annuité à la ville de Bruxelles sur le prix de cession de terrains à l'ancien champ de manœuvres ;

2° D'un acompte sur le montant du subside alloué à la ville de Liège pour la rectification de la route de Bruxelles vers Malmédy par le Fond de l'Empereur et de la route de Liège à Tongres, dans la traversée de Hocheporte ;

3° D'un dernier acompte sur le montant du subside accordé à la commune d'Ixelles pour la construction du Boulevard reliant les casernes d'Etterbeek à l'Avenue-Louise.

Une autre partie du crédit sollicité jusqu'à concurrence d'une somme de 495,190 francs sera affectée à la construction de plusieurs routes ou sections de routes, notamment celles de Hasselbroeck à la station de Rosoux, de Baelen à Postel, de Meulebeke à Denterghem et de celles à Hulsomiaux, Couvin vers Rocroi au redressement des routes de Brusthem à Cortenbosch et de Genappe à La Hulpe.

D'après ce qui précède, il ne reste, suivant les prévisions actuelles, qu'une somme de 429,810 francs dont l'emploi ne peut être déterminé d'une manière précise, dès à présent.

D'autre part, l'on s'occupe de l'étude de divers projets de travaux, parmi lesquels figure l'important projet de raccordement des Boulevards Léopold II et d'Anvers.

ART. 7.

Un membre exprime le regret que le libellé de l'art. 7 ne comprenne aucun crédit pour les aménagements de l'hôtel provincial de Hasselt, ni pour la salle des délibérations du Conseil.

Les honorables représentants pour Hasselt ont insisté à différentes reprises sur l'urgence de l'exécution de ces travaux en rappelant qu'un crédit avait déjà été inscrit au Budget pour 1880 ; la section centrale se joint à eux pour y appeler à nouveau toute l'attention du Gouvernement.

ART. 9.

L'estimation des travaux pour la construction, à Bruxelles, d'un hôtel destiné à concentrer les bureaux de l'Administration des Chemins de fer, Postes et Télégraphes a paru assez élevée. Les sections ont manifesté le désir qu'à cet égard une question fût posée au Gouvernement

Nous la transcrivons ci-après :

QUESTION.

Le crédit sollicité à concurrence de 500,000 francs doit être appliqué à l'acquisition des derniers immeubles nécessaires pour la construction d'un vaste hôtel destiné à réunir les services multiples dépendant du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

La section centrale voudrait connaître les intentions du Gouvernement en ce qui concerne l'exécution des travaux dont l'avant-projet dressé par M. l'architecte Beyaert fixe le coût à 3,000,000 de francs, ce qui paraît assez élevé.

Les dispositions sont-elles prises pour réunir toutes les administrations des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, ou comprennent-elles seulement une partie des services ?

Quel est le chiffre de location annuelle auquel on pourra renoncer après l'exécution des travaux proposés, offrant ainsi une compensation à la dépense ?

Comment compte-t-on exécuter ces travaux, par division ou par entreprise totale, formant un forfait pour tous les travaux dans un délai d'achèvement à fixer ?

RÉPONSE.

Les locaux actuellement loués pour l'Administration centrale coûtent annuellement 35,000 francs en ce qui concerne le Chemin de fer et 42,560 francs en ce qui concerne les Postes et Télégraphes, soit ensemble 77,660 francs.

Ils deviendront inutiles par suite de la construction projetée.

Elle comprendra deux bâtiments : le premier à élever entre les rues de la Presse, de Louvain, de l'Orangerie et la rue Ducale, renfermera tous les bureaux des administrations centrales des Chemins de fer, Postes et Télégraphe ; le second, au delà de la rue de la Presse, sera affecté aux administrations centrales des Postes et de la Marine.

Les plans en ont été dressés par M. l'architecte Beyaert et le Gouvernement se propose de les faire exécuter par le service des bâtiments civils. Les cahiers des charges, métrés et devis seront prochainement terminés. L'exécution fera l'objet d'une ou de deux entreprises à forfait.

La réponse du Gouvernement donne satisfaction à la section centrale en ce point important que les travaux feront l'objet d'une ou de deux entreprises à forfait, et que la surveillance en sera confiée à l'Administration des bâtiments civils, laquelle par ses précédents ouvrages nous donne la confiance que les crédits ne seront pas dépassés.

Sans méconnaître la haute capacité et le mérite incontestable de M. l'architecte Beyaert, auteur de différents plans de bâtiments d'administration, nous eussions préféré voir accepter par l'État le système du concours, pour le travail important qui fait l'objet du présent crédit.

Ce système, beaucoup adopté aujourd'hui par les grandes administrations, permet souvent à de jeunes architectes de se distinguer et de se créer ainsi une situation d'avenir.

D'autre part, il peut en résulter une certaine diversité dans la partie monumentale de la construction, ce qui est un bien dans une capitale, tandis qu'un programme bien défini des besoins d'une administration permet de compter, avec certitude, que les aménagements intérieurs ne seront pas négligés en adoptant ce mode d'étude des bâtiments.

Nous espérons que le projet définitif sera dressé dans un bref délai, afin que le Gouvernement puisse prendre des mesures pour en assurer la prompt exécution.

Les vieilles maisons déjà acquises par l'État et transformées en bureaux se prêtent fort mal à cette destination.

Le service si important de la grande Administration des chemins de fer doit souffrir de cette situation, par la perte de temps dans les communications et dans la transmission des pièces entre les divers services.

Les matériaux de construction sont encore à des prix favorables et la main-d'œuvre est abondante.

Enfin, l'économie à réaliser par la suppression de 77,000 francs de frais de location, auxquels il y a lieu d'ajouter des sommes relativement importantes pour l'entretien de ces vieux locaux, mérite d'être prise en considération.

Les articles 10 et 11 ont été l'objet d'observations au sein d'une section. On a demandé l'ajournement de la dépense prévue à l'article 10 et la réduction du chiffre porté à l'article 11.

La section centrale ne partage pas cette manière de voir et trouve que la note préliminaire du Gouvernement justifie parfaitement le crédit pour la peinture décorative de la grande salle du Palais des Beaux-Arts. Quant au crédit pour l'établissement d'un musée d'art monumental et industriel, il est à remarquer qu'il constitue une dépense déjà engagée depuis le Budget précédent, et dont l'affectation devra être faite sans retard pour pourvoir aux besoins du Grand Concours de 1888.

Cette dépense, autant que celle prévue à l'article 12, se justifie amplement par l'intérêt considérable qui s'attache à ce concours, dont la réussite sera, espérons-le, non seulement une source de bien-être pour la capitale, mais constituera un honneur pour le pays entier.

Les articles 17, 18 et 19 ont donné lieu à une série d'observations dans les sections et que nous avons résumées dans les questions suivantes :

QUESTION.

a. La section centrale demande si les crédits sollicités sont basés sur des plans et devis dressés avec soin afin d'éviter les imprévus, souvent coûteux, dans les travaux d'appropriation d'anciens bâtiments.

b. Pourrait-on faire pour les travaux prévus par les art. 18 et 19 une adjudication à forfait? Pourrait-on remettre à l'adjudication une partie des travaux de l'art. 17?

c. Pour la Bibliothèque royale a-t-on pris toutes les précautions de nature à écarter les dangers d'incendie?

d. Quels sont les travaux de dégagement prévus pour la salle des concerts du Conservatoire?

RÉPONSE.

L'évaluation de la dépense à faire pour la reconstruction d'une partie du Ministère de l'Agriculture n'est qu'approximative. Les plans et devis ne sont pas terminés. On compte que le crédit demandé sera suffisant.

Il n'est pas possible de faire pour des travaux d'appropriation aussi compliqués que ceux visés par l'art. 18 une entreprise spéciale et à forfait. Ils seront exécutés par l'entrepreneur ordinaire des bâtiments civils avec application d'un bordereau dont les prix d'unité subissent le rabais de l'adjudication des travaux d'entretien pendant le présent bail, soit 57 %.

Tous les travaux d'appropriation des locaux délaissés par le Musée de l'Industrie aux installations de la Bibliothèque royale sont prévus en matériaux incombustibles. Le mobilier lui-même sera généralement en fer, sauf celui de la salle publique de lecture.

Il semble désirable de substituer l'éclairage à l'électricité à l'éclairage au gaz, et d'établir un escalier supplémentaire de manière à améliorer les dégagements de la salle de concerts. Le crédit demandé permettra de commencer ce double travail.

Les réponses du Gouvernement sont de nature à nous donner satisfaction; cependant nous insistons sur la nécessité d'appeler la concurrence par l'adjudication publique tant pour les travaux de construction du Ministère et du Conservatoire que pour l'établissement de l'éclairage électrique.

Remarquons, en passant, que c'est par erreur que la Note préliminaire propose le placement de l'éclairage au moyen du gaz; en effet, ce mode d'éclairage existe déjà actuellement au Conservatoire: c'est bien de l'électricité que l'on a voulu parler.

Travaux hydrauliques. — Meuse.

ART. 20.

Les travaux de canalisation de la Meuse, commencés en 1861, ont absorbé, jusqu'en 1887, des crédits à concurrence de fr. 28,703,851 84 c^s et, en outre, pour travaux relatifs aux prises d'eau de la Meuse, une somme de fr. 2,257,398 35 c^s.

Le crédit sollicité à l'article 20 ne comprend qu'un solde destiné à remplacer le crédit annulé au 31 décembre dernier, indépendamment d'une somme de 200,000 francs pour quelques acquisitions de terrains nécessaires aux travaux de redressement.

Une dépense plus importante a été demandée dans deux sections pour achever les études et les travaux à l'aval de la Meuse, entre Liège et le Limbourg (hollandais).

Des pétitions ayant pour objet de réclamer l'exécution immédiate d'une partie de ces travaux, ainsi que de la canalisation de la Meuse, entre le barrage de la fonderie de canons à Liège et celui de Hermalle-sous-Argenteau, ont été renvoyées à la section centrale par le bureau de la Chambre.

Un rapport spécial de la Commission de l'Industrie, déposé dans la séance du 26 avril, invoque la bienveillance du Gouvernement pour la prompte exécution de ces travaux.

La réponse à la question que nous avons posée à l'article 20 nous paraît donner satisfaction à la requête des pétitionnaires et aux observations de nos honorables collègues.

Nous la transcrivons ci-après ainsi qu'un complément de demandes relatives à la canalisation de la rivière « La Marek » et aux travaux de l'Ourthe.

QUESTION.

Dans deux sections des membres ont fait ressortir la nécessité d'achever les études et les travaux à l'aval de la Meuse, entre Liège et le Limbourg. Cette situation devient d'autant plus urgente que l'on a exécuté la plupart des améliorations à l'amont.

Notamment le Gouvernement compte-t-il de proposer de compléter la canalisation de la Meuse entre les barrages de la fonderie des canons et de Hermalle-sous-Argenteau?

Un arrangement est-il intervenu avec le Gouvernement des Pays-Bas pour les travaux de l'aval de la Meuse?

D'autres demandes et considérations sont présentées :

a. A propos de l'utilité qu'il y a de canaliser la rivière « La Marek » dont l'étude est faite. Ce travail a une grande importance pour la Campine.

b. Pourquoi n'est-il proposé aucun crédit pour les travaux à exécuter à l'Ourthe, notamment entre Liège et Chênée, afin de parer aux inondations?

La section prie le Gouvernement de bien vouloir renseigner la Chambre sur ces diverses questions.

RÉPONSE.

Le Gouvernement se préoccupe des travaux à exécuter à la Meuse à l'aval de Liège, mais l'instruction de cette affaire est encore incomplète.

Des avant-projets ont été dressés par le service spécial de la Meuse.

Un arrangement est intervenu entre le Gouvernement belge et le Gouvernement néerlandais pour le lever de la Meuse limbourgeoise et pour la répartition de la dépense que ce travail entraînera pour chaque pays.

Dès que les opérations de lever seront terminées, des négociations pourront être ouvertes entre les deux Gouvernements intéressés pour l'exécution des travaux d'amélioration que réclame la partie mitoyenne de la Meuse.

a. « La Marek » est une rivière non navigable ni flottable. Son amélioration se poursuit à l'intervention du Département de l'Intérieur et de l'Instruction publique, selon les dispositions de la loi du 10 mai 1877.

b. Quant aux travaux à exécuter à l'Ourthe, entre Liège et Chênée, l'accord ne s'est pas encore établi entre l'État, la province, la ville de Liège et les communes de Chênée, Grivegnée et Angleur en ce qui concerne leur part d'intervention.

Cette question sera examinée par le conseil provincial de Liège, dans sa prochaine session.

Les ressources déjà votées pour les travaux en question permettront en tous cas au Gouvernement de faire face aux premières dépenses.

La réponse du Gouvernement ne donne pas satisfaction, en ce qui concerne la canalisation de « La Marck. » Il doit y avoir un malentendu. En effet, les études rappelées dans la demande sont faites en vue d'assurer la navigabilité. Il ne peut donc être question d'un travail confié au Département de l'Intérieur et nous prions le Gouvernement d'examiner à nouveau ce point.

ART. 21.

Dans une section on s'est plaint de la lenteur apportée à la continuation des travaux d'établissement des canaux houillers.

On a fait observer, avec raison, que le retard ne pouvait être attribué à l'absence de crédit, attendu que d'importants reliquats s'élevant à environ 5,000,000 de francs, sont restés disponibles sur les sommes votées antérieurement, mais que la cause de cette lenteur devait résulter, soit du non-achèvement des plans, soit de l'incertitude que l'on pouvait avoir quant à la bonne réussite des ascenseurs.

Une question a été posée par la section centrale au Gouvernement; nous la copions ci-dessous :

QUESTION.

On demande si les ascenseurs restant à faire aux canaux houillers seront commandés tous cette année.

RÉPONSE.

Une commission instituée par arrêté ministériel doit procéder pendant un délai d'un mois à toutes les épreuves qui seront jugées utiles en vue de s'assurer du bon fonctionnement de l'ascenseur de La Louvière et de la bonne exécution des travaux.

Le délai prendra cours dès que les entrepreneurs auront parachevé les appareils, ce qui ne peut tarder.

Le Gouvernement désire terminer les travaux dans le plus bref délai, de manière à mettre à fruit les grandes dépenses déjà faites; mais il doit nécessairement, à raison même de la nouveauté du système adopté, ne négliger aucune mesure de prudence et veiller à ne compromettre en rien le succès de l'entreprise.

Depuis, un journal spécial a relaté comme suit le résultat des essais de l'ascenseur établi à La Louvière : « Un événement des plus considérables » marquera désormais, non seulement pour La Louvière, mais pour le » Centre et même pour le pays tout entier, la journée du 10 avril 1888.

» Les essais de l'ascenseur de La Louvière ont été tentés mardi et, hâtons-nous de le dire, le plus complet succès les a couronnés. Désormais il » n'existe plus de doutes sur le résultat de ce travail gigantesque.

» L'ascenseur de La Louvière fonctionne dans les meilleures conditions. »

C'est un grand problème qui est résolu et dont les conséquences seront des plus favorables pour l'industrie du Centre, en facilitant ses débouchés.

Cette réussite fait honneur à notre corps d'ingénieurs et à la Société Cockerill qui a fait la construction du premier ascenseur.

Nous sommes convaincus que le Gouvernement n'attendra pas, après une période d'expériences, à compléter cet important travail.

On a également exprimé le vœu que l'élargissement des écluses actuelles, dont le nombre est assez élevé, fût entamé en même temps et sur divers points à la fois.

Telle paraît être l'intention du Gouvernement et nous l'engageons vivement à agir de la sorte, afin de ne pas retarder la mise en valeur des crédits importants votés par la Législature pour les canaux du Hainaut.

A l'article 22 un membre avait fait remarquer les nombreuses difficultés que présentent pour le batelage les débouchés du canal de la Campine dans les bassins d'Anvers.

Il avait indiqué comme moyen d'y obvier la canalisation des fossés des fortifications débouchant directement dans l'Escaut.

La section centrale, reconnaissant l'importance de cette observation, par suite du trafic considérable qui encombre l'entrée des bassins d'Anvers, en a fait l'objet d'une question au Gouvernement; nous la faisons suivre avec la réponse y donnée.

QUESTION.

On signale les difficultés que présente pour le batelage de la Campine, la traversée des bassins d'Anvers et on demande qu'on ouvre au canal une autre issue, par exemple les fossés de la place.

RÉPONSE.

L'utilité du détournement du canal de la Campine est incontestable, mais l'obligation d'effectuer ce travail incombe à la ville d'Anvers. Par lettre du 1^{er} juillet 1869, elle a déclaré qu'elle consentirait à établir la dérivation à ses frais.

ART. 23. — *Escaut.*

Un crédit sollicité pour la continuation des travaux de redressement, coupure, etc., de l'Escaut ne comporte qu'un chiffre de 700,000 francs pour expropriation et travaux.

Mais il y a lieu de remarquer que les sommes disponibles au 1^{er} janvier s'élèvent à fr. 1,477,423 30 c.

Ce crédit sera absolument insuffisant pour l'exécution des travaux instamment réclamés à l'aval, entre Gand et Termonde.

Des travaux très importants ont été effectués à l'amont, mais les rectifications à l'aval, qui agiront le plus activement sur le régime du fleuve, notamment la coupure devant Termonde, restent encore à exécuter.

Les crédits affectés à ces travaux ne sont pas suffisants et il faudra inscrire de nouvelles sommes au Budget de 1889 pour les continuer.

Mais il se présente un obstacle d'après la note préliminaire, c'est l'accord à intervenir avec le Département de la Guerre et l'administration communale.

Si cet accord devait dépendre des administrations intéressées, nous croyons qu'il se ferait difficilement, attendu que l'amélioration que désire obtenir la ville de Termonde et les exigences du Département de la Guerre pour l'exécution de travaux coûteux de fortifications paraissent difficiles à concilier avec les réserves du Gouvernement dans l'octroi des crédits nécessaires pour l'exécution de ces travaux.

La ville de Termonde voudrait voir réaliser la grande coupure, et en cela elle est d'accord avec la Commission spéciale qui a arrêté le plan général des travaux d'amélioration, semble s'imposer en raison des travaux déjà entamés pour rectifier notre beau fleuve.

Il serait regrettable que l'on dût s'écarter des premières propositions de la Commission spéciale en réduisant l'importance de la coupure projetée.

C'est en vue de provoquer une décision de la part du Gouvernement, permettant l'exécution de ce travail urgent, que la section centrale a consenti à poser la question transcrite ci-dessous, avec la réponse du Gouvernement.

QUESTION.

La section centrale constate que pour l'Escaut les travaux exécutés se bornent à dégager l'amont, mais les travaux les plus importants de l'aval restent à exécuter.

La régularisation du fleuve à Wichelen donne une première satisfaction mais il importe d'achever les redressements sur le territoire de Wetteren et de reconstruire, dans le plus bref délai, le pont dont l'état de vétusté inspire les plus vives craintes pour la circulation.

La coupure devant Termonde sera la plus importante pour dégager l'amont.

Il appartient au Gouvernement de prendre une décision pour assurer la prompt exécution de ce travail.

Mais les crédits réservés comprennent-ils les sommes nécessaires pour les travaux proposés et ceux à exécuter à Wetteren et à Termonde.

On demande où en est la question du pont de Termonde ?

RÉPONSE.

Le Gouvernement a déjà fait exécuter d'importants travaux d'amélioration à l'Escaut, en aval de Gand, notamment les coupures de Destelbergen, du Kleinbosch, du Zwaenhoeck, de Wetteren, de Schellebelle et d'Appels.

Ces améliorations sont poursuivies activement.

Le projet des travaux de redressement du fleuve au lieu dit « Pardeneide » sous Wichelen est terminé et les travaux à faire, en cet endroit, pourront être adjugés dès que les acquisitions de terrains, auxquelles on procède actuellement, seront terminées.

L'administration dresse en ce moment le projet des travaux de reconstruction du pont de Wetteren avec amélioration de l'Escaut dans la traverse de cette localité, ainsi que le projet des travaux de reconstruction du pont de Termonde, comprenant l'amélioration du fleuve au droit de cette ville.

Le crédit pétitionné à l'article 25 du projet de loi permettra au Gouvernement de faire face aux dépenses auxquelles donnera lieu la partie des travaux précités, qui pourra être exécutée jusqu'au moment où le Budget des dépenses extraordinaires de l'exercice 1889 sera voté par la Législature.

En ce qui concerne spécialement la régularisation de l'Escaut devant Termonde et la reconstruction du pont de cette ville, le projet dressé en premier lieu par l'administration des ponts et chaussées a soulevé de la part du Département de la Guerre des objections importantes, et les travaux de fortifications dont l'exécution a été demandée par le génie militaire, comme conséquence de ce projet, auraient donné lieu à une dépense considérable.

L'administration des ponts et chaussées a été ainsi amenée à élaborer un autre projet évitant les inconvénients du premier, tout en réalisant pour l'Escaut une amélioration satisfaisante.

Un autre travail concernant encore l'Escaut a semblé préoccuper les membres de plusieurs sections. Les uns, favorables à l'établissement d'un pont sur l'Escaut, à Anvers, réclament l'exécution d'engagements pris par l'État envers la Société des terrains du Sud; d'autres demandent avec non moins d'énergie que le Gouvernement renonce définitivement à la construction du pont, qui serait de nature à nuire à la navigation maritime sur l'Escaut.

Le Gouvernement, sans doute, se décidera à prendre une résolution.

Les articles 24 et 25 ont fait l'objet d'une question au Gouvernement, et ont pour but d'activer dans le plus bref délai les travaux de la Haine et ceux non moins importants de la Senne et de la Dyle.

Nous remarquons avec satisfaction qu'en ce qui concerne la Senne, où les travaux n'avaient pas encore été entamés, le Gouvernement promet une prochaine adjudication.

Les crédits disponibles au 1^{er} janvier et les subsides déjà votés par la province permettront d'assurer la prompte exécution des travaux.

Nous reproduisons une question faite à ce sujet au Gouvernement et nous y joignons la réponse de celui-ci.

QUESTION.

Quelles sont les décisions prises par le Gouvernement pour exécuter dans un bref délai les travaux du cours « La Haine. »

Même observation pour la Senne et la Dyle.

La note préliminaire ne dit pas si les plans de ces travaux sont définitivement arrêtés.

RÉPONSE.

D'importants travaux d'amélioration ont déjà été effectués à la Haine au moyen des crédits alloués antérieurement par la Législature, notamment la reconstruction du pont de Boussu, l'établissement de barrages supplémentaires à Boussu et à Debihan et le redressement du cours de la rivière dans les traverses des communes de Boussu, Hainin, Thulin, Pommerœul et Montrœul.

D'autres travaux sont actuellement en cours d'exécution, savoir : l'amélioration de la rivière entre son confluent avec la Trouille et le pont sous le chemin de fer de Mons à Quiévrain, sur le territoire de Jemmapes, la consolidation des talus dans les communes de Pommerœul, Thulin et Montrœul et le curage à vif fond de la Haine, dans la traverse de St-Ghislain.

Enfin le projet des travaux d'amélioration restant à effectuer à la Haine entre les coupures déjà effectuées, est entièrement terminé; ces travaux pourront être adjugés dès que les acquisitions de terrains auxquelles on procède actuellement seront achevées.

Le programme des travaux d'amélioration à effectuer à la Senne a été élaboré immédiatement après la reprise de cette rivière par l'État.

On procède actuellement avec la plus grande activité, aux importantes acquisitions de terrains que nécessitera l'exécution de la première partie des travaux entre Hombeek et la Dyle. En égard à l'état d'avancement des négocia-

tions, on peut espérer que l'adjudication de ces travaux aura lieu dans le courant de l'année.

En ce qui concerne la Dyle, l'administration s'est occupée avant tout de l'étude des travaux à effectuer à cette rivière en vue de mettre la ville de Malines à l'abri des inondations.

Le programme en est définitivement arrêté et l'on travaille à la rédaction du projet.

Les articles 29 à 35 concernent la partie des canaux à grande section et les installations maritimes de nos ports.

Nous enregistrons une pétition des habitants de Roulers, réclamant l'intervention de la Chambre en vue d'obtenir le prolongement du canal de Roulers vers la Lys, à la mer du Nord.

Dans les sections, et ce à propos du crédit demandé pour les travaux du canal de Bruges à Heyst, des membres se sont étonnés que le Gouvernement n'ait pas sollicité des crédits pour la construction d'un canal maritime ou la reprise et l'approfondissement du canal de Willebroeck, assurant ainsi à la capitale les avantages à en résulter pour l'amélioration du port et du commerce de la ville de Bruxelles.

Le crédit de 400,000 francs demandé pour le port de Nieupoort a fait l'objet, en section centrale, d'une question, ci-après reproduite avec la réponse du Gouvernement.

QUESTION.

Le Département a-t-il arrêté un plan d'ensemble pour les travaux d'amélioration du port de Nieupoort?

Les crédits demandés pour expropriations et travaux se rapportent-ils à ce plan?

Où en sont-ils ?

RÉPONSE.

Ainsi qu'il est dit dans l'Exposé des motifs, le crédit faisant l'objet de l'article 35 est sollicité en vue de l'établissement d'un bassin à flot au port de Nieupoort.

Le projet de ce bassin a été élaboré par l'administration des Ponts et chaussées d'accord avec les délégués de l'administration de la Marine. Il est dressé en vue de satisfaire aux besoins actuels du commerce et en ménageant la possibilité d'étendre les installations au fur et à mesure de l'accroissement du mouvement du port.

Enfin, à l'art. 36, on a formulé une demande tendante à utiliser au profit du public les lignes télégraphiques établies le long des voies navigables.

Nous la copions ci-après.

QUESTION.

On demande que les bureaux télégraphiques le long des voies navigables et notamment celui de *Schooten* soient mis à la disposition du public.

RÉPONSE.

Une demande analogue ayant été faite au Sénat, dans la séance du 30 mars dernier, le Gouvernement y a répondu comme suit :

• Le long de presque tous nos canaux existent

- » des fils télégraphiques destinés au service
- » hydraulique, pour renseigner les agents sur
- » les manœuvres des barrages et des écluses,
- » sur le passage des bateaux à marche rapide,
- » pour annoncer les accidents survenus aux
- » ouvrages d'art et toutes les circonstances de
- » nature à influencer sur la navigation. Le but de
- » ce service n'est nullement de transmettre
- » des dépêches particulières. Cependant quand
- » la chose est possible, sans froisser les règles
- » de l'administration, on n'hésite pas à donner
- » satisfaction aux populations.
- » C'est ainsi que soixante-huit de ces
- » bureaux télégraphiques destinés à la naviga-
- » tion sont ouverts au départ à la correspon-
- » dance des bateliers et que quatre sont ouverts
- » à l'arrivée. »

Une instruction sera ouverte pour apprécier l'utilité et la possibilité d'ouvrir au public le bureau de Schooten.

L'administration apportera à cette instruction toute la diligence et la bienveillance possibles.

Cette question ne s'applique pas seulement à un cas isolé, celui de Schooten.

Nous demandons, au contraire, que l'Administration veuille en faire l'examen à un point de vue général.

Le nombre des bureaux télégraphiques destinés à la navigation est déjà fort considérable ; leur utilisation pour la télégraphie privée serait une excellente mesure, mais il ne faudrait pas qu'elle imposât à l'Administration des ponts et chaussées un surcroît de frais, lequel, à notre avis, pourrait être supporté par les particuliers, moyennant une redevance spéciale par télégramme.

CHAPITRE DES CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.

Le chapitre des chemins de fer en construction ne présente plus que des crédits pour achèvement des travaux et des lignes maintenues par les conventions — lois de 1873 et 1885 — et celui de deux autres lignes de l'Amblève et d'Audenarde à Orroir.

Le temps des concessions de lignes ferrées pour le grand trafic est passé. Notre réseau à mailles serrées ne comporte plus, pour le moment, que la construction de raccordements et l'établissement de lignes vicinales, appelées à desservir les localités dépourvues de chemins de fer.

Ce n'est pas à dire qu'il n'y ait plus de lignes intéressantes à construire, et il ne faut pas s'étonner de voir qu'à l'occasion du Budget actuel des demandes de lignes nouvelles aient été vivement préconisées dans plusieurs sections.

C'est le cas de la ligne directe de Bruxelles à Anvers, par Londerzeel, pour l'exécution de laquelle un grand nombre de pétitions ont été adressées à la Chambre. On nous demande la publication de l'une de ces pétitions, et nous croyons devoir faire droit à cette requête (voir annexe 1).

C'est ainsi encore qu'une demande est faite pour la construction d'une ligne de Dolhain à Aubel.

C'est ainsi, enfin, qu'aux articles 58 et 59 une note nous a été communiquée par un membre de la section centrale, note que nous insérons dans notre rapport, en ayant soin d'ajouter qu'un grand nombre de pétitions parvenues à la Chambre, dans le courant du mois de mars, appuient les demandes formulées pour l'extension de la ligne d'Athus.

Le chemin de fer d'Athus à la Meuse et Charleroi a été décrété avec d'autres lignes moins importantes, en 1875.

La partie qui concerne plus spécialement l'arrondissement de Dinant a été complétée et achevée d'une part jusqu'à Gedinne et jusqu'à Eprave et Villers-sur-Lesse, d'autre part jusque vers Yvoir, par la vallée de la Molinee, avec un raccordement projeté au Nord-Belge de Anhée (près Yvoir) vers Dinant et Anseremme. La section de Eprave à Wanlin est en pleine construction et elle est même terminée jusqu'à Villers-sur-Lesse.

Le crédit de 2,050,000 francs sollicité à l'article 58 est, sans doute, destiné aux travaux de la section de Wanlin à Houyet.

Le crédit de 500,000 francs, demandé à l'article 59, est relatif à certains travaux de Wanlin à Anseremme, en communication avec la ligne de Namur à Gedinne, entre Anseremme et Anhée ou Yvoir.

Ces deux libellés n^{os} 58 et 59 sont un peu vagues. A quel travail s'applique le crédit de 2,050,000 francs sollicité à l'article 58? A quoi est destiné le crédit de 500,000 francs demandé à l'article 59?

Est-ce pour des études dans la vallée de la Lesse? Est-ce pour des études entre Anseremme, Dinant, Anhée ou Yvoir?

Tout est nuageux dans cette rédaction. Une explication est nécessaire et M. le rapporteur de la section centrale est prié de la demander.

On observe, au surplus, que les études du chemin de fer de la vallée de la Lesse sont faites depuis longtemps, que le plan du pont d'Anseremme a aussi été dressé, que depuis des études complémentaires fréquentes ont été faites et que sous ce rapport tout paraît prêt pour mettre la main à l'œuvre.

Le chemin de fer d'Athus vers la Meuse, qui finit en impasse à Gedinne, est destiné à passer par ou près de Beauraing et viendra se souder au chemin de fer de Jemelle, Rochefort, Eprave et Wanlin à Houyet, à l'entrée de la vallée de la Lesse.

On demande à la section centrale d'accueillir le vœu émis dans la première section, pour la prompte construction d'un chemin de fer allant de Gedinne à Beauraing et Houyet.

Ainsi Gedinne cessera d'être une impasse. Subsidiairement, on prie la section centrale d'accueillir le vœu que la section du chemin de fer partant de Beauraing soit construite le plus tôt possible et raccordée à Houyet.

Beauraing est une localité importante où il existe plusieurs industries; le commerce y est considérable et il serait utile pour cette commune d'être au

moins mise en communication avec Houyet. De cette manière il y aurait pour Beauraing et les environs un moyen de transport par chemin de fer vers Jemelle et les lignes du Grand-Luxembourg. Ce serait une compensation et un grand bienfait, jusqu'au jour où les travaux achevés dans la vallée de la Lesse mettraient les cantons de Gedinne et de Beauraing en communication directe par la vallée de la Meuse avec Dinant et le reste du pays.

Le chemin de fer d'Athus vers Charleroi était destiné à faciliter les transports du charbon vers le Grand-Duché de Luxembourg et celui des minerais vers Charleroi. Mais il traverse les hauts plateaux de l'Ardenne et doit les faire sortir de leur isolement en les rattachant au réseau du chemin de fer national. Il est facile de comprendre la juste impatience des populations ardennaises qui, depuis 1873, attendent l'achèvement d'une voie ferrée qui les reliera au reste de la Belgique et sera pour elles une source de prospérité.

La section centrale se rallie aux vœux exprimés; elle a ensuite résolu de poser au Gouvernement la question générale indiquée par les sections, et une question spéciale, résumant les discussions au sein de la section centrale.

QUESTION GÉNÉRALE.

La section centrale demande une indication complète des dépenses à faire pour terminer le réseau d'Athus, en y comprenant le prolongement de la ligne de Gedinne vers la vallée de la Lesse.

QUESTION SPÉCIALE.

Il importe de ne pas laisser en impasse le chemin de fer de Gedinne. Quand le Gouvernement se propose-t-il de solliciter les crédits nécessaires pour les compléter?

RÉPONSE.

Le Gouvernement a répondu :

Pour terminer le réseau d'Athus, il reste :

A. A achever les travaux des chemins de fer de Mettet à Anhée et d'Éprave à Wanlin.

B. A construire les chemins de fer de Wanlin à Anseremme et de Gedinne à Houyet ou Wanlin;

C. A acquérir la communauté avec la ligne de Namur à Givet, entre Anseremme et Anhée ou Yvoir.

Le crédit de 2,030,000 francs, qui figure à l'article 58 du projet de Budget pour 1888, sera vraisemblablement, comme il est dit dans la note préliminaire, le dernier crédit à solliciter de la Législature, pour achever les travaux des chemins de fer de Mettet à Anhée et d'Éprave à Wanlin.

Les dépenses à faire pour les objets indiqués ci-dessus sous les littéras B et C ne peuvent encore être exactement déterminées. Il a été mis à la disposition du Gouvernement des crédits à concurrence de deux millions, en 1886 et 1887, et un nouveau crédit de 500,000 francs est sollicité.

RÉPONSE :

La ligne de Gedinne doit être rattachée par Beauraing à un point de la nouvelle ligne de la Lesse et les crédits nécessaires seront demandés de manière que les travaux des deux lignes soient terminés en même temps.

La section centrale accepte cette déclaration en insistant toutefois pour que ces travaux trop longtemps retardés soient bientôt et énergiquement entamés, d'autant plus que la section de Wanlin à Houyet est à la veille d'être mise à exécution.

On ne perdra pas de vue que Houyet est désigné comme devant être le point de jonction de la section de Gedinne, Beauraing, Houyet.

Une question a été posée, à l'article 40, au sujet de la ligne de l'Amblève. Nous la transcrivons, ainsi que la réponse du Gouvernement.

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>On signale des retards apportés dans les travaux sur la ligne de l'Amblève.</p>	<p>D'après l'article 32 du cahier des charges régissant l'entreprise de la deuxième section, le délai d'exécution est de trois ans. L'ordre de commencer les travaux a été délivré à l'entrepreneur le 28 juillet 1886; les travaux devront donc être terminés le 28 juillet 1889, et sauf événements imprévus, ils le seront.</p>

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

Chemins de fer, voies et travaux.

Une section a appelé l'attention de la section centrale sur l'extension à donner à la construction de voies métalliques.

Des essais ont été faits, et M. le Ministre a déclaré à la Chambre que ceux-ci étaient satisfaisants, quoique le délai d'épreuve ne fût pas suffisant pour en apprécier la valeur.

Le compte rendu de l'exploitation des lignes du Grand-Central, pour 1886, nous fait part des résultats très concluants des essais faits sur les voies de cette compagnie, de traverses, d'un type nouveau; mais le compte rendu ajoute que, quelque encourageantes que soient ces premières expériences, il faut attendre la consécration de celles-ci par un plus long usage.

L'appréciation favorable concernant les voies métalliques est confirmée par le rapport pour 1887.

La Société Nationale des chemins de fer vicinaux a, de son côté, fait placer des voies métalliques, d'un type différent, sur des lignes où la circulation des trains est très active et la voie très fatiguée, non seulement par le passage des trains, mais encore par le charriage considérable de matières pondéreuses qui se fait par la route. Le rapport constate que les voies se maintiennent fort bien.

Ces diverses appréciations sont de nature à engager le Gouvernement à continuer ses essais, en adoptant à son tour les types dont d'autres exploitants se déclarent satisfaits, car, s'il fallait attendre la démonstration fort lente des avantages que peut offrir la voie métallique, quant à la durée, ce serait écarter les types qui ne sont pas actuellement employés à l'État.

Ces vœux ont fait l'objet d'une question que nous reproduisons avec la réponse du Gouvernement.

QUESTION.

On demande à connaître les résultats des essais des voies métalliques posées ces dernières années sur les chemins de fer de l'État.

Le Gouvernement n'est-il pas intentionné de continuer ces essais en adoptant d'autres types qui ont fait leurs preuves dans les voies des compagnies concessionnaires?

RÉPONSE.

Dans le courant de 1886, l'administration a mis en œuvre 73,000 traverses métalliques dont 70,000 de forme creuse, laminées avec inclinaison au $\frac{1}{20}$ des surfaces d'appui et renforcement du tablier en ces endroits (systèmes Post et Braet) et 3,000 appartenant à la catégorie des traverses rivées (système Bernard).

Ces dernières ont dû être retirées au bout de quelques mois de service. L'inventeur, attribuant cet insuccès aux poutrelles en fer entrant dans leur composition, a sollicité l'autorisation de substituer à ses frais, à ces poutrelles en fer, des poutrelles en acier à une centaine de traverses; ces dernières seront mises en œuvre à titre de nouvel essai, dès qu'elles auront été fournies.

Les 70,000 traverses de forme creuse se comportent bien jusqu'à présent, mais, mises en service depuis 16 mois à peine, l'essai n'est pas assez durable pour pouvoir être considéré comme concluant, car il est à remarquer, en effet, qu'à l'exception des traverses Bernard, tous les systèmes de voies métalliques essayés jusqu'à ce jour sur le réseau de l'État se sont toujours comportés relativement bien pendant les premiers temps.

Ce n'est donc qu'après plusieurs années d'usage qu'on sera à même d'apprécier s'il y a lieu de généraliser ou de restreindre l'emploi des traverses métalliques.

Avant de procéder à de nouveaux essais, ou d'adopter d'autres types, le Gouvernement croit qu'il est prudent d'attendre le résultat des essais qui sont faits sur les lignes de l'État et sur celles des compagnies concessionnaires.

Passant d'une question générale à des questions locales, nous traduisons les vœux qui ont été émis par plusieurs membres, pour que l'etc. qui suit l'énumération des stations citées dans la Note préliminaire comprenne les travaux de la gare de Namur (St-Servais). Gand (St-Pierre), ceux des gares de Wetteren, Zele et Buggenhout, ainsi que la construction d'une voie de raccordement à Watermaal, laquelle est jugée indispensable.

A l'article 45, deux questions ont été posées: la première relative au matériel des trains légers, la seconde au matériel de luxe.

L'une et l'autre ont été accueillies par des réponses que nous soumettons à la Chambre et qui n'ont soulevé aucune objection au sein de la section centrale.

QUESTION.

ART. 45. — N'y a-t-il pas lieu pour les commandes de matériel léger, objet du crédit sollicité, d'étudier un modèle nouveau répondant aux objections soulevées contre le type actuellement en vigueur ?

QUESTION.

Comment se fait-il qu'aucune somme n'est demandée pour la construction de nouvelles voitures de luxe à utiliser dans nos trains internationaux et dont M. le Ministre a parlé avec faveur à la Chambre dans la discussion de son Budget ?

RÉPONSE.

L'Administration a tenu compte des améliorations demandées quant au chauffage des voitures, au rembourrage des banquettes de 1^{re} et 2^e classes et au placement de portes de communication entre les différentes classes de voitures mixtes.

RÉPONSE.

La voiture de luxe type construite par la Société Dyle et Bacalan à Louvain, deux voitures de luxe sur bogies construites par le même établissement et par la Société anonyme de construction de Malines, ainsi que les douze voitures de luxe qui seront mises en adjudication dans le courant du mois de mai prochain, seront payées sur le crédit de 2,000,000 alloué par la loi du 27 juin 1887.

Il nous reste, pour terminer l'examen des crédits civils, à entretenir la Chambre de deux articles qui ont soulevé des observations, et qui sont relatifs à la rubrique :

MINISTÈRE DES FINANCES.

ART. 3 (n° 1^o A du projet de loi. — Souscription d'annuités pour la formation du capital d'établissement des chemins de fer vicinaux.

Crédit demandé : 200,000 francs.

Le Gouvernement demande un crédit à concurrence de 200,000 francs, à attribuer en souscriptions d'annuités pour la formation du capital d'établissement des lignes vicinales.

Cette demande est suffisamment expliquée par la Note préliminaire du Budget.

Il ne s'agit pas, en réalité, du vote d'un crédit de dépenses, mais seulement d'un crédit permettant au Ministre des Finances d'avaliser les obligations contractées par les provinces et les communes pour l'établissement de chemins de fer vicinaux.

On a demandé, dans un des procès-verbaux de section, quelle était l'importance du chiffre des annuités souscrites par l'État pour avaliser la signature des provinces et des communes.

Le chiffre total à ce jour représente une charge d'annuités, souscrites ou à souscrire, pour les provinces de 221,866 francs et pour les communes de 310,065 francs. Le détail se trouve à la page 15 du rapport de la Société Nationale pour l'exercice 1887 qui a été distribué aux membres de la Législature.

La garantie de l'État ne l'expose à aucun risque en ce qui concerne l'aval de la Trésorerie, car, en dehors du crédit incontesté des provinces et des communes, elle a de plus pour base l'exploitation des lignes dont les résultats ont été jusqu'à présent favorables.

L'intervention directe de l'État pour une part du capital, s'élevant actuellement, dans les conditions ci-dessus, à 239,580 francs, n'a donné lieu jusqu'ici qu'à une dépense insignifiante, pour une des lignes dont l'annuité n'a pas été payée par les recettes d'exploitation.

Mais hâtons-nous d'ajouter que l'exploitation favorable d'autres lignes comblera, par un dividende supplémentaire, cette perte isolée.

Nous appelons l'attention du Gouvernement sur l'insuffisance du crédit de 200,000 francs, en le priant de vouloir le majorer de 100,000 francs.

Il résulte de renseignements fournis à la section centrale, que l'ensemble des lignes dont la concession est accordée absorbera à peu près le crédit demandé.

Il y a lieu d'ajouter qu'un grand nombre de lignes dont la concession est prise en considération, dont une partie est déjà soumise à l'enquête et dont d'autres y seront soumises dans un bref délai, représenteront un total d'annuités supérieur au chiffre du crédit pétitionné.

Le Gouvernement a été autorisé par la loi du 24 juin 1883, rappelant une disposition précédente, à garantir envers les tiers, pendant 90 ans, l'intérêt et l'amortissement d'obligations de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux à concurrence d'une charge annuelle de 600,000 francs.

Ce crédit avait déjà été ouvert par la loi de Budget de la Dette publique, pour l'exercice 1883.

Le crédit de 200,000 francs que nous demandons au Gouvernement de vouloir majorer jusqu'à 300,000 francs correspond à un total de 900,000 francs formant le montant de l'annuité nécessaire pour l'émission de l'emprunt de 23,000,000 de francs, autorisé par arrêté royal du 6 juillet 1883.

L'article 3, n° 1^o (B) — *avance à la Société des chemins de fer vicinaux pour la formation d'un fonds de roulement*, a fait l'objet de critiques dans une des sections.

On objecte que l'intervention de l'État ne paraît pas nécessaire, attendu que la Société Nationale ayant un crédit établi, peut se créer des ressources par un emprunt direct.

Il suffira de faire remarquer que la Société Nationale n'a pas de capital propre et que la loi ne l'autorise pas à combler cette lacune en prenant des engagements à terme.

Il ne lui reste donc d'autre ressource, pour opérer régulièrement ses paiements, que de recourir au crédit en banque.

Ce système est coûteux et offre des dangers.

La Société Nationale, créée par une loi spéciale, basée presque exclusivement sur l'association des pouvoirs publics, peut réclamer dans l'intérêt commun le concours d'un de ses associés, l'État, pour faciliter ses opérations.

La Société, organisée sans fonds de roulement, ne recevant que des annuités en paiement de ses travaux, doit nécessairement être à même de faire des débours pour payer en temps voulu l'industrie qui lui fournit des matériaux et du matériel et qui ne peut pas attendre le payement de ses factures jusqu'à la date du règlement des annuités.

Ces considérations justifient pleinement l'avance sollicitée jusqu'à concurrence de 1,500,000 francs, rapportant au Trésor un intérêt de 3 $\frac{1}{2}$ p. %.

La garantie est complète par les annuités que le Trésor doit remettre à la Société Nationale, en échange de ses travaux.

L'avance ne sera que temporaire, pendant la durée de construction des lignes vicinales. Elle sera même limitée par l'accroissement des réserves sur le bénéfice, formant le fonds de prévision mentionné à l'article 28 des statuts, qui viendra remplacer, à un certain moment, les avances dont la Société pourrait encore avoir besoin pour faciliter ses opérations.

CRÉDITS MILITAIRES.

EXAMEN EN SECTIONS.

Le projet de loi concernant les crédits militaires a été adopté par toutes les sections.

Ainsi que nous l'avons dit au chapitre I^{er} des crédits civils, plusieurs abstentions se sont produites au vote final, et elles étaient dirigées contre les crédits militaires.

Sur 80 membres présents, 18 se sont abstenus.

Nous ne notons aucun vote d'opposition.

Les crédits militaires ont été l'objet de discussions au sein de chaque section.

Des questions ont été posées pour être soumises à la section centrale ; nous nous bornerons à les reprendre dans le résumé des discussions de celle-ci.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

Les fortifications de la Meuse ont été décrétées dans la session précédente, après une discussion longue et laborieuse sur le principe de leur établissement.

La section centrale du Budget extraordinaire, pour 1887, a examiné successivement toutes les questions qui pouvaient justifier la création des forts nouveaux.

Elle a appelé l'attention du Gouvernement sur la nécessité de faire connaître la dépense totale, c'est-à-dire, le sacrifice que devra s'imposer le Trésor pour répondre, d'une façon complète, aux besoins de la défense nationale.

Dans la discussion qui a suivi à la Chambre et au Sénat, ces travaux ont fait l'objet d'une étude détaillée ; ils ont été approuvés par la Législature, puis décrétés par une loi.

Nous nous trouvons donc aujourd'hui uniquement devant une mesure d'exécution.

Un premier crédit a été voté en 1887, à concurrence de 8,000,000 de francs.

Le Gouvernement demande aujourd'hui un nouveau crédit s'élevant à 12,000,000 de francs.

La Note préliminaire du Gouvernement fait connaître que la dépense, en vue de l'adjudication des travaux, est évaluée approximativement à 53,000,000 de francs, que l'acquisition des terrains aura coûté 900,000 francs, et que l'on évalue à 20,000,000 de francs la dépense des coupoles et des bouches à feu.

Ces appréciations diffèrent de celles qui avaient été communiquées lors du vote des premiers crédits.

Les travaux estimés primitivement à 24,000,000 de francs, en prenant pour base les avant-projets et sans que le génie eût une connaissance suffisante du terrain sur lequel il devait construire, ont dû être majorés ensuite des réclamations de Liège et de Namur, pour mieux assurer la sécurité de ces villes, en éloignant les forts.

D'après les indications de l'inspection du génie et le détail estimatif à l'appui, la dépense était déjà évaluée l'an dernier dans le cours de la discussion du projet de loi décrétant l'établissement des fortifications nouvelles, approximativement à 2,000,000 de francs par fort et à un million par fortin, ce qui, ajoute la Note préliminaire, donnait un chiffre de 52,000,000 de francs pour mettre Namur aussi bien que Liège à l'abri d'un bombardement.

L'augmentation du chiffre primitivement indiqué, basé sur un avant-projet incomplet, a dû encore être remanié. Le Gouvernement observe que cette situation provient de circonstances diverses.

« Deux causes, disait M. le Ministre des Finances à la Chambre, dans la séance du 1^{er} mai, ont déterminé le relèvement des crédits nécessaires.

» Les sondages auxquels il a été procédé ont fait reconnaître qu'on ne rencontre presque nulle part un roc suffisamment résistant pour y tailler des fossés sans revêtement; le roc lui-même est aujourd'hui insuffisant : il faut quelque chose de plus dur et il s'ensuit que, aux quantités de béton prévues l'année dernière, il faut ajouter les quantités considérables nécessaires pour le revêtement des contre-escarpes. Cela se résout en une dépense importante. La deuxième cause procède des études définitives auxquelles s'est livrée la commission d'armement. On a conservé les proportions des forts et leur dispositif; mais on estime qu'il est indispensable qu'ils soient d'autant plus puissants et mieux armés qu'ils sont moins grands. De là, Messieurs, l'avis unanime de la commission, qu'il fallait plus de canons et, partant, plus de coupoles qu'on ne l'avait cru d'abord. »

Cependant, ces explications déjà données dans des sections n'ont pas été jugées assez concluantes pour un grand nombre de membres qui, s'étonnant du chiffre de la dépense, ont vivement insisté pour que des renseignements soient demandés au Gouvernement.

La section centrale a donné satisfaction à ces désirs par la question que nous transcrivons avec sa réponse.

QUESTION.

ART. 50-1. — La section centrale demande que le Gouvernement fournisse le détail des dépenses totales que comportent : 1^o les ouvrages de la Meuse; 2^o les routes militaires et 3^o l'artillerie de place.

RÉPONSE.

1^o Le tableau ci-après répond à la question posée.

NATURE DES TRAVAUX.	QUANTITÉS.				TOTAL. des quantités.	PRIX de l'unité.	TOTAL des dépenses.	
	1 ^{er} LOT	2 ^e LOT	3 ^e LOT	4 ^e LOT				
	Liège rive gauche.	Liège rive droite.	Namur rive gauche.	Namur rive droite.				
Mètres cubes de terrassements	775,000	705,000	820,000	420,000	2,720,000	1 60	4,352,000	
Mètres cubes de bétonnage	295,000	305,400	328,000	145,000	1,073,400	25 "	26,850,000	
Mètres cubes de maçonneries en briques de la localité	4,940	7,800	6,150	2,758	21,628	16 "	346,048	
Mètres carrés d'enduit de ciment de 10 ^{mm} d'épaisseur	164,500	171,200	195,760	76,000	607,460	1 10	668,206	
Mètres carrés d'aires au mortier de ciment de 15 ^{mm} d'épaisseur sur une couche de béton de 8 ^{cm}	21,150	21,180	20,180	9,350	71,840	3 50	237,072	
Petits travaux divers non énumérés	210,000	210,000	210,000	105,000	"	"	755,000	
TOTAL GÉNÉRALfr.								55,188,326

L'achat des terrains est évalué à 900,000 francs.

2° Les dépenses pour la route militaire ne consistent actuellement que dans l'achat des terrains nécessaires pour l'établissement de cette route, terrains estimés à 800,000 francs.

Les entrepreneurs pourront faire usage de cette bande de terrain, qui passe à la gorge des forts, pour y établir telle voie de travail qu'ils jugeront nécessaire pour transporter leurs matériaux à pied d'œuvre.

Après l'achèvement des forts, on construira sur cette bande de terrain, soit une route pavée qui pourra être remise à l'administration des Ponts et chaussées, comme on l'a fait à Anvers, soit un chemin de fer vicinal. Cette route militaire, *indispensable à la défense*, servira en même temps à relier les nombreuses et populeuses communes des environs de Liège et de Namur, et améliorera considérablement les voies de communication de ces localités.

3° Quant à la dépense pour les coupoles et les canons, elle s'élèvera très approximativement à 20 millions de francs.

Une autre question générale a fait l'objet d'observations dans chacune des sections, c'est celle relative au mode d'adjudication des travaux.

Des membres réclament non seulement contre le mode adopté par le Gou-

vernement, mais ils voudraient réserver exclusivement aux entrepreneurs du pays l'exécution des travaux.

Nous aurions à nous étendre sur ce sujet en raison des observations présentées par les sections, si une interpellation sur ce point n'avait été faite à la Chambre dans la séance du 27 avril, au cours de laquelle le Ministre de la Guerre a été appelé à s'expliquer sur chacune des questions.

Nos honorables collègues trouveront dans cette discussion les éléments d'une appréciation qui serait toujours incomplète de notre part.

Nous nous bornons donc à transcrire la question et la réponse du Gouvernement.

QUESTION.

ART. 30-2. Les procès-verbaux des sections présentent une série de questions sur le mode d'exécution des travaux. On demande s'il n'y aurait pas lieu de substituer les forfaits aux modes d'adjudication sur bordereau de prix.

D'après les uns, une entreprise globale est trop considérable et demande le concours d'entrepreneurs et de capitalistes associés.

On préconise les entreprises par lot séparé, afin de faciliter celles-ci aux entrepreneurs du pays.

Dans une autre section, on a exprimé l'avis que, sans perdre de temps, le Gouvernement prenne des mesures afin de permettre à nos usiniers de suivre les travaux pour la fourniture des armatures des forts, coupoles, etc.

Ce serait pour l'industrie belge une excellente occasion de monter des usines pour ce genre d'entreprises, et de créer ainsi un débouché au travail national.

La section centrale prie le Gouvernement de vouloir bien répondre à ces différentes demandes.

RÉPONSE.

Le mode d'adjudication à forfait est impossible dans les grands travaux de fortification. Il n'est pas admissible en effet que l'on confie le plan complet d'un ouvrage de fortification à des entrepreneurs pour l'étudier d'abord, et l'exécuter ensuite moyennant un prix global à déterminer. Les entrepreneurs devraient donc soumissionner les travaux en aveugles, et, si le résultat ne répondait pas à leur attente, ils s'empresseraient de rechercher tous les prétextes pour intenter des procès à l'État et réclamer des indemnités.

Aussi, ce mode d'adjudication n'est employé nulle part. Pour avoir voulu l'adopter dans certaines entreprises, nous avons fait des expériences désastreuses à nos dépens, notamment pour la construction du nouveau front 11-12 de l'Enceinte d'Anvers, des forts de Waelhem et de Lierre, et, en dernier lieu, du fort de Rupelmonde; il en est résulté des pertes de temps et d'argent.

L'entreprise à bordereau de prix est beaucoup plus équitable et moins chanceuse, l'entrepreneur sait qu'il a à exécuter une certaine quantité de travaux de différentes catégories, et il n'a qu'à fixer les prix des unités de chacune. Ici, point de mécompte possible, l'entrepreneur est payé exactement pour les travaux qu'il exécute.

Pour ce qui est de la division des entreprises le Gouvernement doit surtout avoir égard à l'intérêt de l'État.

En mettant en même temps les travaux de la Meuse en adjudication par lot, par accumulation de deux lots, et enfin en une seule et unique entreprise, le Gouvernement croit pouvoir atteindre, en toute hypothèse, les conditions les plus favorables. C'est ainsi qu'il a été procédé pour les grands travaux de fortification d'Anvers.

Le mode d'adjudication adopté donne toute garantie aux soumissionnaires ; les offres, pour les diverses catégories doivent être déposées simultanément, avant l'adjudication. Il n'y a donc aucune modification possible de la part d'un entrepreneur pour l'adjudication totale, basée sur la connaissance du prix des soumissionnaires pour des lots. C'est là une garantie sérieuse.

Enfin, le Gouvernement n'a pas répondu à une partie de notre question relativement aux mesures à prendre afin de permettre à nos usiniers de suivre les travaux pour la fourniture des forts, coupoles, etc.

Nous recommandons cet objet à la bienveillance du Gouvernement ; c'est une question d'honneur pour notre industrie, en même temps que ces fournitures importantes pourraient alimenter le travail de nos grands établissements métallurgiques.

La question des servitudes a été soulevée par plusieurs sections. Nous n'avions pas à la discuter.

Il nous a suffi d'en faire l'objet d'une question au Gouvernement dont la réponse nous paraît complète.

En effet, le principe de l'indemnité n'est pas contesté ; le Gouvernement se réserve d'en fixer ultérieurement le chiffre.

QUESTION.

ART. 30-3. Dans plusieurs sections, on a demandé si le Gouvernement n'était pas encore à même de formuler des propositions pour les indemnités résultant des servitudes à créer par les nouveaux forts.

On demande si le Gouvernement a des vues déjà arrêtées sur la situation que la construction des forts nouveaux créera aux charbonnages des bassins de Liège et de Namur.

RÉPONSE.

Le Gouvernement doit, avant tout, s'occuper de la question des polygones à dégrever de servitudes militaires en vertu de la loi du 28 mars 1870. Ce n'est que lorsque cette première question aura été résolue qu'on pourra examiner le chiffre des indemnités à accorder du chef des servitudes militaires.

Pour ce qui concerne spécialement les charbonnages, il n'entre pas dans l'intention du Gouvernement d'interdire l'exploitation des travaux houillers sous les emplacements des forts, travaux qui sont déjà parvenus à de grandes profondeurs.

Enfin, des membres, désireux de voir le plus tôt possible le démantèlement de la citadelle de Namur, en ont fait l'objet d'une question que nous copions avec sa réponse.

Nos honorables collègues comprendront que ce démantèlement n'est pas près de se réaliser, la construction des forts n'étant pas même encore entamée.

QUESTION.

ART. 30-4. On demande à quelle époque le Gouvernement pourra démanteler l'ancienne citadelle de Namur.

RÉPONSE.

La citadelle de Namur, comme les anciens ouvrages de Liège, doit être maintenue jusqu'au moment où les forts à construire seront complètement terminés.

A l'article 51 : *Routes militaires*, on a exprimé, dans l'une des sections, des craintes que l'établissement des routes militaires ne soit de nature à compromettre la sécurité de la circulation.

Ces routes nouvelles qui amélioreront les voies de communication dans les environs des forts, devront croiser à certains points des routes existantes.

L'établissement de voies ferrées sur les routes actuelles pourra singulièrement gêner le roulage ordinaire, ces voies — provisoires — étant souvent construites avec peu de soin et exploitées dans des conditions irrégulières pendant l'exécution des grands travaux.

La question que nous avons adressée au Gouvernement a pour objet d'appeler son attention sur ce point important. Il faut, en effet, que des ordres sévères soient donnés pour obvier aux inconvénients signalés et que des mesures de police soient prescrites pour garantir la sécurité des passages à niveau.

QUESTION.

Art. 51. — On exprime la crainte que l'exploitation des nouvelles routes militaires ne soit de nature, par leur passage sur les routes existantes, à compromettre la sécurité de la circulation.

Le Gouvernement est prié de donner les éclaircissements que comporte cette question

RÉPONSE.

Les appréhensions dont il s'agit ne concernent assurément que la période d'exécution des travaux.

La police des travaux incombant aux officiers du génie, ceux-ci prescriront les mesures nécessaires pour que les wagonnets des entrepreneurs n'entravent pas la circulation sur les routes ordinaires, au croisement de ces routes.

ART. 52.

La question des commandes de l'artillerie de place aux usines du pays a de nouveau fait l'objet de vœux exprimés au sein des sections, en vue de voir accorder la préférence à l'industrie nationale.

Dans la troisième section, un membre, qui est au courant de cette question spéciale, a tenu à déclarer que le Gouvernement avait loyalement rempli ses promesses et faisait tous ses efforts pour confier les commandes de canons aux industriels belges.

Les renseignements fournis par l'honorable membre sur les travaux poursuivis à la fonderie royale de canons, font espérer que la question de la fabrication en Belgique pourra être résolue, dans le sens des vœux exprimés, en confiant à nos usines la fourniture de blocs d'acier.

Cette question des essais des canons fournis par nos usines préoccupe vivement l'opinion publique.

Des membres, s'en faisant l'écho au sein de la section centrale, ont demandé le dépôt sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion des crédits extraordinaires, des procès-verbaux constatant les résultats de ces essais.

Voilà pour le passé; mais la Note préliminaire et la réponse du Gouvernement nous font espérer que dans la suite des commandes de bouches à feu pourront être réservées au pays.

Le but principal de la question posée au Gouvernement et que nous copions ci-après, était de connaître la répartition du crédit de 2,700,000 francs entre les différents points de défense du pays.

Le Gouvernement y a donné satisfaction par les explications qu'il a fournies.

QUESTION.

ART. 52. — Le crédit de 2,700,000 francs sera-t-il en partie ou totalement consacré à l'armement des forts de la Meuse?

RÉPONSE.

Le crédit de 2,700,000 francs demandé à l'article 52 sous la rubrique : *Artillerie de place, etc.*, se subdivise comme suit :

1. Outillage, agrandissement de la fonderie royale et commande de blocs d'acier. fr.	400,000
2. Bouches à feu, canons à tir rapide fr.	1,300,000
3. Affûts, projectiles et charges.	1,000,000
	2,500,000

TOTAL . . . fr. 2,700,000

Les bouches à feu sont exclusivement destinées à l'armement de la Meuse.

Le million porté sous le n° 3 sera d'une part employé à la confection des munitions pour les pièces de la Meuse, et, d'autre part, permettra à nos établissements militaires de continuer, en 1888, la fabrication des affûts, projectiles et charges destinés aux canons de 15^e en acier de la position d'Anvers.

A l'article 56, toutes les sections se sont montrées favorables au crédit demandé pour l'amélioration du casernement.

Des membres expriment l'opinion que le crédit est insuffisant, l'amélioration des casernes constituant une question de dignité nationale.

On voudrait voir marcher de pair les travaux à effectuer aux anciennes casernes avec les constructions nouvelles, jugées indispensables.

Une question dans ce sens a été posée au Gouvernement. Nous la reproduisons avec la réponse.

QUESTION.

ART. 58. — Dans les sections, on a demandé de connaître la division du crédit :

A. En constructions nouvelles.

B. En restauration et amélioration des anciennes casernes et, autant que possible, le détail des travaux.

RÉPONSE.

1,700,000 francs seront affectés :

A. A la continuation des travaux de construction des casernes suivantes :

1° à Bruxelles, à l'emplacement de l'ancien du Tir national (Place Dailly);

2° à Charleroi;

3° à Namur;
4° à Verviers.

B. A l'acquisition de terrains à Malines et à Lierre, pour la construction d'une caserne d'artillerie dans chacune de ces places.

500,000 francs seront employés à l'assainissement et à l'amélioration des anciennes casernes.

Néanmoins nous ne pouvons nous empêcher d'insister auprès du Gouvernement pour qu'il achève l'œuvre de l'amélioration du casernement, en évitant de construire des façades luxueuses et en limitant les dépenses à des locaux spacieux et bien aérés, confortables mais sans luxe.

La somme de 500,000 francs pour l'assainissement des anciennes casernes ne paraît pas suffisante.

Nous engageons le Gouvernement à augmenter cette somme, car là nous trouvons à faire une amélioration immédiate.

A l'article 59, une question a été posée concernant l'agrandissement du polygone de Brasschaet.

Nous la communiquons ici.

QUESTION.

ART. 59. — Une section demande si, même avec l'agrandissement projeté du polygone de Brasschaet, on pourra parer aux dangers des tirs à longue distance et garantir la sécurité des habitants.

RÉPONSE.

Oui.

Dans l'une des sections on avait demandé, s'il n'aurait pas été plus utile de transférer le polygone d'artillerie dans le Luxembourg. Mais outre que des dépenses considérables ont été faites en installations de premier établissement, il est à remarquer que le polygone doit se trouver à proximité de l'arsenal central d'Anvers.

La section centrale a adopté le projet de Budget de dépenses sur ressources extraordinaires, à l'unanimité de ses membres, et en propose l'adoption par la Chambre.

Un membre vote les crédits en y attachant cette signification, qu'il n'a voté qu'un projet financier, assurant l'exécution des travaux spécifiés dans le Budget.

Le Rapporteur,
LÉON DE BRUYN.

Le Président,
P. TACK.

AMENDEMENT.

Après la rédaction de notre rapport, M. le Ministre des Finances a envoyé à la section centrale un amendement conçu comme suit :

ART. 7 (nouveau).

« Le Gouvernement est autorisé à garantir envers les tiers, pendant 90 ans, »
» l'intérêt de l'amortissement d'obligations de la Société Nationale des »
» chemins de fer vicinaux à concurrence d'une charge annuelle de »
» 300,000 francs. »

La note justificative, que nous reproduisons plus loin, accompagnait cette proposition.

La section centrale se rallie à cet amendement et nous proposons à la Chambre de l'adopter.

Le Rapporteur,
LÉON DE BRUYN.

Le Président,
P. TACK.

NOTE

justificative d'un amendement au projet de loi du Budget extraordinaire de l'exercice 1888.

L'article 17 de la loi du 24 juin 1885 a autorisé le Gouvernement à garantir envers les tiers, pendant 90 ans, l'intérêt et l'amortissement d'obligations de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux, à concurrence d'une charge annuelle de 600,000 francs.

Les obligations, au nombre de 166,666, dont l'émission a été autorisée par arrêté royal du 6 juillet 1885, représentent une annuité équivalente à cette charge.

Une nouvelle autorisation est donc nécessaire pour que la garantie de l'État puisse être attachée aux 83,334 titres formant le solde de l'emprunt de 1885 et représentant une annuité de 300,000 francs.

Le Gouvernement propose d'en faire l'objet d'une disposition supplémentaire à insérer dans le projet de loi du Budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1888. Cette disposition formerait l'article 7 du projet et serait ainsi conçue :

Le Gouvernement est autorisé à garantir envers les tiers, pendant 90 ans, l'intérêt et l'amortissement d'obligations de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux, à concurrence d'une charge annuelle de 300,000 francs.

La Chambre sait que le service des obligations est fait au moyen des annuités souscrites par les communes, les provinces et l'État lui-même. La garantie, grâce à laquelle l'emprunt de la Société Nationale a pu être réalisé à des conditions extrêmement avantageuses, ne s'applique donc en réalité qu'aux engagements des communes et des provinces et le Trésor ne paraît devoir courir aucun risque de ce chef.

ANNEXE.

Anvers, le 14 avril 1888.

MONSIEUR LE REPRÉSENTANT,

« Notre ligue, en date du 1^{er} courant, a eu l'honneur d'adresser à la Chambre des Représentants une demande tendant à obtenir l'achèvement du tronçon de chemin de fer Londerzeel-Bruxelles.

» La construction de ce chemin de fer a été demandée aussi par les conseils communaux de Bruxelles, Anvers, Saint-Nicolas, Boom, Hoboken, Hemixem, Niel, Willebroeck, Wolverthem et bien d'autres encore, et une pétition, revêtue de près de 1,900 signatures, dont environ 1,400 habitants et propriétaires du quartier Sud d'Anvers, vient encore insister dans le même but auprès de la Chambre.

» Nous nous permettons de vous rappeler, Monsieur le Représentant, qu'il y a quelques années un premier crédit avait déjà été demandé et accordé par la Législature pour cet objet ; mais il n'a jamais été utilisé ; et il se trouve périmé aujourd'hui. De plus, tous les propriétaires du quartier Sud d'Anvers savaient quels engagements avaient été pris par le Gouvernement, engagements consacrés par une loi « Construction du pont sur l'Escaut, gare monumentale au Sud, » chemin de fer Anvers-Bruxelles par Londerzeel ; et s'ils avaient pu croire un seul moment que le Gouvernement n'aurait pas tenu ses engagements, aucun d'entre eux n'aurait jamais engagé ni sa fortune ni son avenir en acquérant des propriétés et en élevant des constructions sur des terrains que le Gouvernement, par la non-exécution de ses engagements formels, a totalement déclassés, et vendus sans aucune valeur.

» L'achèvement du chemin de fer Anvers-Bruxelles viâ Londerzeel peut seul porter quelque remède à la triste situation des pétitionnaires, situation dont la responsabilité ne leur incombe pas.

» Nous ajouterons aussi que ce chemin de fer s'impose :

» 1^o Pour dégager la gare de l'Est surmenée par le grand nombre de trains (199 en service régulier, sans les trains extraordinaires en cas d'affluence de voyageurs ou de marchandises) qui y circulent journellement au départ et à l'arrivée ;

» 2^o Une double communication rapide entre Bruxelles et Anvers s'impose même pour des motifs stratégiques. Dans l'état actuel des choses, si notre pays devait être envahi l'unique ligne qui relie Bruxelles et Anvers encombrée par les transports militaires et autres ne pourrait en aucun cas rendre les services que la défense nationale est en droit d'en exiger.

» Nous espérons, Monsieur le Représentant, que, convaincu de la justice de notre cause, vous voudrez appuyer favorablement la demande d'achèvement de cette ligne de chemin de fer. Vous ferez par cela une œuvre de justice, et vous poserez un acte de bonne administration.

» Agréez entretemps, Monsieur le Représentant, l'assurance de notre haute considération. »

Les Secrétaires,

JULES SEGERS.

VANCANEGHEM.

Les Présidents,

PHILIPPE VERHOEVEN.

ALPHONSE VAN CUTSEM.

