

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 FÉVRIER 1873.

PROJET DE LOI DE TRAVAUX PUBLICS ET D'EMPRUNT.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La Belgique, depuis qu'elle s'appartient, a consacré près d'un milliard à des dépenses extraordinaires.

Quel a été le résultat de ce grand effort? Faut-il marcher résolument en avant dans la même voie? Faut-il, au contraire, s'arrêter?

L'examen de ces questions est opportun sans nul doute au moment où le Gouvernement demande aux Chambres l'autorisation de contracter un emprunt de 240 millions. Jetons donc un coup d'œil rapide sur le passé, retraçons à grandes lignes, dans un cadre restreint, les éléments si nombreux et si variés de notre Budget spécial des dépenses extraordinaires d'utilité publique; constatons l'état de nos ressources annuelles ordinaires; analysons le Budget de notre Dette et enfin résumons la situation de nos finances.

Bilan des recettes et des dépenses extraordinaires.

Le tableau annexé sous le n° I reproduit, en le condensant, l'état détaillé publié chaque année à la suite de l'exposé de la situation du Trésor.

Il porte en dépense.	fr. 993,292,807 »
— en recette	827,567,243 »
DIFFÉRENCE.	fr. 165,725,564 »

prélevée sur les ressources du service ordinaire.

Parmi les recettes, les emprunts contractés pour des travaux d'utilité publique s'élèvent ensemble à fr. 801,519,072 »

Les dépenses effectives, c'est-à-dire non compensées au moins partiellement par des recettes, se décomposent ainsi qu'il suit en catégories générales :

		p. %.
Chemins de fer, télégraphes, bateaux à vapeur . fr.	555,914,018	» 44.3
Routes, ponts, polders, ports, côtes	37,015,977	» 4.6
Canaux et rivières	131,216,692	» 16.4
Achats, construction d'immeubles, maisons d'écoles	48,239,603	» 6.»
Subsistances, assainissement et objets divers . .	26,198,593	» 3.3
Organisation du pays (1 ^{er} établissement)	46,205,354	» 5.8
Dépenses militaires	157,242,190	» 19.6
	Fr. 802,032,427	» 100.»

Les trois premières catégories (chemins de fer, routes et voies navigables) forment un total de 824,146,687 francs. Les dépenses les plus productives, directement ou indirectement, dépassent donc d'environ 24 millions le chiffre des emprunts consacrés à tous les travaux d'utilité publique.

Budget des Voies et Moyens.

Les recettes ordinaires, en 1872, se sont élevées à peu près à 216 millions. Le tableau n° II renseigne le produit de chaque branche de revenu.

Une classification plus condensée encore permettra de mieux apprécier les faits.

		p. %
Les contributions directes donnent. fr.	58,917,082	» 18.»
Les douanes et accises	46,078,153	» 21.3
L'enregistrement, les successions et le timbre . .	49,939,748	» 23.1
Les domaines, capitaux, revenus et remboursements	9,324,176	» 4.4
Les péages	71,727,768	» 33.2
	Fr. 215,986,927	» 100.»

Ainsi nos ressources ordinaires, qui dépassent de beaucoup chaque année les dépenses de même nature, se composent à concurrence de $\frac{2}{3}$ seulement d'impôts ou de produits analogues.

Le tiers restant nous est fourni par des péages qui sont la rémunération de services rendus et non une charge pour les contribuables.

Relativement à la population, l'impôt proprement dit, soit 134,934,983 fr., ne représente guère que 27 francs par habitant.

Detle publique.

La Dette publique proprement dite se divise en deux parties, savoir :

	Capitaux non amortis.	Intérêts.
1 ^o Dette résultant de la liquidation avec les Pays-Bas et des traités fr.	204,937,719 50	9,309,269 90
2 ^o Emprunts contractés depuis 1831.	449,802,782 22	19,986,123 20
Dotation d'amortissement et frais.		2,661,733 91
ENSEMBLE. . . . fr.	654,760,501 72	32,157,149 01

En dehors de la Dette proprement dite, ce Budget comprend :

a Des rentes pour achat de chemins de fer, immeubles, etc. fr.	4,043,533 38
b Des rémunérations.	10,363,116 40
c Intérêts des fonds de dépôt	1,203,000 »
ENSEMBLE. . . . fr.	15,611,451 78
TOTAL GÉNÉRAL. . . fr.	47,768,600 79

Le service de notre Dette proprement dite n'exige que 13 centièmes de notre Budget des Voies et Moyens.

L'ensemble de tout ce qui est compris sous la rubrique de la Dette publique équivaut à 22 centièmes des recettes ordinaires de 1872.

Le revenu net des péages couvre et au delà la dépense que nécessitent les emprunts contractés depuis 1831.

Par les ressources ordinaires, nous avons amorti un capital nominal de près de 200 millions.

Les rapports entre la population et le chiffre des rentes dues est le suivant :

Dette proprement dite fr. 6 43 c^s par habitant.

Ensemble du Budget de la Dette publique fr. 9 33 c^s

Les tableaux nos III et IV contiennent quelques renseignements plus détaillés.

Situation financière.

Le service ordinaire a donné, pour les cinq dernières années, un excédant de recettes total de 46,240,000 francs y compris le boni probable de 1872 évalué à 17,626,900 francs.

La réserve que le Trésor possédait au 1^{er} janvier 1873 est de 48,888,000 fr.

Tous les engagements dérivant des lois qui ont ouvert des crédits spéciaux se montent à 49,736,000 francs. — L'écart entre ces deux chiffres n'est que de 850,000 francs environ.

La situation des finances publiques est donc très-prospère.

Ces aperçus généraux et nécessairement incomplets nous paraissent néanmoins suffire pour démontrer que les Chambres et le Gouvernement doivent poursuivre sans défaillance ni précipitation l'œuvre commencée. La richesse publique s'est accrue dans d'énormes proportions; l'activité du travail national s'est développée avec une énergie très-grande et avec d'incontestables succès. L'usage que nous avons fait de notre crédit, en ajoutant aux moyens qu'il nous procurait une partie de nos revenus ordinaires, a concouru puissamment à donner l'impulsion à tous les progrès dans l'ordre des intérêts matériels. Notre Dette publique est représentée par des valeurs créées et la plupart directement productives.

La plus grande partie de la Dette que nous proposons de contracter aura le même caractère; elle servira à acquérir ou à créer des valeurs qui couvriront immédiatement ou prochainement les charges résultant de l'emprunt. Aussi ces crédits, si considérables qu'ils soient, n'exigeront-ils la création d'aucune ressource nouvelle et n'auront-ils même qu'une influence à peine sensible sur la balance favorable de nos Budgets.

Les crédits demandés actuellement s'élèvent à 179,850,000 francs. On peut les classer ainsi qu'il suit :

1 ^o Constructions et améliorations d'immeubles (§§ 1, 2, 3 à 9)	fr.	4,785,000	»
2 ^o Routes et travaux hydrauliques (§§ 3, 4, 10 à 21)		6,565,000	»
3 ^o Chemins { en construction (§§ 22 à 26)	9,050,000	»	41,550,000
de fer . . . { en exploitation (§§ 27 et 28)	32,500,000	»	
4 ^o Rachat du { actions (§ 30)	62,950,000	»	80,950,000
Gr.-Luxemb. . { matér. et installat. (§ 29).	18,000,000	»	
5 ^o Lignes nouvelles à construire (§ 31)		46,000,000	»
TOTAL.		fr.	179,850,000

En consultant les explications de détail que nous donnons ci-après sur les vingt-six premiers paragraphes, la Chambre reconnaîtra qu'il s'agit presque exclusivement de terminer ou de continuer des travaux décrétés, et la plupart depuis assez longtemps.

Les sommes demandées (§§ 27 et 28) seront employées à couvrir entièrement les dépenses déjà faites et, en partie, celles qui restent à faire pour compléter les installations et le matériel de notre réseau national, afin qu'il puisse satisfaire à tous les intérêts qu'il doit desservir.

Enfin, les §§ 29 à 31 sont proposés en vue de l'adoption, par les Chambres, de la convention du 31 janvier 1873 relative au rachat des droits de la Grande Compagnie du Luxembourg et à la construction de lignes nouvelles.

Nous n'avons pas cru devoir attendre le vote de ce projet pour vous présenter les demandes de crédits qu'il nécessitera, parce que les délais d'exécution sont très-courts et que l'emprunt projeté ne pouvant, en aucun cas, être discuté avant cette convention, le vote de la Chambre n'est en aucune manière préjugé par nos propositions.

Il n'en est pas de même des 59,150,000 francs de crédits qui devront être alloués si les projets de loi relatifs aux maisons d'écoles, à la capitalisation

de la rente de 400,000 florins due aux Pays-Bas et à l'acquisition d'un champ de manœuvres à Anvers sont, comme nous l'espérons, discutés et adoptés dans le cours de la présente session. Ces lois ne pouvant être votées avant l'emprunt, il nous a paru qu'il n'y avait pas lieu de comprendre les crédits dans notre demande actuelle.

D'autre part, il y aurait peut-être certains inconvénients, lorsqu'une opération aussi grande doit se faire, de ne point la rendre complète et applicable aux besoins probables et prévus, afin de n'être pas obligés à recourir de nouveau à l'emprunt avant même que les versements de l'emprunt antérieur fussent achevés. Dans cet ordre d'idées, nous demandons l'autorisation d'emprunter un capital effectif de 240 millions, de telle sorte qu'il restera à la disposition de la Législature une réserve de 60,150,000 francs, soit pour solder les dépenses à résulter de lois déjà présentées, soit en vue de la continuation de travaux d'utilité publique.

L'émission actuelle sera donc de fr.	179,850,000 »
en y ajoutant les crédits pour l'exécution des lois proposées.	59,150,000 »

On aurait à émettre. fr.	<u>249,000,000 »</u>
----------------------------------	----------------------

Et la réserve se réduirait à 21 millions.

Les lignes du Luxembourg, complétées, bien outillées et bien exploitées, raccordées aux minières et aux établissements industriels, donneront sans nul doute des revenus nets égaux au moins à ce qu'exige le service des obligations ou actions privilégiées et l'intérêt des actions ordinaires. Pour ces lignes, comme pour les chemins de fer de l'État, l'augmentation du matériel (§§ 28 et 29 en partie) sera directement productive, et l'on n'a pas à se préoccuper des 85 millions à dépenser.

Les travaux d'achèvement ou de continuation des chemins de fer en construction ou en exploitation (§§ 22 à 27) ainsi que les travaux d'amélioration des lignes du Luxembourg (§ 29 en partie) ne donneront probablement, du moins à l'origine, que des produits directs insuffisants pour couvrir la rente du capital de 39 millions.

Il y aura aussi, pendant la période de construction, une certaine perte d'intérêts sur le capital de 46,000,000 de francs affecté à l'établissement de lignes nouvelles.

On ne peut considérer comme ne devant donner pour ainsi dire aucun revenu direct que les dépenses qui font l'objet des §§ 1 à 21 et qui s'élèvent en totalité à 11,350,000 francs, pour les immobilisations, les routes et les travaux hydrauliques.

Nos excédants des Budgets ordinaires, lors même qu'aucune autre combinaison financière ne serait adoptée, seront donc à peine entamés par le service de l'emprunt.

L'adoption des lois présentées ne produirait guère de changement sous ce rapport. Les deux tiers du crédit de vingt millions pour les maisons d'écoles sont destinés à des prêts par annuités; la dépense à titre de subvention serait seulement de 6,666,000 francs. La capitalisation de la rente de 400,000 florins substituerait, avec une notable économie, une dette à une autre.

Il nous reste à donner quelques explications sur les articles et paragraphes du projet.

§ 1^{er}. — *Palais de Justice de Bruxelles.*

Le Département de la Justice a obtenu par les lois du 8 septembre 1859, du 8 juillet 1863 et du 31 mars 1868, pour l'établissement d'un nouveau palais de Justice à Bruxelles, des crédits spéciaux s'élevant ensemble à fr. 6,000,000 »
et par la loi du 20 mai 1872 un crédit de 973,000 »

à titre d'à-compte sur le crédit d'un million sollicité de la Législature soit fr. 6,973,000 »

La province de Brabant et la ville de Bruxelles ont versé jusqu'à ce jour : la province une somme de 1,300,000 »
la ville celle de 1,400,000 »

Une indemnité pour expropriation, accordée en exécution d'un arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles, a fait, en partie, retour au Trésor 242,442 18

ENSEMBLE fr. 9,917,442 18

Les dépenses s'élèvent actuellement à 9,827,493 14

Il ne reste donc disponible que fr. 89,947 04

Mais on doit tenir compte du concours de la province de Brabant et de la ville de Bruxelles.

La province peut disposer :

1^o D'un crédit de 200,000 francs non employé sur les fonds précédemment votés par le conseil provincial 200,000 »

2^o D'un crédit de 250,000 »
porté au Budget de 1873.

De son côté, la ville de Bruxelles tient à la disposition de l'État une somme de 500,000 »
savoir : 200,000 francs portés au Budget de 1872, et 300,000 francs à celui de 1873.

C'est donc sur une somme de fr. 1,039,947 04

que le Département de la Justice peut compter pour subvenir aux travaux à exécuter en 1873.

Mais ces travaux étant évalués à 2,500,000 francs, le Trésor doit pourvoir au complément de la dépense, soit 1,500,000 francs.

Ce crédit est l'objet du § 1^{er}.

§ 2. — *Écoles normales.*

Un crédit de 500,000 francs a été alloué au Département de l'Intérieur par la loi du 29 juin 1869, pour l'organisation de quatre nouvelles écoles normales primaires, conformément à la loi du 29 mai 1866.

Un nouveau crédit de 975,000 francs est demandé pour couvrir *tous les frais de construction* des écoles normales de Liège et de Mons.

Voici comment se répartirait cette allocation :

A. — École normale de Liège.

1 ^o Continuation des travaux adjugés (travaux de construction), honoraires de l'architecte et indemnités des conducteurs surveillants	fr. 214,236 55
2 ^o Ouvrages restant à adjuger (conduits d'air chaud, paratonnerres, distribution des eaux, lieux inodores, peinture à l'huile, détrempe, papier peint, etc.), honoraires de l'architecte et indemnités des conducteurs surveillants	76,765 45

B. — École normale de Mons.

1 ^o Continuation des travaux adjugés (travaux de construction), honoraires de l'architecte et indemnités des conducteurs surveillants.	616,000 »
2 ^o Ouvrages restant à adjuger (paratonnerres, distribution des eaux, peintures, tapisseries, etc.), honoraires de l'architecte et indemnités des conducteurs surveillants.	68,000 »
	684,000 »
	TOTAL fr. 975,000 »

Le crédit actuel de 500,000 francs laissera disponible, au 1^{er} janvier 1873, environ 75,000 francs. Cette somme servira à pourvoir *aux premiers frais d'ameublement* de ces écoles, du mobilier des classes, des dortoirs, des lingeries, des cuisines, de la plantation des jardins, etc.

Il n'est pas possible d'établir, dès à présent, la somme totale qui sera nécessaire pour pourvoir à ces diverses dépenses d'aménagement.

En ce qui concerne les deux autres écoles normales projetées à Bruges et à Gand, la question est en instruction.

§ 3. — *Raccordement de routes, etc., au chemin de fer.*

Crédit demandé : 500,000 francs.

La nécessité de continuer à établir aux frais de l'État des raccordements de routes avec des stations de chemins de fer a été reconnue.

On a aussi constaté qu'il était indispensable de remédier aux dangers et aux inconvénients que présentaient certains passages à niveau. Ainsi, le Gouvernement a été obligé de redresser aux abords de la station de Louvain la route de Louvain à Diest, de manière à la faire passer sous le railway. Ces

travaux donneront lieu à une dépense de 250,000 francs au moins qui sera imputée sur le crédit alloué par la loi du 24 mai 1872.

Le Gouvernement examine quels autres passages à niveau peuvent être supprimés ou modifiés par imputation soit sur ce crédit, soit sur les crédits alloués pour l'amélioration du chemin de fer.

La construction, par les communes, de chemins vicinaux aboutissant à des stations est l'objet de demandes de subsides très-nombreuses. La sollicitude de la Législature est acquise à ces différentes catégories de travaux; elle l'a suffisamment démontré par les votes qui ont été émis, depuis 1859, sur des crédits destinés à ce genre de travaux.

A l'aide des crédits extraordinaires votés, il a été possible jusqu'à ce jour de faire face aux engagements pris envers les communes.

§ 4. — *Construction ou reconstruction de ponts appartenant à des routes. — Subsidés.*

Crédit demandé : 600,000 francs.

Le crédit alloué par la loi du 24 mai 1872 servira à solder en partie les dépenses des fondations et des piles des ponts de Lustin, d'Yvoir et d'Hastière sur la Meuse, de reconstruction du pont des Bassins à Ostende, et de construction d'un pont sur la Lys, à Courtrai.

Il est à remarquer, à propos de ces ouvrages, que par suite du renchérissement du prix des matériaux et de la main-d'œuvre, qui s'est produit depuis un an, les dépenses seront beaucoup plus élevées qu'on ne le supposait, lors de la rédaction des avant-projets des travaux.

Le nouveau crédit permettra d'adjuger et de faire commencer immédiatement la construction de la partie métallique des ponts de Lustin et d'Yvoir, sur la Meuse, la reconstruction des ponts dits : d'Ypres et de Nieuport, à Furnes, du pont dit : *de l'Union*, sur l'Yser, et du *Haut-Pont*, à Dixmude, la reconstruction d'un pont sur la Senne pour le passage de la route de Bruxelles à Ninove, d'un pont sur la même rivière, dépendant de la route de Bruxelles à Mons, la construction d'un pont à Laroche, sur l'Ourthe, enfin la reconstruction d'un pont sur la Mandel, à Ingelmunster, pour le passage de la route de Courtrai à Bruges. la nécessité d'exécuter tous ces ouvrages a été constatée.

§ 5. — *Achat d'immeubles, rues de Louvain et de l'Orangerie, à Bruxelles, pour l'agrandissement du Palais de la Nation et des Ministères.*

Crédit demandé : 500,000 francs.

Les trois crédits alloués jusqu'à présent comportent un chiffre total de 1,500,000 francs. Les travaux d'agrandissement de la partie du Palais de la Nation réservée au Sénat ont été adjugés pour la somme de 258,000 francs. On a encore acquis divers immeubles et il reste à dépenser une somme de

1,000,000 de francs environ pour que l'État devienne propriétaire de tous les immeubles de la rue de Louvain compris entre la rue Ducale et la rue de l'Orangerie.

A l'aide du nouveau crédit, il sera possible d'acquérir tous les terrains sur lesquels doivent être établis les appareils, tels que machines à vapeur, etc., nécessaires à un nouveau système d'aérage de la salle des séances de la Chambre des Représentants.

§ 6. — *Transfert du Ministère des Travaux publics rues Ducale, de Louvain et de l'Orangerie. — Achat d'immeubles. — Travaux de construction, etc.*

Crédit demandé : 1,000,000 de francs.

Lors de la discussion en section centrale qui a précédé le vote du crédit alloué par la loi du 27 juillet 1871, pour l'agrandissement du Palais de la Nation et des Ministères, il a été entendu que la construction des bâtiments destinés au transfert des bureaux du Ministère des Travaux publics, rue de Louvain, ferait l'objet d'un projet de loi spécial.

Des études ont donc été faites en vue de l'établissement d'une série de bâtiments dans lesquels on pourrait réunir tous les services dépendant de ce Ministère et qui sont actuellement disséminés dans différents locaux.

Ces études ont été complétées dans l'hypothèse que le Gouvernement reprendrait dans un certain temps la plupart des chemins de fer concédés. Elles ont démontré qu'il est indispensable de pouvoir disposer de la surface occupée par tous les immeubles compris entre les rues de l'Orangerie, de Louvain et Ducale.

Un avant-projet a été dressé, d'après lequel la rue de l'Orangerie serait supprimée et formerait une cour commune aux Ministères de la Justice, des Finances et des Travaux publics; une rue nouvelle partirait de l'enfoncement de la rue Ducale, contre l'hôtel de Beeckman, pour aboutir à la rue de Louvain.

Le Département a chargé deux experts de procéder à l'évaluation de tous les immeubles en question, ainsi qu'ils le font lorsque les tribunaux leur confient un semblable travail.

L'estimation monte à fr. 3,525,575 »

Comme les constructions à élever doivent être semblables à celles qui se trouvent rue de l'Orangerie ou qui seront érigées rue de Louvain pour l'agrandissement des autres Ministères, on a pris pour base le coût par mètre carré des bâtiments établis en 1866, sauf à l'augmenter de 30 p. % environ, eu égard au renchérissement considérable de la main-d'œuvre et du prix des matériaux.

Les travaux atteindraient ainsi le chiffre de. fr. 3,807,150 »

SOIT ENSEMBLE. 7,330,725 »

REPORT. . . . fr. 7,530,725 »

L'hôtel n° 10 de la rue de la Loi, occupé maintenant par la direction générale des ponts et chaussées et des mines, serait destiné à devenir l'hôtel du Ministre des Travaux publics.

En conséquence, des travaux considérables de transformation et d'appropriation devraient y être exécutés; ils sont estimés à une somme de. . . . fr. 420,000 »

Une partie de l'hôtel du Ministre de l'Intérieur est occupée à présent par les bureaux : lorsque les constructions projetées rue de Louvain seront terminées, ces bureaux seront transférés dans les locaux nouveaux, et par suite il y aura lieu d'effectuer à l'hôtel du Ministre des travaux d'appropriation.

On les évalue à fr. 300,000 »

Il resterait encore à construire, si la Chambre en décidait ainsi, une aile de bâtiment semblable à celle qui va être établie pour le Sénat.

La dépense serait de. . . . 330,000 »

TOTAL. . . . fr. 1,070,000 »

Travaux imprévus fr. 329,277 »

ENSEMBLE. . . . fr. 8,730,000 »

Ainsi qu'on l'a fait connaître précédemment à la Législature, l'agrandissement des Ministères de la Guerre, de l'Intérieur et des Affaires Étrangères, ainsi que du Sénat, coûtera fr. 3,070,000 »

LE TOTAL GÉNÉRAL SERAIT DE. . . . fr. 11,800,000 »

Il résulte donc de ce qui précède que ces travaux considérables pourront être exécutés, moyennant une dépense totale de 12,000,000 de francs environ.

Il est à remarquer que trois crédits ont déjà été votés : le premier de 530,000 francs, le deuxième de 500,000 francs et le troisième de 250,000 francs.

Lorsque l'ensemble de ces constructions sera terminé, le Gouvernement pourra procéder à l'aliénation ou renoncer à la location de plusieurs immeubles dans lesquels sont installés aujourd'hui différents services.

L'Administration des chemins de fer ayant un besoin urgent de locaux nouveaux et les bâtiments de l'ancien hôtel du Ministère de la Justice devant être démolis pour la construction d'une salle destinée aux expositions, aux fêtes musicales et autres, ainsi que pour permettre l'agrandissement des

Musées, le Département a déjà obtenu des actes de cession de certains hôtels et maisons situés rues Ducale et de l'Orangerie, sous réserve du vote, par la Législature, du crédit demandé.

L'installation de bureaux dans ces locaux ne serait nécessairement que provisoire; elle durerait jusqu'au moment où des bâtiments nouveaux seraient prêts. Comme les constructions projetées sont très-importantes, elles ne pourraient être effectuées que successivement. On commencerait à l'angle formé par les rues de Louvain et de l'Orangerie; cette partie achevée, les bureaux qui occuperaient les hôtels et maisons désignés ci-dessus, y seraient transférés; ces derniers locaux évacués, on les démolirait pour exécuter les constructions définitives.

§ 7. — *Continuation des travaux de restauration et d'appropriation du Palais des anciens princes-évêques de Liège.*

Crédit demandé : 300,000 francs.

Les travaux de construction des locaux pour le service de la Cour d'appel et des tribunaux, ainsi que du bâtiment destiné à la Direction provinciale des contributions directes, douanes et accises, seront entièrement terminés à la fin de cette année.

En fait de constructions, il ne reste donc plus qu'à élever des écuries et remises dans la troisième cour du Palais; cette mesure est indispensable pour faire disparaître les dangers d'incendie qui existent actuellement; le projet définitif va être dressé. L'allocation d'un crédit nouveau permettra d'entreprendre les travaux, comme aussi de solder une partie de ceux qui sont en cours d'exécution.

On pourra ensuite entamer la restauration complète de tous les bâtiments composant le palais.

La dépense est estimée à une somme de 900,000 francs environ, mais elle sera répartie sur plusieurs années.

§ 8. — *Reconstruction des bâtiments du Conservatoire royal de musique à Bruxelles, et construction d'une salle de concerts.*

Crédit demandé : 350,000 francs.

Les travaux de grosse construction, jusques et y compris la toiture d'un bâtiment destiné aux classes du Conservatoire et à une salle de concerts, ont été adjugés; les fondations sont actuellement très-avancées; le montant de la soumission approuvée est de 388,500 francs; le nouveau crédit sera employé à solder en partie le prix de l'entreprise et à exécuter d'autres travaux. Il restera à solliciter de la Législature un dernier crédit de 200,000 francs environ complétant le chiffre de l'estimation dressée par M. l'architecte Cluysenaar.

§ 9. — *Construction d'un hôtel pour la Direction provinciale des contributions directes, douanes et accises, à Gand.*

— Crédit demandé : 160,000 francs.

Cette somme forme le complément du crédit de 60,000 francs alloué par la loi du 24 mai 1872; elle servira au payement des travaux de construction de l'hôtel.

§ 10. — *Construction de barrages dans la Meuse, en amont de Namur.*

Le Gouvernement a déjà eu l'occasion de faire connaître aux Chambres législatives que, pour canaliser la partie de la Meuse s'étendant de Namur à la frontière de France, il sera nécessaire de construire dix barrages. — De ces barrages, six doivent être établis entre Namur et Dinant et quatre entre Dinant et la frontière.

Trois des six barrages à construire entre Namur et Dinant sont aujourd'hui exécutés. Ils sont situés à La Plante, à Tailfer et à Rivières.

Le Département des Travaux publics affectera aux trois barrages qui seront prochainement entrepris le crédit de 1,500,000 francs ouvert par l'article 1^{er}, § 14, de la loi du 27 juillet 1871.

L'œuvre importante de la canalisation de la Meuse ne produira tout son effet utile que lorsqu'elle sera complète; il importe donc au plus haut degré qu'elle soit activement poursuivie.

C'est pour être mis à même d'entreprendre la construction de deux nouveaux barrages que le Gouvernement demande l'allocation d'un crédit de 1,000,000 de francs.

§ 11. — *Exécution des travaux stipulés dans le traité du 12 mai 1863 avec les Pays-Bas.*

I.

L'article 9 du traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas le 12 mai 1863, et sanctionné par la loi du 21 juillet suivant, pour régler le régime des prises d'eau à la Meuse, stipule que, dans le but d'améliorer la navigation de la Meuse entre Maestricht et Venloo, les Hautes Parties contractantes feront exécuter dans cette partie du fleuve, pendant neuf années consécutives commençant en 1864, des travaux jusqu'à concurrence d'une somme de 100,000 florins par an.

Un tiers de cette somme annuelle doit être payé par les Pays-Bas, et deux tiers par la Belgique. La charge imposée de ce chef à la Belgique s'élève à 600,000 florins. En outre, aux termes de l'article 10, la Belgique doit intervenir pour moitié dans les frais résultant de l'exécution des travaux stipulés aux articles 1 et 2 du traité. Toutefois, il a été entendu que le total des dépenses à la charge de la Belgique, d'après les dispositions des articles 9 et 10, n'excédera pas 900,000 florins, soit fr. 1,904,761 90 c^s.

Un premier crédit de 1,200,000 francs a été ouvert par la loi du 14 septembre 1864 et un second de 600,000 francs l'a été par l'article 1^{er}, § 5, de la loi du 8 juillet 1865.

Le montant des ressources dont le Gouvernement dispose est donc de fr. 104,761 90 c^e inférieur à celui des charges qui lui sont imposées.

II.

A la suite d'une longue négociation diplomatique, il a été conclu entre la Belgique et les Pays-Bas une convention qui porte la date du 11 janvier 1873 et qui abroge l'article 6 du traité du 12 mai 1863, aux termes duquel le Gouvernement belge est tenu de rejeter dans les canaux de navigation, du 15 mai au 15 juillet au moins, les eaux des irrigations effectuées en Belgique.

Aux termes de l'article 2 de cette convention, le Gouvernement belge s'engage à intervenir pour une somme de 250,000 francs dans la dépense qu'entraîneraient les travaux d'amélioration à exécuter à la rivière le *Domme* et à ses affluents, ou autres cours d'eau situés sur le territoire néerlandais et destinés à recevoir les eaux des irrigations belges, qui doivent, en tout temps, être évacuées par le territoire néerlandais, sans que la Belgique ait, de ce chef, aucune responsabilité envers les riverains néerlandais propriétaires ou usiniers.

III.

En même temps que les Gouvernements belge et néerlandais ont conclu la convention du 11 janvier 1873, soumise à l'approbation de la Législature, ils ont échangé une déclaration réglant différentes questions que la mise à exécution du traité du 12 mai 1863 a fait surgir.

L'article 2 de cette déclaration porte que le Gouvernement belge fera construire à l'écluse n° 17, à Loozen, sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, un aqueduc semblable à celui qui est établi à l'écluse n° 16, à Weert, et destiné à assurer la continuité et la régularité de l'écoulement du volume d'eau déterminé à l'article 3 du traité du 12 mai 1863 et à faciliter le contrôle du débit.

On peut estimer à 35,000 francs la dépense à résulter de la construction de cet aqueduc.

C'est pour être mis à même de faire face aux trois catégories de dépenses qui viennent d'être indiquées que le Gouvernement demande un crédit de 400,000 francs.

§ 12. — Canal de Turnhout à Anvers, par St-Job in 't Goor.

L'article 3, § 6, de la loi du 2 juin 1861 a ouvert au Département des Travaux publics, pour la construction d'un canal de Turnhout à Anvers, par St-Job in 't Goor, un premier crédit de . . . fr. 1,000,000 »

L'article 1^{er}, § 7, de la loi du 14 août 1862 a mis à la disposition du même Département ministériel un second crédit de 1,000,000, »

L'article 1^{er}, § 3, de la loi du 8 juillet 1865, a alloué un troisième crédit de 1,000,000 »

Enfin l'article 1^{er}, § 16, de la loi du 27 juillet 1871 a ouvert un quatrième crédit de 1,000,000 »

ENSEMBLE fr. 4,000,000 »

Les travaux d'établissement de la première section du canal de Turnhout à Anvers, par St-Job in 't Goor, exécutés pour le prix de fr. 1,243,023 98 c., sont terminés depuis plusieurs années.

Cette section de canal, d'une longueur de 18,529 mètres, comprise entre Turnhout et Ryckevoorsel, a été livrée à la navigation le 1^{er} mai 1866.

La deuxième section, s'étendant sur un parcours de 10,449 mètres, de l'extrémité de la première jusqu'au delà de la chaussée vicinale de St-Job in 't Goor, entreprise au prix de 1,078,200 francs, est à la veille d'être complètement achevée.

Les travaux d'établissement de la troisième section, d'une longueur de 5,070^m20 comprise entre le piquet de nivellement n° 178 sur le territoire de la commune de St-Job in 't Goor et le piquet de nivellement n° 203 sur le territoire de la commune de Schooten, ont été adjugés le 5 juillet 1872 au prix de 948,431 francs.

Le Gouvernement demande qu'un nouveau crédit de 1,000,000 de francs soit mis à sa disposition pour pouvoir construire la quatrième et dernière section du canal dont il s'agit.

Tous les terrains nécessaires à l'établissement de cette section ayant été acquis et payés par l'État, et le projet étant formulé, les travaux pourront être entamés dans un délai rapproché.

§ 13. — *Amélioration de la Lys.*

On sait que la construction des écluses d'Astene et de Vive-St-Éloy a complété la canalisation de la Lys.

Le crédit de 250,000 francs alloué par la loi du 14 septembre 1864 a mis le Gouvernement à même d'améliorer l'état de choses existant à Harlebeke, en construisant sur ce point une nouvelle écluse à sas.

En demandant le crédit spécial que la loi du 8 juillet 1863 lui a ouvert, le Gouvernement a fait connaître aux Chambres législatives que, cet ouvrage d'art une fois établi, la partie de la Lys comprise entre Courtrai et Gand se trouverait dans une situation satisfaisante, et qu'il ne resterait plus, pour compléter l'amélioration du régime de la rivière, qu'à apporter aux écluses de Comines et de Menin une modification analogue à celle effectuée à Harlebeke.

Aujourd'hui, les travaux reconnus nécessaires à l'écluse de Comines sont achevés. Si le Gouvernement a commencé par la modification que réclamait cet ouvrage, c'est parce que celui-ci se trouve à l'origine du canal concédé de la Lys à l'Yperlée, actuellement en voie de construction.

C'est pour être mis à même d'améliorer aussi l'écluse de Menin que le Gouvernement demande un nouveau crédit de 250,000 francs.

§ 14 — *Canalisation de la Mandel.*

Le montant des crédits alloués a suffi pour construire le canal de Roulers à la Lys; mais il a été reconnu nécessaire d'exécuter des travaux imprévus consistant dans la création d'une rue destinée à mettre le bassin de Roulers

en communication avec la ville et le chemin de fer, ainsi que dans la construction d'une tête d'écluse en aval du pont-barrage de Caëthem.

Le premier travail a été adjugé le 12 septembre 1872 pour le prix de 30,600 francs. Pour l'établissement de la rue projetée, des acquisitions de terrains devront être effectuées.

Le crédit de 35,000 francs demandé aujourd'hui est destiné à pourvoir à ces divers objets.

§ 15. — *Dendre. — Subside de 35,000 francs à la ville d'Ath.*

En exécution d'une convention intervenue le 14 octobre 1872, l'État a fait remise à la ville d'Ath du fossé de ceinture établi à l'est de cette ville, pour suppléer à l'insuffisance de débouché de la Dendre dans l'intérieur de la ville, ainsi que de toutes les dépendances de ce fossé.

De son côté, la ville d'Ath s'est engagée à entretenir ledit fossé et ses dépendances et à manœuvrer les barrages qui y sont établis, de manière qu'il puisse satisfaire, en tout temps, à sa destination et aux prescriptions des règlements de police sur les cours d'eau.

La ville a pris le même engagement en ce qui concerne l'entretien du lit de la Dendre dans la traverse de la ville et des barrages qui y sont établis, ainsi que par rapport à la manœuvre de ces derniers, pour autant que cet entretien et ces manœuvres ne soient pas une charge des riverains et des usiniers.

Le Département des Travaux publics a autorisé la ville d'Ath, en ce qui le concerne, à supprimer le bras de la Dendre qui passe par le marché aux Poissons et à le remplacer par un égout et des rues, conformément à un projet adopté de commun accord.

Pour indemniser la ville d'Ath des obligations qu'elle a contractées et qui dégagent l'État des charges qui, sans l'arrangement intervenu, auraient continué à peser sur lui, par suite du refus de la Société concessionnaire de la Dendre canalisée de reprendre le fossé et les parties de rivière qui viennent d'être indiqués, le Département des Travaux publics a accordé à cette ville, sous réserve de l'allocation du crédit nécessaire par la Législature, un subside de 35,000 francs, pour l'exécution des travaux de substitution d'un égout et de rues au bras de rivière passant par le Marché aux Poissons, travaux qui intéressent à un haut degré la salubrité publique.

§ 16. — *Travaux de la Dyle à Malines.*

Une convention intervenue entre la ville de Malines et le Département des Travaux publics le 20 octobre 1845, et approuvée par arrêté royal du 27 novembre de la même année, concède à l'État, dans l'intérêt de l'écoulement des eaux de la Dyle, l'usage des fossés qui contournent ladite ville au nord.

Cette convention a mis à la charge de l'État tous les travaux nécessaires pour approprier à leur nouvelle destination les fossés concédés au Gouvernement.

La dépense d'exécution de ces travaux était évaluée à la somme de 186,000 francs, dans laquelle la ville s'était engagée à intervenir pour une somme de 89,000 francs.

Au nombre des ouvrages construits, en accomplissement des stipulations de la convention, se trouve un barrage avec portes de flot, qui a été établi sur la Dyle, au lieu dit : la *Porte d'eau*, à Malines, dans le but de préserver la ville des inondations, en empêchant l'irruption des eaux des hautes marées.

Ce barrage ne remplit pas sa destination. Des atterrissements, dus à la position générale de l'ouvrage et à l'action du cours d'eau la Mèlne, qui se jette obliquement dans la Dyle immédiatement en amont du barrage, ont constamment obstrué les passages dont le barrage est composé et rendu impossible toute manœuvre des portes de flot.

A raison de cette circonstance, la ville de Malines n'a pas acquitté la totalité de son subside. Elle n'a payé qu'une somme de 49,000 francs, de sorte qu'elle doit encore 10,000 francs à l'État.

Les atterrissements qui entravent la manœuvre des portes de flot du barrage ont été enlevés à différentes reprises; mais ils se reproduisent constamment, malgré les mesures tentées pour les empêcher.

Il est donc nécessaire d'avoir recours à un remède plus radical que celui que l'on a appliqué, en effectuant au barrage des travaux qui le modifient et le complètent de façon à en assurer la manœuvre.

Le projet de ces travaux a été dressé par le Département des Travaux publics et a reçu l'adhésion de l'administration communale de Malines.

La dépense d'exécution des travaux que ce projet comporte est évaluée à 49,000 francs.

La ville de Malines y interviendra jusqu'à concurrence de la somme de 10,000 francs dont elle est encore débitrice envers l'État.

Le crédit demandé pour couvrir la part de l'État, au lieu de n'être que de 39,000 francs, est porté à la somme de 40,000 francs, afin de permettre de faire face, au besoin, à des dépenses imprévues.

§ 17. — *Amélioration du régime de l'Yser.*

L'opportunité de poursuivre d'une manière active l'exécution des travaux entrepris dans le but d'améliorer le régime de l'Yser, au point de vue de l'écoulement des eaux, est incontestable, et des événements récents n'ont fait que la confirmer.

Pour être mis à même de continuer, sans désespérer, le recreusement, l'élargissement et l'endiguement du canal de Loo, opération qui est l'une des plus utiles, et de pourvoir à l'exécution d'ouvrages accessoires, le Gouvernement demande qu'un nouveau crédit de 400,000 francs soit mis à sa disposition.

Par application du principe de la participation de la province, des communes et des propriétaires intéressés, principe inscrit dans la loi du 8 mars 1858, le montant du crédit demandé devra être augmenté d'une somme de fr. 66,666 67 c, qui en forme le sixième, et qui devra être versée au

Trésor public par les différents intéressés, conformément à une répartition à asseoir par le conseil provincial de la Flandre occidentale.

La mission de répartir entre la province, les communes et les propriétaires intéressés leur première part contributive, s'élevant ensemble à la somme de fr. 216,666 67 c^s, fut confiée au conseil provincial de la Flandre occidentale par l'article 2 de la loi précitée du 8 mars 1858. Il en fut de même de la désignation des communes et des propriétaires intéressés à l'exécution des travaux.

§ 18. — *Amélioration du régime de la Grande Nèthe.*

La dépense à résulter de la mise à exécution du projet d'amélioration du régime de la Grande Nèthe, projet qui comprend la construction de six ponts-barrages, a été estimée à la somme de 300,000 francs.

La province d'Anvers a admis, en principe, qu'elle interviendrait pour une somme de 60,000 francs.

Des six ponts-barrages projetés, trois sont aujourd'hui en voie de construction. Le Gouvernement a affecté à cette entreprise le crédit de 150,000 francs ouvert par l'article 1^{er}, § 13, de la loi du 27 juillet 1871.

Désireux de compléter sans tarder l'œuvre entreprise, le Gouvernement, comptant d'ailleurs sur la part d'intervention promise par la province d'Anvers, a l'intention de faire procéder à la construction des trois ponts-barrages encore à adjuger, et demande à cet effet un crédit de 120,000 francs. En fixant à ce chiffre l'allocation sollicitée, le Gouvernement a eu égard au renchérissement survenu dans les prix des matériaux et de la main-d'œuvre depuis la formation de l'avant-projet.

§ 19. — *Travaux d'amélioration au port d'Ostende.*

Au nombre des travaux d'amélioration au port d'Ostende pour l'exécution desquels l'article 1^{er}, § 17, de la loi du 27 juillet 1871, a mis un crédit de 281,000 francs à la disposition du Gouvernement, se trouvent :

1^o La construction d'un pont tournant sur l'écluse des bassins de commerce, dont la dépense doit incomber complètement à l'État ;

2^o Le raccordement du pont-barrage du chemin de fer avec les nouveaux murs de quai, travail qui doit également être effectué aux frais exclusifs de l'État ;

3^o L'allongement de l'écluse des bassins de commerce, dont le coût doit, par application du principe posé dans un arrêté royal du 6 juin 1821, incomber, par moitié, à l'État et à la ville.

Ces trois ouvrages ont été compris dans une entreprise importante adjugée de concert avec l'administration de la ville d'Ostende. Le prix d'adjudication dépasse notablement le montant de l'estimation.

Pour faire face à l'insuffisance qui résultera de l'exécution de ces ouvrages, il est nécessaire que le Gouvernement puisse disposer d'un nouveau crédit de 50,000 francs,

§ 20. — *Part d'intervention de l'État dans la reconstruction, en maçonnerie, des murs de quai des bassins de commerce, à Ostende.*

L'article 1^{er}, § 20, de la loi du 3 juin 1870 a ouvert au Gouvernement un crédit de 138,500 francs à l'effet de le mettre à même d'intervenir dans la reconstruction, en maçonnerie, des murs de quai des bassins de commerce, à Ostende.

Les travaux de reconstruction que la ville d'Ostende projetait à cette époque, étaient estimés devoir absorber une somme approximative de 554,000 francs, dans laquelle la loi précitée a admis en principe que l'État interviendrait pour un quart : cette proportion était sensiblement la même que celle qui avait été admise en 1852 par la Législature.

En suite de nouvelles études faites, il a été reconnu qu'il faut reconstruire, également en maçonnerie, une partie du mur du quai nord qui n'était pas comprise dans le projet primitif, approfondir les deux premiers bassins de commerce et reconstruire le mur de fermeture de la crique des pêcheurs.

La somme de 115,000 francs demandée aujourd'hui, formera, avec celle que la loi du 3 juin 1870 a allouée, la totalité de la part d'intervention de l'État dans la dépense à résulter des travaux actuellement projetés.

§ 21. — *Travaux d'amélioration du régime du canal de Gand à Terneuzen, au point de vue de la navigation maritime.*

C'est dans l'intérêt du développement commercial de la ville de Gand que le Gouvernement s'est arrêté à l'idée d'améliorer, au point de vue de la navigation maritime, le canal de Gand à Terneuzen.

Ce canal étant une voie navigable internationale, il va de soi que les travaux à exécuter sur la partie néerlandaise nécessitent l'assentiment préalable du Gouvernement des Pays-Bas.

Les fonctionnaires de l'administration des ponts et chaussées dans la Flandre orientale ont donc été chargés par le Département des Travaux publics de dresser le plus tôt possible un avant-projet d'ensemble des travaux, pour être soumis à l'avis d'une commission internationale.

Le Département compte que l'avant-projet demandé pourra lui être présenté dans un bref délai.

Parmi les travaux nécessaires en toute situation, certains redressements de courbes figurent en première ligne.

Au moyen d'une partie notable du crédit de 3,000,000 de francs qui a été alloué par l'article 1^{er}, § 15, de la loi du 3 juin 1870, le Gouvernement a entrepris l'exécution de travaux de redressement, d'élargissement et d'approfondissement du canal de Gand à Terneuzen, entre le pont du chemin de fer de Gand à Eecloo et celui de Langerbrugge, et dans la traverse de Rieme, territoire d'Ertvelde.

Ces travaux s'effectuent d'une manière régulière.

Il entre dans les intentions du Gouvernement d'adjuger prochainement le redressement de la courbe que le canal décrit au lieu dit *Roodenhuizen*, entre Langerbrugge et Rieme.

Pour être mis à même de donner, sans tarder, suite à l'ensemble du projet, il demande qu'un crédit de 2,000,000 francs soit mis à sa disposition. Cette somme, jointe à celle d'environ 1,200,000 francs qui reste disponible sur le crédit de 3,000,000 de francs susmentionné, suffira sans doute pour les dépenses qui seront réellement effectuées pendant cette campagne, le Département se proposant d'en pétitionner de plus fortes dès que la marche des travaux l'exigera.

§ 22. — *Chemin de fer de Bruxelles à Luttre.*

Il a été alloué au Département des Travaux publics, par l'article 2 de la loi du 8 juillet 1863, un premier crédit de 3,000,000 de francs pour la construction d'un chemin de fer de Bruxelles à Luttre.

L'article 1^{er}, § 21, de la loi du 27 juillet 1871, a ouvert au même Département ministériel, un second crédit de 3,000,000 de francs affecté à l'exécution de la même entreprise.

Ces deux crédits successifs qui s'élèvent à un total de 8,000,000 de francs sont à la veille d'être complètement absorbés.

L'exécution des terrassements et des ouvrages d'art se poursuit d'une manière régulière; la fourniture des billes, des rails et accessoires s'opère activement à des intervalles très-rapprochés.

Il est donc indispensable que le Gouvernement puisse disposer de nouveaux fonds pour terminer ce grand ouvrage. A cet effet, il demande aujourd'hui qu'un crédit de 4,000,000 de francs lui soit ouvert.

§ 23. — *Raccordement entre les stations des Guillemins et de Vivegnis, à Liège.*

L'article 1^{er}, § 18, 2^o, de loi du 8 juillet 1863 a ouvert au Ministère des Travaux publics un crédit de 3,000,000 de francs pour être affecté à la construction d'un chemin de fer raccordant la station des Guillemins et celle de Vivegnis, à Liège.

L'article 1^{er}, § 19, de la loi du 27 juillet 1871 a alloué, pour la même entreprise, un crédit de 400,000 francs.

Il a été ouvert par l'article 1^{er}, § 9, de la loi du 24 mai 1872 un troisième crédit de 2,000,000 de francs.

L'ensemble des crédits mis à la disposition du Gouvernement s'élève donc au chiffre de 7,400,000 francs.

Les travaux d'établissement de la partie de ce chemin de fer compris entre les Guillemins et la rue Table de pierre, à Liège, ont été entrepris moyennant une somme de fr. 2,450,460 »

Les travaux de construction de la section comprise entre la rue Table de pierre et la station de Vivegnis, ont été adjugés moyennant la somme de 1,306,679 »

A REPORTER. . fr. 3,757,139 »

REPORT. . . fr. 3,737,139 »

La fourniture de rails et accessoires a absorbé. 4,061,983 »

Les expropriations effectuées pour la construction des deux sections du chemin de fer, les frais de surveillance des travaux et autres dépenses diverses ont coûté. 3,319,298 »

ENSEMBLE. . . fr. 8,138,420 »

Les sommes dépensées et engagées s'élèvent donc à un total de fr. 8,138,420 »

Le montant des crédits alloués étant de 7,400,000 »

Il y a dès à présent une insuffisance constatée, sur le montant des paiements effectués et des engagements contractés, de fr. 738,420 »

Il reste aujourd'hui à faire des expropriations nécessitées par l'établissement de la deuxième section du chemin de fer en voie d'exécution et à entreprendre la construction des bâtiments et dépendances des stations.

La dépense qui résultera de ces divers chefs, si l'on tient compte des prix élevés des expropriations effectuées jusqu'à ce jour, ne peut pas être évaluée à moins de 1,500,000 francs.

Ce chiffre, joint à l'insuffisance de crédit mentionné plus haut, porte à 2,500,000 francs la somme qu'il importe de voir mettre à la disposition du Gouvernement.

§ 24. — *Chemin de fer de ceinture de Gand.*

L'article 1^{er}, § 18, 4^o, de la loi du 8 juillet 1863 a alloué au Ministère des Travaux publics un crédit de 4,000,000 de francs pour être affecté à la construction d'un chemin de fer de ceinture, à Gand.

L'article 1^{er}, § 20, de la loi du 27 juillet 1871 a alloué pour la même entreprise un crédit de 1,000,000 de francs.

L'ensemble des crédits mis à la disposition du Gouvernement s'élève donc au chiffre de 5,000,000 de francs.

Le Département des Travaux publics a jugé nécessaire de commencer par la construction des principaux ouvrages d'art qui devaient livrer passage à ce chemin de fer.

On a donc établi d'abord à Gand :

1^o Deux ponts tournants, dont un sur le canal de Gand à Terneuzen et l'autre sur le canal de raccordement entre le canal de Gand à Bruges et le bassin de la première de ces deux villes, moyennant une somme de fr. 264,000 »

REPORT. . . fr. 264,000 »

2° Un pont barrage sur le bas Escaut, une écluse à sas avec pont tournant et une dérivation de la rivière, moyennant une somme de. 1,045,138 »

3° Un ponceau sur la dérivation du Reitgracht, à Oostaker, moyennant une somme de 49,760 »

ENSEMBLE. . . fr. 1,356,898 »

Ces ouvrages sont achevés et soldés. La fourniture de rails et accessoires a absorbé la somme de 950,000 »

L'établissement du chemin de fer, non compris les bâtiments et la voie, a été adjugé moyennant le prix de. 558,447 »

Les bâtiments et dépendances des stations de Gendbrugge et du Rabot ont été adjugés moyennant le prix de. 552,900 »

Les expropriations, les frais de surveillance des travaux, la pose des voies du chemin de fer, l'établissement de la station dite de la porte d'Anvers, y compris le balastage et les travaux divers, ont donné lieu à une dépense de. 2,450,000 »

Les sommes dépensées et engagées s'élèvent donc à un total de 5,868,245 »

Le montant des crédits alloués étant de. 5,000,000 »

Il y a dès à présent une insuffisance constatée sur le montant des paiements effectués et des engagements contractés de fr. 868,245 »

On estime que pour achever le chemin de fer et effectuer les travaux destinés à permettre aux établissements industriels de se raccorder convenablement à la voie ferrée, il sera nécessaire de pouvoir disposer encore d'une somme d'environ 600,000 francs; c'est en vue de faire face à ces dépenses que l'on demande un nouveau crédit de 1,500,000 francs.

§ 25. — *Extension des lignes et appareils télégraphiques.*

Le montant total des crédits alloués jusqu'à ce jour pour les installations qui dépendent du service des télégraphes s'élève à 5,111,000 francs.

La dépense de 500,000 francs proposée aujourd'hui correspond aux travaux à effectuer dans un délai probable de deux années et porterait à 5,611,000 francs le chiffre prémentionné.

Elle fournirait à l'administration les moyens de faire face à l'accroissement naturel des correspondances et de continuer à marcher dans la voie d'extension graduelle qu'elle a suivie jusqu'à présent, en faisant participer aux avantages de la télégraphie des localités qui en sont actuellement privées. Elle permettrait, de plus, d'organiser sur plusieurs nouvelles lignes de chemins de fer, en voie d'achèvement, le service télégraphique qui est indispensable

à leur exploitation et de remplacer sur la ligne de Pepinster à Gouvy, dont l'exploitation a été récemment reprise par l'État, les appareils à cadran par des appareils Morse, qui offrent plus de garanties au point de vue de la sécurité dans la marche des trains.

Les résultats financiers de notre exploitation télégraphique nous permettent d'ailleurs d'en favoriser un plus grand nombre de localités, sans qu'il faille exiger des bénéfices immédiats. En effet, le capital de construction et les frais d'exploitation ont été couverts jusqu'à présent par le produit; l'État a perçu, en outre, à ce jour, un bénéfice de plus d'un demi-million. Il a donc acquis, sans grever le Trésor, un instrument indispensable à lui-même, à la sûreté de l'exploitation de ses chemins de fer et aux intérêts des particuliers.

Il paraît utile de résumer, dans le tableau suivant, l'emploi du crédit de 300,000 francs, alloué pour le service des télégraphes par la loi du 26 mars 1872.

OBJET DES DÉPENSES, conformément à L'EXPOSÉ DES MOTIFS.	DÉPENSES ET TRAVAUX				DÉPENSE sur CHAQUE ARTICLE.		Observations.
	ANNONCÉS.		EFFECTUÉS.				
	Nombre D'APPAREILS et longueur des lignes en kilomèt.	SOMME TOTALE.	Nombre D'APPAREILS et longueur des lignes en kilomèt.	SOMME TOTALE.	En plus.	En moins.	
		francs.		francs.	francs.	francs.	
A. Fils supplémentaires . . .	1,500	97,350	1,683	118,835	21,505	"	Il restait du crédit de 300,000 francs alloué par la loi du 24 février 1871, 3° :
B. Lignes télégraphiques nou- velles.	570	77,300	162	38,570	"	58,730	En argent . . . 16,985 25 En approvision- nements . . . 80,304 75
C. Appareils et accessoires pour ces fils et ces lignes.	120	67,200	20	11,200	"	56,000	Credit nouveau du 26 mars 1872. . . . 300,000 " A justifier. . . 397,190 "
D. Appareils à grande vitesse.	5	7,000	6	9,216	2,216	"	
E. Extension et amélioration des locaux et du matériel, raccordem ^{ts} souterrains, essais, etc	"	51,150	"	19,476	"	31,674	Dépensé . . . 197,517 " Valeur des ap- provisionn ^{ts} , tant en magasin que restant à fournir . . . 198,494 " Reste en argent. 1,379 "
TOTAUX.		300,000		197,517	23,721	126,404	" . . . 397,190 "

On voit que le crédit alloué par la loi du 26 mars 1872 est entièrement épuisé, sauf un restant disponible de 1,379 francs, qui servira à payer les

salaires d'ouvriers préposés à la construction des lignes télégraphiques. Une partie du crédit a été utilisée à l'acquisition de matériaux en magasin, ou encore à fournir à la suite d'adjudications; ces matériaux sont destinés à l'achèvement des travaux annoncés.

L'extension qu'a prise le réseau télégraphique pendant les années 1871 et 1872 est notablement supérieure à l'accroissement des trois années précédentes. Le tableau ci-dessous indique les travaux effectués en 1868, 1869, 1870 et 1871 et pendant les onze premiers mois de l'année 1872.

ANNÉES.	NOMBRE			
	de KILOMÈTRES de lignes construites.	de KILOMÈTRES de fils supplémentaires posés	de BUREAUX ouverts	d' APPAREILS mis en service.
1868	337	661	30	53
1869	123	784	25	40
1870	138	796	12	57
1871	88	1,630	55	114
1872 (11 premiers mois)	162	1,564	45	73

Le crédit de 500,000 francs demandé aurait la destination suivante ;

A. Établissement de 300 kilomètres de lignes nouvelles, à 209 francs par kilomètre fr.	62,700 »
B. Établissement de 2,800 kilomètres de fils supplémentaires, à 73 francs par kilomètre	210,000 »
C. Appareils et accessoires pour ces lignes et fils : 200 assortissements à 560 francs l'un	112,000 »
D. Acquisition de dix appareils à grande vitesse, à 1,450 francs	14,500 »
E. Extension et amélioration des locaux et du matériel ; raccordements souterrains; essais d'appareils ; procédés nouveaux; travaux imprévus	100,800 »
TOTAL. . . fr.	500,000 »

Le service télégraphique belge est soumis, au point de vue de la rapidité des correspondances, à des exigences tout à fait exceptionnelles. Entre les principaux centres de population et d'affaires, la distance est courte et les distributions postales sont rapides et fréquentes. L'utilité d'un télégramme se

mesurant, dans la plupart des cas, par le temps qu'il gagne sur la poste ou le chemin de fer, il en résulte que le public exige du télégraphe une célérité plus grande, entre Bruxelles et Gand, par exemple, qu'entre Bruxelles et Paris, bien que les conditions du travail télégraphique soient identiquement les mêmes des deux côtés.

Or, l'accroissement de vitesse, qui est indispensable à un réseau à bureaux rapprochés, ne peut être obtenu que par l'augmentation des moyens de communication.

Les 100,800 francs indiqués plus haut seraient employés à l'extension et à l'amélioration du matériel et des locaux, à l'établissement de lignes télégraphiques souterraines à Bruxelles et à Anvers, ou à l'adoption de nouveaux moyens de correspondance, réclamés par les nécessités d'un service public, etc.

Ces motifs seront appréciés par la Législature avec la bienveillance qu'elle a accordée jusqu'ici aux propositions qui lui ont été soumises dans l'intérêt de notre exploitation télégraphique.

§ 26. — *Construction d'un steamer destiné à la ligne d'Ostende à Douvres.*

L'Exposé des Motifs du projet de loi déposé dans la séance du 23 janvier 1872 a fait ressortir les résultats favorables et de plus en plus concluants du renouvellement successif des malles-postes qui desservent la ligne d'Ostende à Douvres; il a établi en même temps la nécessité de disposer de deux nouveaux steamers à grande vitesse pour assurer la bonne organisation de ce service.

Le Gouvernement s'est borné alors à demander le crédit nécessaire pour la construction de l'un de ces navires.

La section centrale de la Chambre des Représentants, en admettant la proposition, recommanda vivement au Gouvernement de solliciter, aussitôt qu'il en croirait le moment opportun, les fonds destinés à l'acquisition d'un second steamer.

Vers la fin de l'été dernier, l'administration reconnut l'impérieuse nécessité de compléter dans le plus bref délai possible le matériel naval. Deux paquebots avaient reçu des avaries, les autres ne pouvaient plus subir les travaux d'entretien régulier de leurs coques et de leurs chaudières.

Grâce à d'énergiques efforts, le service ne se ressentit pas de la situation précaire où l'on se trouvait et les communications ne furent pas un instant interrompues.

Les 208 traversées nouvelles que nécessite l'organisation de correspondances non interrompues de et vers l'Angleterre ont influé sur l'usure rapide des chaudières de nos malles et ont fatigué beaucoup les nouveaux steamers.

Il était à craindre que, dans un délai peu éloigné, et à la suite des avaries éventuelles qui peuvent se produire inopinément dans un service de cette nature, l'administration ne se trouvât empêchée d'assurer des communications régulières.

Le Gouvernement a pensé que la commande du septième paquebot à grande vitesse ne pouvait être différé.

Il a conclu avec la Société John Cockeril un contrat pour la fourniture du bateau, moyennant la somme de 750,000 francs et sous la réserve expresse que ce contrat serait nul de plein droit si les Chambres ne votaient pas les fonds nécessaires.

Le prix de ce steamer est plus élevé que celui des bâtiments livrés précédemment par la même Société, mais l'augmentation s'explique par le renchérissement des matières premières et de la main-d'œuvre. Si le marché avait dû se conclure un peu plus tard, le Gouvernement n'aurait pu obtenir le même navire qu'au prix de 800,000 francs.

Il n'est plus besoin sans doute de développer les raisons qui ont déterminé le Gouvernement à traiter cette fois encore avec la Société de Seraing, dont le nom est aujourd'hui lié au succès de notre ligne de navigation sur l'Angleterre.

Pénétré de plus en plus de l'importance que peut acquérir le service entre Ostende et Douvres (*), importance qui, d'ailleurs, s'est révélée surtout pendant les événements de 1870 et 1871, le Gouvernement ne laissera échapper aucune occasion de confirmer la bonne réputation dont cette ligne jouit aujourd'hui et d'assurer le transport rapide, par cette voie, des correspondances internationales et des dépêches en transit.

§§ 27 et 28. — Chemins de fer en exploitation.

A. — VOIES ET TRAVAUX. — *Travaux d'extension ou de parachèvement du railway.*

B. — MATÉRIEL. — *Extension du matériel de traction et des transports.*

Le défaut d'installations est la cause principale des embarras de l'exploitation et de l'utilisation souvent incomplètes du matériel de traction et de transport.

(*) Voici le mouvement des voyageurs et des recettes, de 1869 à 1872 :

	Voyageurs.		Recettes
1869	18,088	fr.	520,720
1870	57,515		928,560
1871	68,198		1,624,949
1872	49,726		1,220,000 (approximativement).

Les résultats obtenus en 1872 ne sont pas moins satisfaisants que ceux de 1871, si l'on considère que, durant une partie de ce dernier exercice, des circonstances tout exceptionnelles ont favorisé notre ligne : pendant les six premiers mois de 1871, la voie de Calais a été, en quelque sorte, complètement fermée aux voyageurs.

En tenant compte de ce fait, on peut constater qu'il y a une progression constante dans le mouvement des passagers et le chiffre des recettes

Un crédit de 3,800,000 francs a été accordé pour voies et travaux par la loi du 24 mai 1872; mais de cette somme deux millions étaient affectés au chemin de fer de détournement à Anvers, aux nouvelles stations dites du *Stuyvenberg* et de la gare principale, ainsi qu'aux installations maritimes de cette ville, et 1,800,000 francs seulement étaient destinés à tous les autres travaux de parachèvement du réseau et d'installations nouvelles dans le pays entier.

Cette dernière allocation s'est trouvée, par la faiblesse de son chiffre, évidemment hors de toute proportion avec les besoins réels les plus urgents.

Nous avons cru que c'était un devoir impérieux pour nous d'y satisfaire dans la mesure du possible, et dans cette vue, nous n'avons pas hésité à excéder les limites si étroites dudit crédit, sauf à demander à la Législature un bill d'indemnité.

Nous nous sommes attachés à ne faire que des travaux urgents et d'une utilité immédiate et pratique.

Ainsi, il a été établi pendant l'exercice écoulé 170 kilomètres de voies ferrées nouvelles dans les différentes stations, à leurs abords ou pour créer des gares de formation.

On a acheté et incorporé dans les voies et les stations de l'État plus de 108 hectares de terrains, pour la plupart des terrains à bâtir contigus aux stations ou même déjà couverts de constructions, par conséquent d'un prix excessif.

On a exécuté 1,469,787 m³ de terrassements, 83 ouvrages d'art ont été construits.

On a établi 12 rampes de chargement et de déchargement.

Il a été fait 61,646 mètres courants de clôtures.

621 bâtiments, petits et grands, ont été érigés ou agrandis.

Il a été fait 102,319 m² de pavage. On a acheté 180 engins de chargement et de déchargement.

Trois grands ateliers pour réparation de matériel de transport ont été construits, à Ans, à Braine-le-Comte et à Mons. Un quatrième a été acheté à Anvers.

Plusieurs autres ateliers secondaires, ainsi que des remises et dépôts de matériel, ont également été construits, notamment à Gand.

Il en est résulté la possibilité de rétablir, dans certaine mesure, l'équilibre qui avait été rompu entre les voitures ou wagons hors de service pour cause de détériorations et ceux qui pouvaient être maintenus en usage; mais cet équilibre n'existe malheureusement pas en ce qui concerne le matériel de traction, c'est-à-dire, les locomotives et les tenders.

Quant aux locomotives, la proportion entre celles qui sont en réparation et celles qui sont utilisées est tout à fait anormale et causerait même de très-graves embarras à l'Administration, si pareil état de choses devait se prolonger encore. Aussi est-il urgent d'augmenter considérablement nos ateliers destinés aux travaux de réparation du matériel de traction, lesquels ne sont plus du tout en rapport avec l'étendue du réseau à exploiter et le nombre de locomotives devenu nécessaire à cette fin.

Nous proposons donc à la Chambre d'accorder un crédit de 23,000,000 de francs, tant pour couvrir les dépenses faites ou engagées et dont le montant était à la fin de décembre dernier de 8,000,000 de francs (somme ronde), que pour continuer pendant l'exercice en cours *les travaux de parachèvement de notre railway*, matériel roulant non compris.

Quant à ce dernier, les mêmes besoins urgents se faisaient sentir et les mêmes obligations pesaient sur le Gouvernement, qu'en ce qui concernait le développement des voies, l'agrandissement de certaines stations et les gares de formation.

En effet, le réseau à exploiter par l'État s'est accru d'une manière considérable pendant l'exercice écoulé.

Sont venues notamment s'adjoindre à notre réseau les lignes de Pepinster à Spa et de Spa à Gouvy, celles de Welkenraedt à Gemmenich, des plateaux de Herve, de ceinture de Bruxelles, de ceinture de Gand, de Trazegnies à Luttre, de Jemmapes (produits) à Pâturages.

Comme lignes à exploiter prochainement, nous citerons celles de Dour à Quiévrain et de Luttre à Bruxelles.

Le tout formera un ensemble de plus de 200 kilomètres. Il y avait donc nécessité de pourvoir aux besoins les plus urgents, et pour y parvenir en partie, une somme de 3,500,000 francs a été dépensée ou engagée au delà des crédits alloués, qui montaient à 10,780,000 francs.

Le Gouvernement est convaincu qu'indépendamment de cette somme de 3,500,000 francs, un crédit de six millions est nécessaire pour augmenter avant l'hiver prochain le *matériel de traction et de transport*, ce qui porterait l'allocation totale pour cet objet au chiffre de 9,500,000 francs.

En outre, et vu le développement sans cesse croissant du trafic, nous pensons qu'il sera nécessaire d'augmenter encore prochainement le nombre de nos locomotives.

Le Gouvernement ne doute pas que les Chambres, pénétrées de la nécessité de compléter peu à peu et même le plus tôt possible les installations de nos voies ferrées, ne lui accorde les moyens de le faire.

Le relevé ci-joint sous la lettre A indique la destination que doit recevoir le crédit pétitionné pour les travaux encore à entreprendre en ce qui touche la voie et les stations.

TABLEAU A.

**RELEVÉ des travaux de premier établissement, d'extension
et de parachèvement à effectuer.**

	SONNIES à engager A BREUF DÉLAI pour poursuivre LES TRAVAUX.	INDICATION SOMMAIRE des travaux pour lesquels les nouveaux engagements doivent être faits.	Observations.
1. Anvers.	3,000,000	Compléments des acquisitions d'immeubles, bâtiments des nouvelles stations, viaduc, outillage, détournement de la route de Breda, liquidation des dépenses faites par l'administration des ponts et chaussées.	
2 et 3. Malines (station et arsenal).	1,000,000	Tablier du pont de la Dyle, terrains, terrassements et travaux d'art pour le raccordement entre la ligne du Nord et de l'Est et pour le détournement de cette dernière ligne; gare au bétail, nouvelles constructions à l'arsenal.	
4. Bruxelles (nord et Schaerbeek)	1,000,000	<i>N. B.</i> Constructions nouvelles du côté du départ; acquisitions de terrains pour la suppression des passages à niveau des rues Allard et Rogier (Schaerbeek). Pavages, aqueducs, clôtures, alimentation d'eau, plaques tournantes, etc.	
5. Louvain	500,000	Continuation des travaux de déblais, travaux de voies, remise aux locomotives, nouveau hangar aux marchandises.	
6. Landen	100,000	Travaux d'extension.	
7. Liège	500,000	Premier crédit pour l'établissement d'une gare de formation à Anglins ou à Kinkempois.	
8. Ans	200,000	Nouveau bâtiment des recettes, hangar aux marchandises, habitation pour l'ingénieur des ateliers, travaux de voies.	
9. Chênée	100,000	Travaux divers pour réaliser le plan-programme, élargissement des viaducs et du pont de l'Ourthe, voies, etc.	
10. Verviers	700,000	Terrains et travaux de la station des Ménous.	
11. Welkenraedt	300,000	Complément des déblais (côté droit), bâtiment des recettes, hangar de transbordement et magasin, remise pour neuf machines; service d'eau, etc.	En outre, la Compagnie jonction belge-prussienne doit verser 120,000 francs.
12. Ostende	400,000	Construction d'un nouveau bâtiment des recettes avec gare couverte; achèvement du débarcadère; transformation des installations actuelles.	
13. Gand et Meirelbeke	500,000	Remise avec atelier pour machines à construire à Meirelbeke. Acquisition de terrains, voies, alimentation d'eau.	
14. Courtrai et Mouscron	250,000	Déblais à Mouscron et remblais à Courtrai, travaux de voies, construction d'une remise pour douze machines, à Courtrai, dans la gare de formation; amélioration au bâtiment de recettes de la station de Courtrai.	
15. Tournai	700,000	Construction d'un bâtiment de recettes dans la nouvelle station, hangar aux marchandises, pavages, voies, etc.	

	SOMMES à engager A BREF DÉLAI pour poursuivre LES TRAVAUX.	INDICATION SOMMAIRE des travaux pour lesquels les nouveaux engagements doivent être faits.	Observations.
16 et 17. Gare du levant de flénu et gare de forma- tion du chemin de fer de St-Ghislain.	250,000	Bâtiments: travaux d'art, maisonnettes, travaux divers pour l'achèvement des gares; service d'eau, etc.	
18. Quiévrain.	100,000	Terrains et travaux pour la réalisation partielle du plan qui a récemment été arrêté en vue de l'exploitation du chemin de Dour à Quiévrain.	
19. Bruxelles (midi).	500,000	Remise, atelier avec dépendances pour machines, atelier pour voitures, murs de clôture, aménagement de la place de la Constitution.	
20. Chemin de fer de ceinture de Bruxelles.	500,000	Aménagement de la station de Pannenhuy, travaux divers, passerelle à Laeken, station de Laeken.	
21. Manage	100,000	Remaniement de la station.	
22. Luttre (arsenal).	1,000,000	Terrain, terrassement et bâtiment du nouvel arsenal (premier crédit.)	L'évaluation totale des dé- penses à faire pour le nou- vel arsenal monte à fr. 3,430,000.
23. Marchienne ou Monceau.	200,000	Remise pour machines, atelier pour wagons.	
24. Charleroi.	300,000	Achèvement du bâtiment des recettes, gare ouverte, trottoirs, viaduc de la route de Beaumont, travaux divers.	
25 et 26. Gares de Montigny et de Châtelineau.	500,000	Achèvement de la gare de Montigny, bâtiment, alimentation d'eau, viaduc au-dessus, travaux de voies, travaux de voies à Châtelineau, suppression de passage à niveau à l'entrée de la station.	Des versements seront récla- més de la Compagnie du Nord et du Grand Central qui ont encore à payer fr. 650,000.
27. Taminés	200,000	Achèvement du plan-programme, nouveau bâtiment des recettes, pavages.	
28. Namur	500,000	Premier crédit pour l'établissement d'une gare de formation.	
29. Haine-St-Paul	200,000	Acquisition de terrains, achèvement de la gare, bâtiments, alimentation d'eau.	
30. Piéton.	500,000	Continuation des travaux pour la réalisation du plan-pro- gramme, suppression d'un passage à niveau	
31. Monceau.	150,000	Travaux pour la réalisation du plan-programme.	
32. Bascoup-Chapelle et dou- ble voie entre cette sta- tion et Manage.	100,000	Terrains et travaux divers.	
33. Parachèvement sur divers points.	1,250,000	Travaux divers d'amélioration et de parachèvement dans l'ensemble du réseau, notamment à Vilvorde, Duffel, Ter- monde, Hautpré, Tirlemont, Leuze, Hal, Erquelinnes, Tubize, Ruysbroeck, Bruxelles (Allée-Verte), Lessines, Deynze, Baume, Enghien, Péruwelz, etc. — Installations d'appareils Saxby aux bifurcations. — Raccordement de St-Vaast vers la Poix.	
TOTAL. fr.	15,000,000		

§ 29.

Ainsi que cela est dit dans l'Exposé des Motifs du projet de loi relatif, entre autres, au rachat des droits de la Grande Compagnie du Luxembourg, le Gouvernement aura à payer, en lieu et place de cette Compagnie, le matériel roulant qu'elle a commandé et les travaux de premier établissement en cours d'exécution.

Les principales dépenses à en résulter sont indiquées dans cet exposé; elles s'élèveront à la somme de fr. 3,523,000 »

D'autre part, le Gouvernement s'est engagé (art. XII de la Convention du 31 janvier 1873) à racheter à la Société des Bassins houillers 500 wagons de 10 tonnes, qui coûteront fr. 1,670,000 »

En outre, jusqu'au 30 avril 1873, le Gouvernement s'est réservé l'option, dont il y aura lieu d'user, de prendre 1200 wagons de 15 tonnes que lui offre ladite Société, moyennant le prix de fr. 5,520,000 »

ENSEMBLE. fr. 10,713,000 »

A cette somme il faut ajouter un crédit pour couvrir les dépenses de premier établissement en cours d'exécution et non renseignées ci-dessus, le coût des travaux les plus urgents pour le doublement de la voie de la ligne principale, et pour l'agrandissement des stations que le Gouvernement aura à faire entamer immédiatement, à fr. 7,300,000 »

TOTAL. fr. 18,013,000 »

Au moyen des commandes en cours d'exécution, le nombre des locomotives de la Grande Compagnie du Luxembourg sera porté à 128.

D'autre part, en y comprenant également les commandes dont il est question ci-dessus, le nombre des wagons à marchandises de toute espèce de cette Compagnie sera de 3,415

Si on y ajoute les wagons à livrer par la Société Prince Henri, ci . 1,700

On arrive à un effectif de wagons. 5,115

§ 30. — Remboursement des actions de la Grande Compagnie du Luxembourg.

L'État doit offrir aux titulaires des 114,460 actions ordinaires émises par la Compagnie du Luxembourg le remboursement de leurs titres au cours de 550 francs. (Art. IV de la convention du 31 janvier 1873.)

Si tous se présentent, un crédit de 62,950,000 francs sera nécessaire.

S'il en est qui optent pour la rente de 22 francs fixée par l'art. III de la même convention, une partie de ce crédit demeurera disponible.

Les actions doivent être munies de tous les coupons à partir de 1873. Il y a là une vérification à faire avec soin. Cette opération, à raison du nombre considérable des titres, exigera un temps assez long, et pourtant l'État a pris l'engagement de rembourser à date fixe, le 13 juin, toutes les actions qui seraient présentées.

Il est un mode simple et pratique de prévenir l'encombrement ou les retards.

Par des avis publiés en Belgique et en Angleterre, les intéressés seront invités à déposer leurs titres à la Banque Nationale.

Ils formeront des bordereaux en double, dont l'un leur sera remis comme récépissé provisoire.

Après examen et contrôle, le Trésor délivrera aux ayants droit des chèques ou mandats payables le 13 juin.

Les intéressés pourront dès lors disposer du capital des actions cédées à l'État; ils négocieront les chèques ou les feront encaisser à l'échéance.

Les chèques du Trésor seront admis en paiement des termes de l'emprunt exigibles avant le 13 juin.

Il n'y aura ainsi ni embarras, ni perturbations du change, ni lésion pour aucun intérêt. Très-probablement, une grande partie de ce capital sera classée d'avance, sans donner lieu à des mouvements onéreux ou du moins inutiles.

L'intention du Gouvernement est de régler de cette manière l'échange des actions ordinaires, dès qu'il sera possible de le faire.

Le Gouvernement ne demande de crédit spécial que pour le paiement du prix de 550 francs par action. Le prorata de l'intérêt acquis, soit 10 francs par titre, sera, comme les sommes nécessaires au service des obligations et des actions privilégiées, porté au débit du compte d'exploitation prévu par l'art. 5 du projet de loi relatif à la reprise du Luxembourg.

§ 31. — *Lignes nouvelles.*

Comme le paragraphe précédent, celui-ci sera la conséquence de l'adoption de la convention du 31 janvier.

L'étendue des lignes nouvelles est estimée à 230 kilomètres au maximum. Les délais d'exécution seront fixés par le Gouvernement sans qu'ils dépassent quatre ans.

Les voies et moyens doivent être faits pour toute la dépense.

Si les termes des versements de l'emprunt sont échelonnés sur une période de moins de quatre ans, il peut résulter tout au plus de ce fait que l'encaisse du Trésor serait plus forte qu'il ne serait nécessaire; mais, dans cette hypothèse, la perte d'intérêts serait insensible, parce que, sous le nouveau régime établi par la loi du 20 mai 1872, les fonds disponibles du Trésor sont rendus productifs.

ART. 2. — Les motifs de l'article 2, en ce qui concerne le chiffre et la division de l'emprunt proposé, ont été expliqués dans les considérations générales. Nous nous y référons.

Si grande que soit l'importance de ce projet, nous demandons à la Chambre de ne point en différer l'examen. Les circonstances sont opportunes et favorables ; il faut songer à la part que l'imprévu peut prendre dans les affaires. Notre histoire financière nous montre ce qu'il en peut coûter de l'avoir oublié.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

Le Ministre des Travaux publics,

F. MONCHEUR.

Le Ministre de l'Intérieur,

DELCOUR.

Le Ministre de la Justice,

DE LANTSHEERE.



PROJET DE LOI.

LÉOPOLD II,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Conseil des Ministres,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances présentera, en Notre nom, à la
Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Des crédits spéciaux sont ouverts au Gouvernement, savoir :

Au Ministère de la Justice :

§ 1^{er}. — Part de l'État dans les frais de construction
d'un Palais de Justice à Bruxelles fr. 1,500,000 »

Au Ministère de l'Intérieur :

§ 2. — Construction et ameublement des écoles nor-
males de Liège et de Mons 975,000 »

Au Ministère des Travaux publics :

A. — Routes.

§ 3. — Raccordement de routes aux
chemins de fer. 500,000 »

§ 4. — Construction de ponts appar-
tenant à des routes 600,000 »

Fr. 1,100,000 »

B. — Bâtimens civils.

§ 5. — Agrandissement du Palais de
la Nation et des hôtels des Ministères . . . 500,000 »

§ 6. — Transfert du Ministère des
Travaux publics rue Ducale, de Louvain
et de l'Orangerie. 1,000,000 »

A REPORTER . . fr. 2,600,000 » 2,475,000 »

REPORT. . . fr. 2,600,000 » 2,475,000 »

§ 7. — Restauration du Palais de Liège.	500,000 »
§ 8. — Appropriation du Conservatoire royal de musique de Bruxelles.	350,000 »
§ 9. — Construction d'un hôtel pour la direction des contributions à Gand.	160,000 »
Fr.	2,510,000 »

C. — *Travaux hydrauliques.*

§ 10. — Construction de barrages dans la Meuse, en amont de Namur.	1,000,000 »
§ 11. — Travaux stipulés dans le traité du 12 mai 1863 avec les Pays-Bas.	400,000 »
§ 12. — Canal de Turnhout à Anvers par Saint-Job in 't Goor.	1,000,000 »
§ 13. — Amélioration de la Lys.	250,000 »
§ 14. — Canalisation de la Mandel.	55,000 »
§ 15. — Subside à la ville d'Ath pour travaux nécessités par la suppression d'un bras de la Dendre.	55,000 »
§ 16. — Amélioration de la Dyle.	40,000 »
§ 17. — Amélioration du régime de l'Yser.	400,000 »
§ 18. — Amélioration de la Grande Nèthe.	120,000 »
§ 19. — Amélioration du port d'Ostende.	50,000 »
§ 20. — Part de l'État dans les frais d'établissement des murs de quai des bassins de commerce à Ostende.	115,000 »
§ 21. — Approfondissement du canal de Gand à Terneuzen.	2,000,000 »
Fr.	5,465,000 »

D. — *Chemins de fer en construction, télégraphes, marine.*

§ 22. — Chemin de fer de Bruxelles à Luttre.	4,000,000 »
§ 23. — Raccordement des stations des Guillemins et de Vivegnies à Liège.	2,500,000 »
§ 24. — Chemin de fer de ceinture à Gand.	1,500,000 »
§ 25. — Extension des lignes et appareils télégraphiques.	500,000 »
§ 26. — Construction d'un steamer destiné au service entre Ostende et Douvres.	750,000 »
Fr.	9,050,000 »

A REPORTER. . . fr. 17,925,000 » 2,475,000 »

REPORT. . . fr. 17,925,000 » 2,475,000 »

E. — *Chemins de fer en exploitation.*

1° Voies et travaux :

§ 27. — Travaux d'extension ou de parachèvement du railway. . . . 25,000,000 »

2° Matériel :

§ 28. — Extension du matériel de traction et des transports 9,500,000 »

3° Lignes du Grand-Luxembourg :

§ 29. — Amélioration et extension des voies et du matériel, et exécution des stipulations de la convention du 31 janvier 1875, relatives aux travaux et au matériel en construction, etc., . . 18,000,000 »

Fr. 50,500,000 » 68,425,000 »

Au Ministère des Finances (Dette publique) :

§ 30. — Remboursement, à 550 francs par titre, des 114,460 actions, émises par la Compagnie du Grand-Luxembourg. 62,950,000 »

§ 31. — Prix, stipulé par l'article 25 de la convention du 31 janvier 1875, pour l'exécution de lignes nouvelles, à raison de 200,000 francs par kilomètre, soit pour 250 kilomètres 46,000,000 » 108,950,000 »

TOTAL . . . 179,850,000 »

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à contracter, aux conditions qu'il déterminera, un emprunt d'un capital effectif de deux cent quarante millions de francs.

Le produit en sera affecté jusqu'à concurrence de cent soixante-dix-neuf millions, huit cent cinquante mille francs aux dépenses prévues par l'article premier.

L'emploi du surplus sera réglé par la Législature.

Un crédit spécial de trois cent mille francs, qui sera couvert par les ressources ordinaires, est alloué au Département des Finances (Dette publique), pour subvenir aux frais de confection et d'émission des titres de cet emprunt.

ART. 5.

La présente loi sera obligatoire le jour même de sa publication.

Donné à Bruxelles, le 18 février 1873.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Travaux publics,
F. MONCHEUR.

Le Ministre des Finances,
J. MALOU.

Le Ministre de la Justice,
DE LANTSHEERE.

Le Ministre de l'Intérieur,
DELCOUR.

TABLEAU N° I.



RECETTES ET DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.

1830 à 1872.



TABLEAU N° I.

Recettes et dépenses extraor

RECETTES.	Chiffres partiels.	TOTAUX.	
I. — Partiellement compensées.			
Emprunt de 12 millions de florins.	24,613,415 "	254,632,785 "	
— 10 —	21,591,939 "		
— 48 —	74,592,462 "		
Subvention de guerre (1835)	4,540,814 "		
Emprunt de 1844 à 4 1/2 p. % rachat du 2 1/2	88,042,240 "		
Contribution des puissances au rachat du péage de l'Escaut.	19,218,569 "		
Réalisation de 4,000 actions du chemin de fer rhénan	3,093,095 "		
Fabrication de monnaies d'argent.	1,649,631 "	572,954,458 "	
Fonds d'amortissement attribués au Trésor.	16,381,602 "		
II. — Recettes effectives.			
Encaisse de 1830 (capitaux et intérêts)	18,234,032 "		572,954,458 "
Ventes de domaines	12,880,124 "		
Ressources provenant du traité de 1842	11,818,782 "		
Emprunt de 1856 (4 p. %)	27,364,165 "		
— 1858 (3 p. %). a) 35,778,033 "	82,000,000 "		
— 1840 (5 p. %)	29,250,000 "		
— 1842 (—)	10,000,106 "		
— 1844 (4 1/2 p. %)	37,150,055 "		
— 1848 (5 p. %)	26,150,000 "		
— 1851 (—)	19,609,440 "		
— 1855 (4 1/2 p. %)	45,000,000 "		
— 1859 (—)	60,000,295 "		
— 1863 (—)	60,003,500 "		
— 1867 (—)	2,450,000 "		
— 1869 (—)	1,000,000 "		
— 1870 (—)	49,980,000 "		
— 1871 (4 p. %)	13,713,500 "		
— 1871-1872 (4 1/2 p. %)	10,000,000 "		
Part contributive de la ville d'Anvers	2,200,000 "		
Cession de l'entrepôt d'Anvers	14,000,000 "		
Vente des terrains de la citadelle du Sud d'Anvers.	1,000,000 "		
— — — — — de Gand	1,276,428 "		
Divers négociations et bonifications au profit du Trésor			
a) Non compris les indemnités pour les pertes causées par les événements de guerre de la révolution et s'élevant à 7,624,900 francs de capital nominal		b) 327,567,243 "	
b) Y compris les sommes encore recouvrables :			
1° Sur la vente des terrains à Anvers 10,849,714 francs.			
2° Sur l'emprunt de 1871, 7,544,350 francs.			

BALA

RECETTES.	DÉPENSES.
I. — PARTIELLEMENT COMPENSEES.	254,632,785 » 191,200,380 »
II. — EFFECTIVES.	572,054,458 » 802,032,427 »
	827,567,243 » 993,292,807 »

Soit un excédant de dépense de . . .
a été couvert par les ressources ordinaires.

dinares (1851 à 1872).

DÉPENSES.	Chiffres partiels.	TOTAUX.	
I. — Partiellement compensées.			
Remboursement des emprunts de 12 et 10 millions de florins par celui de 48 millions de florins	46,879,425 »	191,260,580 *	
Dépenses sur la subvention de guerre	4,553,716 »		
Rachat de 80 millions de florins à 2 1/2 p. % (traité de 1842)	84,056,000 »		
Péage de l'Escaut, rachat	38,422,303 »		
Achat de 4000 actions du chemin de fer Rhenan	5,549,600 »		
Fabrication de monnaies d'argent	517,248 »		
Remboursement du solde des emprunts de 5 et 4 p. %	12,002,000 »		
II. — Dépenses effectives.			
Organisation du pays (1 ^{er} établissement).	46,205,554 »	802,032,427 *	
Guerre	{ 1851 fr. 27,713,040 » 1848 et suivantes 57,379,150 » Anvers 72,150,000 »		157,242,100 *
Achat, construction, réparation d'immeubles, édifices, etc	c) 33,741,420 »		
Achat d'objets d'art	1,120,925 »		
Chemin de fer	545,580,287 »		
Télégraphes	2,811,000 »		
Bateaux à vapeur	7,522,731 »		
Routes	15,800,000 »		
Ponts	2,660,508 »		
Polders, ports, côtes, etc.	18,555,469 »		
Canaux rachetés ou construits	81,245,454 »		
Rivières.	49,071,258 »		
Maisons d'écoles	14,498,185 »		
Substances, assainissement, irrigations.	18,058,524 »		
Tir national, armement de la garde civique.	1,103,080 »		
Dépenses diverses	5,907,264 »		
c) Non compris le prix d'acquisition de la forêt de Soignes, soit 11,605,331 florins ou 24,537,319 francs.			
d) Y compris une somme de 49,736,309 francs encore disponible sur les crédits votés pour faire face aux engagements du Trésor.			
		d) 995,292,807 *	

NCE.

EXCÉDANT	
DE RECETTE.	DE DÉPENSE.
63,572,405 »	»
»	220,007,069 »
63,572,405 »	220,007,069 »
106,725,564 francs, qui	

TABLEAU N° II.

RECETTES ORDINAIRES DE 1872.

						Proportion p. %.	
Impôts.	Contributions directes.	Foncier	20,258,082	38,917,082		—	
		Personnel	13,212,000				
		Patentes	4,874,000				
		Mines	575,000				
	Douanes			18,945,388	154,934,985	62.5	
	Garanties et divers			154,188			
	Accises	Genièvre	10,095,003	27,000,577			
		Bières et vinaigres	0,856,765				
		Sucres	3,144,517				
		Vins	3,024,252				
	Enregistrement	Enregistrement	22,250,878	40,059,748			
		Gresse et hypothèque	4,316,094				
		Successions	14,759,565				
		Id. en ligne directe	2,571,405				
		Timbre et divers	5,876,008				
Péages. {	Enregistrement	Rivières et canaux	1,057,574	1,962,768	71,727,768	55.2	
		Routes	5,594				
	Travaux publics	Postes et marine	5,965,000	69,765,000			
		Chem. de fer et télégraphes	65,800,000				
Capitaux et revenus.	Enregistrement	Domaines	2,011,292	5,515,456	7,479,484	5.4	
		Forêts	790,427				
		Autres	711,757				
	Trésor public	Fonds des cautionnements	1,565,01	5,966,028			
		Pilotage et fanal	1,610,000				
		Part de l'État dans les bénéfices de la Banque	845,552				
		Autres	147,682				
		Cent ^s communaux et prov ^s	245,000				
Remboursements		Recouvrements d'avances	415,115	1,844,692	1,844,692	0.9	
		Ateliers des prisons	227,985				
		Recettes accidentelles	572,272				
		Frais de trésorerie	175,000				
		Autres	211,520				
TOTAL DES RECETTES ORDINAIRES. . . . fr.				215,986,927	100.		

TABLEAU N° III.

RÉSUMÉ DU BUDGET DE LA DETTE PUBLIQUE.

	CAPITAUX non amortis.	INTÉRÊTS.
§ 1 ^{er} . <i>Dettes résultant de la liquidation avec les Pays-Bas et des traités :</i>		
Dette à 2 1/2 p. % (capital calculé à 4 p. %)	157,474,719 30	5,498,090 78
4 1/2 p. % (2 ^e série). Rachat du 2 1/2 p. % (a)	67,485,000 "	3,050,735 "
Rentes et redevances aux Pays-Bas	"	975,544 12
TOTAL du § 1 ^{er} fr.	204,957,719 50	9,509,269 90
§ 2. <i>Emprunts contractés depuis 1834.</i>		
Dette à 4 1/2 p. % (séries 1, 5 à 6)	598,802,782 22	17,040,125 30
— 4 p. % (1871)	51,000,000 "	2,040,000 "
TOTAL du § 2 fr.	449,802,782 22	19,080,125 30
§ 3. <i>Rentes et redevances diverses</i>		
Pour reprise de chemins de fer (b)	"	1,478,550 "
Pour matériel de chemins de fer	"	576,000 "
Achat d'immeubles, etc. (Ville de Bruxelles et divers)	"	580,505 58
Garanties d'intérêts	"	1,610,500 "
TOTAL du § 3 fr.	"	4,045,555 58
§ 4. <i>Dotations d'amortissement et frais</i>		
Amortissement	"	2,605,755 91
Frais	"	58,000 "
TOTAL du § 4 fr.	"	2,661,755 91
§ 5. <i>Rémunérations.</i>		
Fonds des miliciens	"	2,000,000 "
Pensions	"	8,565,116 40
TOTAL du § 5 fr.	"	10,565,116 40
§ 6. <i>Intérêts des fonds déposés</i> fr.	"	1,205,000 "
RÉCAPITULATION.		
Total de la dette (§§ 1, 2 et 4)	654,760,501 72	32,157,140 01
— des rentes, rémunérations, etc. (§§ 3, 5 et 6)	"	15,611,451 78
TOTAL GÉNÉRAL fr.	654,760,501 72	47,768,600 79

(a) Le capital primitif était de 84,636,000 francs.

(b) Mons à Manage . . . 672,550 "

Spa à Gouvy . . . 500,000 "

Pepinster à Spa . . . 306,000 "

} 1,478,550 "

TABLEAU N° IV.

AMORTISSEMENT.

	SOMMES employées à l'amortissement.	CAPITAL NOMINAL racheté.	RENTE correspondant à ce capital.
Emprunt à 3 p. % 1832, 1840, 1842, 1848 et 1852.	53,899,510 29	31,622,115 96	1,731,105 69
— à 4 p. % 1850.	28,635,040 »	30,000,000 »	1,200,000 »
— à 5 p. % 1838 et 1846	(a) 40,396,826 36	(a) 56,990,800 »	1,709,724 »
Emprunts et dettes à 4 1/2 p. %	76,471,844 72	78,048,740 78	3,512,103 74
ENSEMBLE . . . fr.	185,405,821 37	199,659,665 74	8,152,933 45

(a) Non compris le capital correspondant à la rente de 44,520 francs inscrite au nom du duc de Wellington, et qui a été annulée en vertu de la loi du 18 décembre 1872.