

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 19 JUILLET 1899.

Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1899 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Importance du Budget extraordinaire.

Le Budget des Recettes et Dépenses extraordinaires est de tous les Budgets soumis annuellement aux Chambres le plus intéressant.

C'est par lui que l'on peut juger des efforts que le pays veut faire pour se maintenir à la hauteur des nations concurrentes ou pour les dépasser.

Il est le Budget du développement de notre outillage économique.

Les autres ne font en général que consacrer des situations existantes.

Celui-ci indique les moyens d'action nouveaux mis à la disposition du commerce et de l'industrie.

C'est celui qui mérite le plus de fixer l'attention du Parlement.

Par un singulier privilège, il se fait que c'est celui que le Parlement discute le moins.

L'époque presque toujours tardive à laquelle il est présenté en est une cause.

Il est d'autres causes cependant parmi lesquelles il faut citer la tendance de la Chambre, tous les jours plus accentuée, de pénétrer dans la vie administrative proprement dite, de s'occuper des mesures d'exécution au lieu de rester sur son domaine propre qui est la discussion des principes qui doivent présider au gouvernement du pays.

(1) Budget, n° 211, XV.

(2) La Section centrale, présidée par M. DE SAELEER, était composée de MM. HELLEPUTTE, MAENHAUT, HUBERT, VAN CAUWENBERGH, LORAND et BETHUNE.

Ainsi le Parlement est-il absorbé par des discussions qui n'ont que des rapports très éloignés avec les intérêts généraux dont il a la garde.

Il serait sans utilité de pousser plus loin cet examen car rien ne peut faire espérer que le Parlement soit disposé à modifier son allure. Dès lors discuter plus longuement le mal dont nous souffrons serait aggraver ce mal lui-même.

Mais peut-être le Gouvernement pourrait-il en atténuer les effets. Nous indiquerons plus loin quelques mesures qui paraissent utiles à ce point de vue.

Les courtes observations que nous venons de présenter n'ont d'autre but que de faire dès à présent dans la situation dont on s'est plaint tant de fois la part qui revient au Parlement, c'est-à-dire à nous-mêmes.

En toute chose il faut de la justice et de l'impartialité, et la franchise avec laquelle nous reconnaissons la responsabilité qui nous incombe nous fait espérer que nous serons d'autant mieux écoutés par le Gouvernement lorsque nous définirons la sienne.

Nous démontrerons qu'il serait relativement facile au Gouvernement de parer dans la mesure de sa compétence aux inconvénients que nous signalons.

Et qui sait? Peut-être son exemple aurait-il une salubre influence sur la Chambre, peu apte à se guérir elle-même, soumise comme elle l'est aux multiples influences du dehors, qui s'adressent à elle en apparence sur un ton de supplication, en réalité sur un ton de commandement.

L'analyse des travaux de la Section centrale nous conduira à préciser les désirs que nous ne faisons qu'indiquer ici en termes généraux.

Examen du Budget par les sections.

Le Budget a été adopté dans toutes les sections.

Il a été voté dans la 1^{re} section à l'unanimité.

Dans la 2^e section par 9 voix et 3 abstentions.

Dans la 3^e section à l'unanimité.

Dans la 4^e section à l'unanimité.

Dans la 5^e section par la majorité des membres (le procès-verbal ne renseigne pas les nombres des voix).

Dans la 6^e section à l'unanimité.

Toutes les questions posées dans les sections ayant été reprises par la Section centrale et posées au Gouvernement, il suffira de rendre compte des observations faites en Section centrale.

Il en est d'une portée générale dont il y aura lieu de s'occuper tout d'abord.

Convient-il de recourir chaque année à l'emprunt?

Un membre s'attaquant au principe même des Budgets de Dépenses extraordinaires a protesté contre l'augmentation constante de la dette publique. Il a demandé que ses réserves soient actées au rapport de la Section centrale.

Pour réaliser son système, il faudrait demander annuellement à l'impôt les ressources nécessaires pour les travaux extraordinaires, au lieu de les demander à l'emprunt, et de ne mettre à la charge de l'impôt que les intérêts de cet emprunt.

Ou bien il faudrait borner les dépenses extraordinaires au montant des excédents budgétaires.

C'est une thèse défendable en théorie.

Si l'on avait toujours procédé ainsi, la dette actuelle de la Belgique qui est de 2,400,000,000 de francs en chiffre rond n'existerait pas.

Le service des intérêts de cette dette absorbe annuellement 75,000,000 de francs en chiffre rond.

Si la dette n'existait pas, on pourrait consacrer annuellement cette somme à des travaux extraordinaires et ce serait suffisant.

Tel est l'aspect simpliste du problème.

Mais à peine est-il énoncé que les objections surgissent.

Qui peut assurer que si le pays avait été soumis à ce régime, il serait arrivé au degré de prospérité où nous le voyons aujourd'hui?

L'impôt, quel qu'il soit, pèse lourdement sur la production.

Or, et cela est surtout vrai pour un pays exportateur comme le nôtre, il faut produire et vendre pour vivre et s'enrichir.

D'autre part, les travaux que l'on entreprend ont pour but de faciliter la production.

Ainsi donc il faut dépenser afin de pouvoir produire et, d'autre part, il faut produire pour être à même de dépenser.

L'emprunt sagement pratiqué permet seul de sortir de ce cercle vicieux.

Il est aux États ce que le crédit ordinaire est au particulier.

Prenons les chiffres du présent Budget : s'il est voté, le pays empruntera fr. 65,930,485 44.

Il y aurait un moyen très simple de ne pas emprunter, ce serait d'augmenter tous les impôts.

Le Budget de dépenses annuelles totales auxquelles pourvoit l'impôt est de 400,000,000 de francs en chiffres ronds.

Il faudrait donc augmenter de 16 à 17 % le produit de tous les impôts et péages.

Pense-t-on qu'une pareille mesure serait sans effet sur le prix de revient de nos produits, sur nos prix de vente par conséquent, et que nous ne courrions pas le risque de voir ralentir l'essor brillant de notre industrie?

Au contraire, l'intérêt de cet emprunt ne chargera notre Budget que de fr. 1,957,913 56.

La progression normale de nos recettes à laquelle les travaux que nous exécutons aideront d'ailleurs, suffira pour la couvrir.

Ainsi sans augmenter nos impôts, nous aurons développé l'outillage économique du pays. Le prix de revient de nos produits, au lieu d'augmenter sera réduit, nos ventes et nos bénéfices croîtront : la richesse nationale sera augmentée.

Les chemins de fer vicinaux fournissent un exemple remarquable de ce que l'on peut attendre de l'emprunt bien compris.

La Société nationale n'a pas de capital, à proprement parler ; ses actionnaires,

communes, provinces, État, garantissent simplement le service des capitaux fournis par des obligataires.

Les titres de ceux-ci, garantis par l'État, sont à l'abri de toute perte.

Les résultats de cette ingénieuse combinaison sont concluants. 114,197,000 francs ont été dépensés pour la construction des lignes. 5,296,800 francs ont été dépensés en 1898 pour l'exploitation.

La part des salaires compris dans ces sommes est énorme.

Les riverains des lignes ont vu augmenter la valeur de leurs biens. Ils ont pu diminuer leurs dépenses grâce à la réduction des frais de transport.

Les communes, les provinces, l'État lui-même, loin d'avoir dû supporter un déficit, ont fréquemment perçu des bénéfices. Tout le monde a gagné, personne n'a perdu.

Ainsi donc l'emprunt n'appauvrit pas toujours. Beaucoup doivent leur fortune à l'emprunt, c'est-à-dire au crédit.

Mais s'il est inexact de soutenir que tout emprunt appauvrit, il serait moins exact encore de soutenir qu'il suffit d'emprunter pour s'enrichir.

Signalons ici l'âme de vérité qui existe dans la thèse de notre honorable collègue de la Section centrale.

Pour qu'un emprunt soit justifié, il faut qu'il soit appliqué à des choses utiles, rapportant de quoi couvrir le service de l'emprunt.

En un mot, pour qu'un emprunt enrichisse ceux qui le font, il faut et il suffit qu'il rapporte plus qu'il ne coûte.

S'il coûte plus qu'il ne rapporte, l'emprunt est ruineux.

C'est pourquoi il importe de ne demander à l'emprunt que les ressources nécessaires pour des dépenses qui augmentent le capital du pays.

L'emprunt peut payer le rail d'une ligne nouvelle, il serait désastreux de lui faire payer le remplacement par un rail neuf du rail usé d'une ligne ancienne.

Il serait moins rationnel encore de lui faire payer le feu d'artifice tiré à l'occasion d'une fête nationale.

Il est vrai que ces principes n'ont pas toujours été appliqués d'une manière rigoureuse dans notre pays, mais ils sont sur le point de l'être, grâce à la réforme introduite par l'honorable M. de Smet de Naeyer dans la manière de dresser et de présenter les Budgets.

Ainsi les Budgets ordinaires de 1899 comprennent fr. 12,157,204 74 de dépenses « exceptionnelles » qui naguère figuraient au Budget extraordinaire.

Ainsi encore le Budget extraordinaire de 1899 ne contient aucun crédit pour dépenses militaires, ce qui permettra à nos collègues les plus hostiles à ces dépenses de le voter.

Remarquons d'ailleurs que malgré les infractions qui peuvent avoir été commises à ces règles prudentes, la situation financière générale du pays est excellente.

Le réseau des chemins de fer à lui seul représente à peu près le total de la dette.

C'est-à-dire que si l'État vendait à une société, assez puissante pour l'acheter, notre réseau de chemins de fer, il pourrait du coup éteindre toute notre dette. Comme alors l'impôt ne devrait plus pourvoir au service de la

dette, on pourrait lui demander de payer les travaux extraordinaires annuellement décrétés.

Les idées de l'honorable membre recevraient ainsi une complète satisfaction. Non seulement il ne serait plus nécessaire d'emprunter, mais par le fait même, toute dépense serait immédiatement amortie.

L'amortissement des dépenses est en effet un second point auquel l'honorable membre attache une importance considérable.

Et sur ce point, il a raison, sous réserve d'une distinction qu'il ne fait pas à suffisance.

Supposons que brusquement la traction électrique atteigne un tel degré de perfection que partout la traction à vapeur doive lui céder la place.

Du coup les locomotives deviendraient sans emploi et l'État subirait de ce chef une perte énorme.

Faisons une seconde hypothèse un peu plus hardie :

Supposons que la locomotion aérienne se substitue pour les voyageurs à la locomotion sur rail. Du coup la valeur de notre réseau ferré éprouvera une colossale dépréciation.

Nous devrions cependant continuer à payer les intérêts de ce capital en grande partie évanoui.

C'est pourquoi l'idée de l'amortissement appliquée aux choses dont la valeur peut venir à disparaître, et beaucoup sont dans ce cas, est juste et sage.

Mais pour que l'application de cette idée ait quelque effet, il faut qu'au moment où l'amortissement a lieu, on ne soit pas obligé de recourir à l'emprunt et à un emprunt qui comprendra précisément la somme que l'on consacre à l'amortissement.

Sinon l'amortissement devient un pur jeu d'écritures, une simple récréation d'un esprit passionné pour la comptabilité.

Supposons par exemple que nous ayons emprunté 100 millions pour la construction d'une ligne de chemin de fer. Nous avons décidé d'amortir chaque année 1 million. L'excédent du Budget est mettons de 10 millions.

Pour exécuter cette résolution, nous prenons chaque année, sur cet excédent, 1 million que nous consacrons au rachat de titres de la rente belge.

Si nous ne devons pas emprunter pour des travaux extraordinaires, c'est parfait, l'opération est terminée et l'amortissement a réellement eu lieu.

Mais si nous avons pour 50 millions de travaux extraordinaires à exécuter, voici ce qui arrivera.

Si nous n'amortissons pas, l'excédent budgétaire étant de 10 millions, nous devons emprunter 40 millions et la dette se trouvera augmentée de 40 millions.

Si nous amortissons, nous commencerons par réduire la dette de 1 million, mais comme l'excédent se trouvera ainsi réduit d'autant, il ne sera plus que de 9 millions. Nous devons donc emprunter 41 millions.

L'augmentation de la dette sera en définitive de $41 - 1 = 40$ millions.

Racheter pour 1 million de titres de rente belge et se trouver obligé d'en émettre pour 1 million de plus, est une opération qu'il ne viendra à l'esprit de personne de recommander, car elle est coûteuse et ne rapporte rien.

Dans ces conditions, la seule chose à faire serait de procéder à un amortis-

sement fictif, c'est-à-dire d'ouvrir un compte spécial à chaque travail exécuté, mettons pour fixer les idées, à chaque ligne de chemin de fer, à chaque canal, à chaque section de rivière canalisée, d'en estimer soigneusement les recettes et les dépenses, de porter chaque année à ce compte une certaine somme pour l'amortissement.

Certes cela ne serait pas dénué de tout intérêt et peut-être en résulterait-il des indications utiles pour les travaux à décréter ultérieurement.

La question est de savoir si ces mêmes indications ne pourraient être obtenues plus facilement et sans recourir à une organisation compliquée peut-être, onéreuse à coup sûr par suite de l'augmentation de personnel qu'elle nécessiterait.

La Section centrale n'a pas cru devoir pousser plus loin l'examen de cette question.

Elle a cependant, à la demande de l'un de ses membres, posé au Gouvernement une question relative aux conditions dans lesquelles se ferait l'emprunt.

Émission de bons du Trésor.

Le projet de Budget prévoit l'émission de bons du Trésor.

QUESTION.

La Section centrale demande comment, dans l'état actuel du marché financier, le Gouvernement pourra émettre des bons du Trésor. Ces bons ne trouveront pas d'acheteurs, la rente belge étant au-dessous du pair.

RÉPONSE.

En décidant l'émission *publique* de bons du Trésor, le Gouvernement a obéi aux considérations suivantes :

Une partie assez importante de la clientèle de nos fonds d'État était, jusqu'en ces derniers temps, composée de cette catégorie de personnes qui, disposant pour une période déterminée et assez courte de capitaux de quelque importance, trouvaient dans ce placement les conditions de sécurité qu'elles recherchent avant tout. Or, depuis que le marché des fonds belges présente des fluctuations fréquentes et sensibles, cette clientèle spéciale s'est forcément détournée de lui : une dépréciation des cours peut, en effet, absorber et au delà l'intérêt que rapporte le placement.

Il a semblé qu'une mesure destinée à mettre à la disposition de ces personnes du papier de l'État à court terme, soustrait à ces fluctuations, et leur permettant de disposer de leur argent au jour déterminé par elles-mêmes, il a semblé, disons-nous, qu'une semblable mesure ne pouvait rencontrer dans le public qu'un favorable accueil.

Ces considérations paraissent déterminantes, et tout porte à croire que l'émission des bons du Trésor aura le résultat prévu par le Gouvernement.

Voici au surplus dans quelles conditions ces bons sont émis :

Depuis le 29 juin, et jusqu'à disposition ultérieure, il est délivré des bons du Trésor aux conditions suivantes :

Les bons seront de 10,000 francs au moins; ils peuvent s'élever à un capital supérieur pourvu qu'il soit un multiple de 100 francs.

L'intérêt est fixé comme suit :

2 $\frac{1}{2}$ %, pour les bons dont l'échéance est de trois mois au minimum et de moins de six mois;

2 $\frac{3}{4}$ %, pour ceux dont l'échéance est de six mois au minimum et de moins d'un an;

3 %, pour les bons d'un à cinq ans.

Pour obtenir un ou plusieurs bons du Trésor, il suffit d'en verser le montant chez l'un des agents du caissier de l'État (Banque Nationale), à Bruxelles ou en province.

Le récépissé constatant ce versement doit être transmis au Ministère des Finances (administration de la Trésorerie et de la Dette publique), à l'appui d'une demande indiquant le nombre et le montant des bons ainsi que la date de leur échéance; la demande mentionne, de plus, si les bons doivent être en nom ou au porteur.

Les bons sont délivrés trois jours après la réception du récépissé, à Bruxelles, et dans les cinq jours en province.

Les intérêts courus sur les bons dont l'échéance ne dépassera pas un an, seront payés au porteur au moment du remboursement du capital. Ils seront payés annuellement, pour les bons émis à plus d'un an, sur présentation des bons eux-mêmes, au Ministère des Finances: les intérêts dus pour la dernière période seront liquidés lors du remboursement.

L'intérêt prend cours à partir du jour du versement des fonds dans la caisse de l'État.

Le capital des bons du Trésor à émettre étant limité, le Ministre des Finances se réserve le droit de réduire l'importance des demandes qui pourraient lui être adressées pour l'obtention de ces bons.

La Section centrale s'est, faut-il le dire, beaucoup préoccupée des travaux pour lesquels des crédits sont sollicités ou dont l'exécution est réclamée par la population.

Questions diverses.

Quelques questions ont été posées à ce sujet au Gouvernement. Nous les donnons ci-dessous avec les réponses qu'elles ont reçues.

QUESTION.

Le Gouvernement est-il disposé à exécuter les travaux demandés pour la route de Ciney à Yvoir?

RÉPONSE.

La route de Ciney à Yvoir est une route de l'État au sujet de laquelle

M. de Montpellier a demandé, le 30 mai dernier, au sein de la Chambre des Représentants, qu'un redressement fut fait entre Dorinnes et Spontin.

Des renseignements ont été réclamés à ce sujet; ils ne sont pas encore parvenus au Département.

QUESTION.

Le Gouvernement ne pourrait-il pas communiquer à la Législature les statuts de la société créée pour l'exploitation de l'avenue de Tervueren?

L'État a-t-il fait la réception de l'avenue de Tervueren? Quand a eu lieu la réception définitive?

Que coûte annuellement l'entretien complet de l'avenue? Qui doit en supporter les frais? Combien d'ouvriers y sont-ils occupés?

Sur quel article du Budget sont pris ces frais d'entretien?

RÉPONSE.

La société pour l'exploitation de l'avenue de Tervueren n'a jamais existé.

La réception définitive de l'avenue sera faite prochainement, après le délai de garantie,

Actuellement il n'est pas possible de déterminer le coût d'entretien, qui a incombé jusqu'à cette heure à l'entrepreneur de l'avenue.

Les travaux d'entretien se paieront sur le crédit ordinaire des routes et parcs publics, l'avenue rentrant dans la grande voirie.

QUESTION.

Les études de la ligne de Bertrix-Muno sont-elles terminées?

Quand les travaux seront-ils entamés?

Pourquoi le tracé Bertrix-Muno a-t-il été préféré au tracé La Cuisine-Muno ou Florenville-Muno?

RÉPONSE.

I. — Les études sont terminées et l'avant dernière section vient d'être mise en adjudication. Les expropriations sont poursuivies pour la dernière section.

L'administration commencera les travaux dès qu'elle sera en possession des terrains.

II. — Le tracé de Bertrix à Muno a été préféré à celui de Florenville et de Lamorteau parce qu'il répondait mieux aux intérêts des populations et de l'industrie.

D'ailleurs c'est de l'accord presque unanime des intéressés que ce tracé a été choisi.

QUESTION.

Quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet de la gare de Gand? La suppression du rebroussement y paraît au moins aussi nécessaire qu'à Bruxelles.

RÉPONSE.

Le Gouvernement a l'intention d'améliorer les installations des stations de Gand.

La question de la suppression du rebroussement se présente à Bruxelles et à Gand dans des conditions tout à fait différentes.

A Bruxelles, cette suppression concilie les intérêts du service et ceux des voyageurs.

A Gand, au contraire, la suppression de la gare de Gand-Sud, causerait un très grave préjudice aux habitants de cette ville.

Cette gare sera donc maintenue, mais elle sera agrandie et améliorée. D'autre part, des passages à niveau seront supprimés et la place de stationnement sera agrandie.

QUESTION.

Le Gouvernement est-il décidé à faire exécuter la jonction des gares du Nord et du Midi à Bruxelles?

Son projet comporte-t-il l'établissement d'une gare centrale?

Le crédit demandé comprend-il des sommes relatives à ce projet?

RÉPONSE.

Les crédits sollicités ne comprennent ni la jonction Nord-Midi ni la gare Centrale.

Ces projets seront soumis à la Chambre dans le courant de l'année prochaine.

QUESTION.

Pourquoi les travaux de l'Hôtel des Postes et de la Marine ont-ils été statés?

RÉPONSE.

On a d'abord fait la fondation. Quant au reste, il a fallu attendre que les plans fussent achevés.

Un manque de personnel est la cause du retard.

L'adjudication des travaux du gros œuvre — la partie la plus importante des travaux — vient d'avoir lieu et déjà on a mis la main à l'œuvre.

QUESTION.

Le Gouvernement s'occupe-t-il de l'établissement souterrain des fils du téléphone?

RÉPONSE.

Les travaux de la construction des lignes téléphoniques souterraines seront commencés prochainement à Bruxelles.

Les études préalables se poursuivent en ce qui concerne Anvers, Liège et Gand.

Il n'est pas question en ce moment de construire des réseaux souterrains dans d'autres villes où le nombre des abonnés ne justifie point l'application de cette mesure très coûteuse.

QUESTION.

Les débordements de la Nèthe ont été aggravés l'an dernier par le fait que d'autres cours d'eau s'y sont déversés. N'y a-t-il pas lieu de solliciter des crédits à l'effet d'exécuter les travaux nécessaires pour empêcher le retour d'un pareil état de choses?

RÉPONSE.

Si les débordements de la Nèthe ont été réellement aggravés l'année dernière par le déversement dans cette rivière du trop plein des canaux de la Campine, cette aggravation a été tellement insignifiante, qu'on peut la qualifier de négligeable.

En effet, lors de l'inondation survenue au mois de juin 1898, on n'avait levé qu'une seule poutrelle, pendant 24 heures, au déversoir du canal d'embranchement vers le camp de Beverloo. Le volume d'eau de 63,000 mètres cubes ainsi déversé, réparti sur la surface inondée de 1900 hectares, représente une nappe de 5 millimètres environ d'épaisseur, soit à peine la hauteur d'eau correspondant à une pluie ordinaire. Aucune autre manœuvre n'a eu lieu.

Afin de prévenir toute nouvelle réclamation, l'Administration des Ponts et Chaussées étudie actuellement les moyens d'éviter les évacuations du trop plein par les déversoirs des canaux de la Campine, lorsque les eaux de la Nèthe sont élevées.

QUESTION.

La Section centrale désire savoir si dans les travaux prévus se trouvent compris ceux relatifs à la Tête-de-Flandre.

RÉPONSE.

Les forts de la Tête-de-Flandre n'ont pas été remis à l'Administration des Domaines pour aliénation.

On ne prévoit donc pas, en ce moment, qu'il y ait à y exécuter des travaux d'appropriation en vue de cette éventualité.

Ces réponses ont paru satisfaisantes à la Section centrale qui ne s'est pas arrêtée davantage aux points soulevés.

En revanche, elle a examiné plus longuement d'autres questions d'un intérêt plus considérable et plus général.

Situation du port d'Anvers comparée à celle des ports de Rotterdam et Hambourg. Urgence des travaux d'amélioration et d'extension.

A l'article 16 (chapitre 1^{er}), un crédit de 3.000.000 de francs est sollicité pour les travaux d'Anvers.

Il s'agit de la continuation des 2 kilomètres de mur de quai à l'amont de la ville et des travaux de dragage dans les passes du fleuve, à l'aval.

L'amélioration de l'Escaut à l'aval d'Anvers est d'une telle importance que la Section centrale a désiré savoir le résultat des travaux entrepris.

Dans le rapport des inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées sur les travaux exécutés pendant l'année 1896 ⁽¹⁾, le but et le résultat des travaux étaient ainsi exposés :

« Les travaux de régularisation entrepris sur la rive gauche de l'Escaut, sur le territoire de Melsele, ont eu pour résultat, comme on l'espérait, d'ouvrir le Schaar de Krankeloon et d'y réaliser une passe large et profonde, actuellement fréquentée par la grande navigation maritime qui a abandonné la passe défectueuse de Fort-Philippe.

» Il est à prévoir que les résultats acquis s'accroîtront encore lorsque le nouvel emplacement assigné à la passe de Melsele aura été creusé à la profondeur projetée.

» Tels qu'ils existent, cependant, les résultats procurent déjà à la grande navigation maritime un avantage considérable, dont témoigne la fréquentation du port d'Anvers par les nouveaux steamers du Nord-Deutscher-Lloyd, qui présentent de très grandes dimensions. »

La réponse faite à une question de la Section centrale présente la situation sous un jour beaucoup moins favorable.

QUESTION.

La Section centrale désire savoir quels ont été les résultats des travaux de dragage exécutés dans l'Escaut à l'aval d'Anvers.

RÉPONSE.

Les principaux dragages exécutés dans l'Escaut, en aval d'Anvers, ont eu pour objet le creusement de la passe de Krankeloon en remplacement de l'ancienne passe dite de Philippe, au droit de Melsele.

La nouvelle passe a été terminée en janvier 1898. Depuis lors, elle a subi de grandes modifications : le fond s'est relevé, la passe s'est rétrécie et est

(1) Voir *Annales des Travaux Publics*, année 1898, p. 239.

devenue sinueuse. A la demande de l'administration de la Marine, de nouveaux travaux de dragage sont sur le point d'être entrepris dans la passe de Krankeloon.

D'autres travaux de dragage ont été également exécutés en aval d'Anvers, notamment sur le banc de la Perle et au Belgische Sluis, en amont de Lillo. Les premiers n'ont pas donné de résultat satisfaisant, car le banc de la Perle se reconstitue assez rapidement; les seconds, effectués dans les bancs durs, ont mieux réussi.

On est occupé actuellement à régulariser par dragages la passe de Lillo-Doel.

Les résultats espérés, constatés en 1896 par l'Inspecteur général des Ponts et Chaussées, ne se sont donc pas maintenus au Krankeloon et il en est de même de ceux exécutés sur le banc de la Perle.

Ce point est important à constater, car il est indispensable, non seulement de maintenir de bonnes conditions de navigabilité à l'aval d'Anvers, mais d'améliorer le fleuve, fût-ce au prix de grands sacrifices.

D'autre part cette question est intimement liée à celle du développement des installations maritimes d'Anvers.

On sait que plusieurs projets ont vu le jour et se disputent l'honneur d'être mis à exécution.

Dans son rapport du 2 novembre 1897, M. Royers, ingénieur en chef de la ville d'Anvers, s'appuyait sur les résultats favorables obtenus par les dragages, pour combattre le projet dit « de la grande coupure ».

Appelé à donner son avis au sein des *Commissions du Commerce et des Travaux publics*, l'honorable ingénieur s'exprimait ainsi dans la séance du 9 décembre 1897.

« On a déjà obtenu une amélioration dans un temps relativement court.
 » Notre confiance résulte d'un fait. On a enlevé d'abord une partie saillante
 » de la ligne de Krankeloon et l'on a dragué la fausse passe ou Schaar de
 » manière à l'allonger en serrant la rive gauche. On a de la sorte augmenté
 » le rayon de la courbure du fleuve en amont de Sainte-Marie. Les travaux
 » de ripage et de dragage effectués ont conduit à une situation meilleure, non
 » seulement dans le Schaar du Krankeloon, mais aussi en aval de Lillo. En
 » continuant dans cette voie, on peut espérer une amélioration sérieuse de
 » la navigabilité de l'Escaut et l'on n'a pas à craindre d'avoir une situation
 » pire que celle d'aujourd'hui. On ne saurait affirmer d'une manière positive
 » que les deux parties profondes, c'est-à-dire le Thalweg longeant la rive
 » droite et le Schaar du Krankeloon se marieront à bref délai, mais on peut
 » espérer d'y arriver. Les déblais du Schaar versés dans la partie profonde
 » longeant la rive droite près du fort Philippe, doivent contribuer à trans-
 » former la passe actuelle en une passe véritable qui s'allongera et se
 » creusera pour finir par rejoindre le chenal de la rive opposée. Le ripage
 » et les dragages devraient être poursuivis jusqu'au moment où l'on aura
 » reconnu la stabilité de la profondeur de la nouvelle passe. Si par application
 » du principe de Fargue, on rétrécit le lit à l'endroit où le courant passe

» d'une rive à l'autre, on finira par avoir un seul lit navigable sans banc
 » nuisible, parce que le volume des eaux, resserré par des rives plus
 » rapprochées, creuse son passage en profondeur en faisant disparaître les
 » obstacles qui lui barrent le passage. Dans la partie rectiligne de la nouvelle
 » coupure, qui a en plan une section régulièrement croissante, il est
 » certain que les deux profondeurs ne se confondront point, et il est fort
 » possible qu'elles se trouveront séparées par un banc nuisible et même
 » dangereux, car dans des sables mobiles il se pourrait que l'endroit où les
 » navires devront traverser le banc, vienne à se déplacer d'un jour à l'autre. »

Dans une lettre du 2 septembre 1898 à M. de Smet de Naeyer, Ministre des Finances, le Conseil des bourgmestre et échevins d'Anvers s'exprime ainsi au sujet de la stabilité de la passe du Krankeloon : « Une passe régulière profonde et stable a été ouverte à la drague le long de la rive gauche du fleuve, au Krankeloon, et se maintient sans dragages nouveaux depuis plusieurs mois. On peut dès à présent considérer son maintien comme certain, et il est facile, du reste, d'assurer encore sa stabilité pour peu que cela paraisse désirable.

» Nous venons vous demander, Monsieur le Ministre, si, en présence de cette situation, le Gouvernement ne voudrait pas entrer dans la voie que nous avons suggérée, par notre lettre du 28 mai restée sans réponse.

» Nous faisons alors la proposition d'exécuter immédiatement une série de travaux, les uns définitifs, les autres éventuellement provisoires, permettant de satisfaire aux besoins du commerce, pendant une période de dix ans, dont cinq pourraient sans inconvénient être consacrés à l'étude et notamment à la constitution de la stabilité de la nouvelle passe qui vient d'être créée au prix de plusieurs millions. »

La Chambre voit quelle importance s'attache aux travaux de dragage entrepris.

En fait, les résultats de ces travaux n'ont pas répondu aux espérances que l'on avait conçues.

Il n'y a lieu d'en faire grief à personne, mais les projets basés sur leur succès, se présentent par là-même sous un jour moins rassurant.

*
* *

Or, il est de toute urgence que la période des tâtonnements prenne fin.

La Section centrale ne saurait assez attirer sur ce point l'attention de la Chambre et du pays.

Il n'est pas à l'heure actuelle, dans l'ordre matériel, un problème qui se pose d'une façon plus pressante que celui des installations maritimes d'Anvers.

Beaucoup d'illusions existent, même à Anvers, sur la situation véritable de notre grand port maritime.

L'accroissement continu du trafic fait croire que tout est pour le mieux et beaucoup — même parmi ceux dont l'avenir est le plus menacé — s'endorment dans une trompeuse sécurité.

Le 3 décembre 1897, les *Commissions du Commerce et des Travaux publics* du Conseil communal d'Anvers déposèrent leur rapport sur « la grande coupure » qu'elles avaient rejetée par 8 voix contre 4.

« Y a-t-il du moins, disait le rapport, dans les circonstances présentes, » une nécessité absolue, une urgence indéniable, à vouloir creuser un nouveau lit à l'Escaut? Est-ce pour le port d'Anvers, une question de vie ou de mort, justifiant les tentatives les plus audacieuses, les plus désespérées? » Mille fois non : la navigation est active sur l'Escaut; les plus grands navires remontent jusqu'à Anvers; depuis plusieurs années on travaille normalement, régulièrement, à l'aide d'engins efficaces, par des moyens gradués et sûrs, à améliorer encore le cours du fleuve; *le trafic n'a cessé d'augmenter, les bassins et la rade s'encombrent de navires et les quais de marchandises;* » *TOUT EST MOUVEMENT ET PROGRÈS AUTOUR DE NOUS, pour le plus grand bien du commerce et de l'industrie belges* »

Or, pour qui envisage la situation dans sa réalité, le port d'Anvers est à la veille de la décadence.

*
* *

La Chambre de commerce d'Anvers, dont le rapport vient de paraître, moins optimiste et confiante que la majorité du conseil communal, jette un véritable cri de détresse.

« La situation de notre port devient de plus en plus critique » écrit-elle au collège des bourgmestre et échevins sous la date du 7 juillet 1899.

Et dans une lettre à M. le Ministre des chemins de fer, datée du 11 juillet 1899, elle s'exprime ainsi :

« Pour vous donner également une idée du préjudice que la place subit, » par le seul motif de l'insuffisance de nos installations, il suffira de vous dire » que cette augmentation de prospérité eût été certainement doublée, sinon triplée, si nous pouvions faire face aux besoins de la navigation et du » commerce. C'est ainsi qu'à l'entrée, alors que nous n'avons gagné par mer » en tonnage de jauge, en 1898, que 250,000 tonneaux, Rotterdam en gagnait » près de 400,000 et Hambourg 600,000.

» Si l'on tient compte que dans les ports le tonnage effectif en marchandises dépasse la jauge, alors que chez nous il y reste inférieur, à cause de » la navigation d'escale, et que très certainement un gros tiers de cet accroissement nous a été enlevé par ces ports, vous y verrez la confirmation » qu'Anvers perd annuellement un accroissement que l'on peut sans exagération évaluer entre 400,000 et 800,000 tonneaux de jauge et, le mouvement » général, une manipulation de plus de 1,000,000 de tonneaux de 1,000 kilogrammes.

» Le côté spécialement déplorable de cette situation, M. le Ministre, réside » en ce que lorsqu'un courant de trafic s'est déplacé — ce qui visiblement » s'opère au détriment de la Belgique — il est quasi impossible de le récupérer. »



Rien n'est exagéré dans ces paroles.

A nos yeux, la situation est moins bonne encore que les plaintes de la Chambre de commerce ne permettent de le supposer.

Malgré le sacrifice que cet aveu demande à notre amour propre national, il faut dire la vérité tout entière.

Cette vérité, la voici : si l'on ne s'empresse par des mesures énergiques et promptes d'améliorer le port d'Anvers, la progression du trafic s'arrêtera et la décadence, de relative qu'elle est aujourd'hui, deviendra absolue et définitive.

Cette situation est d'une exceptionnelle gravité.

La Section centrale croit de son devoir de communiquer au Parlement les raisons pour lesquelles elle lui tient ce langage alarmant, non excessif cependant.

Il est le résultat de la comparaison entre la situation des trois ports de Hambourg, de Rotterdam et d'Anvers.

Les tableaux ci-dessous donnent de 1880 à 1897 le trafic de ces ports envisagé sous ses divers aspects.

**Tableaux comparatifs du mouvement maritime des ports d'Anvers,
de Rotterdam et de Hambourg.**

N. B. — Les renseignements relatifs à Anvers sont empruntés au Rapport annuel de la Chambre de commerce de cette ville; ceux concernant Rotterdam sont extraits du Rapport annuel de la Chambre de commerce locale; ceux relatifs à Hambourg sont empruntés à l'ouvrage : « Hamburg Handel und Schifffahrt » publié annuellement par le Bureau de statistique de Hambourg

I. — *Arrivages. — Nombre de navires.*

ANNÉES.	ANVERS.	ROTTERDAM.	HAMBURG.
1880.	4,475	3,456	6,024
1885.	4,420	5,724	6,790
1890.	4,728	4,535	8,176
1891.	4,573	4,407	8,673
1892.	4,404	4,425	8,569
1893.	4,481	4,651	8,792
1894.	4,721	5,109	9,105
1895.	4,710	5,109	9,443
1896.	4,987	5,904	10,477
1897.	5,246	6,212	11,175

II. — *Arrivages. — Tonnage de capacité (en tonnes Moorsom).*

ANNÉES.	ANVERS.	ROTTERDAM.	HAMBURG.
1880.	5,063,825	1,081,850	2,766,806
1885.	3,442,172	2,120,347	3,704,112
1890.	4,506,277	2,918,425	5,202,825
1891.	4,760,417	3,008,799	5,762,369
1892.	4,457,845	3,120,898	5,659,010
1893.	4,620,790	3,566,170	5,886,578
1894.	5,002,704	4,143,403	6,228,821
1895.	5,522,262	4,177,478	6,254,493
1896.	5,785,662	4,951,560	6,445,167
1897.	6,208,215	5,409,417	6,708,070

III. — *Arrivages. — Tonnage moyen des navires (tonnes Moorsom).*

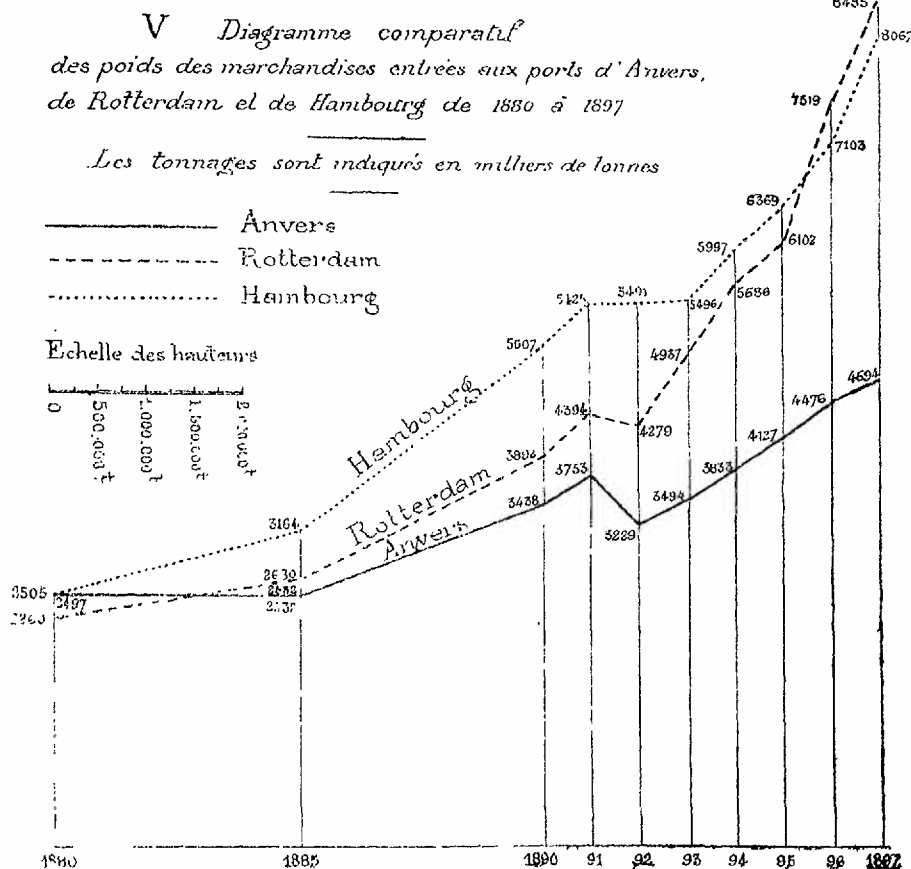
ANNÉES.	ANVERS.	ROTTERDAM.	HAMBURG.
1880.	684	492	459
1885.	775	569	546
1890.	953	643	636
1891.	1,045	665	664
1892.	1,012	703	658
1893.	1,031	757	670
1894.	1,080	797	680
1895.	1,130	803	662
1896.	1,141	858	615
1897.	1,184	870	600

IV. — Arrivages. — Tonnage du chargement (tonnes de 1,000 kilogr.).

ANNÉES.	ANVERS.		ROTTERDAM.		HAMBOURG.	
	POIDS des marchandises arrivées	AUGMENTA- TION par rapport à 1880.	POIDS des marchandises arrivées	AUGMENTA- TION par rapport à 1880.	POIDS des marchandises arrivées.	AUGMENTA- TION par rapport à 1880.
		p. c.		p. c.		p. c.
1880. . . .	2,504,725	—	2,260,000	—	2,496,950	—
1885. . . .	2,552,075	1	2,679,741	18	3,165,645	27
1890. . . .	3,437,553	37	3,891,724	72	5,006,967	100
1891. . . .	3,752,818	50	4,393,596	94	5,425,180	118
1892. . . .	3,229,431	29	4,278,849	89	5,490,774	120
1893. . . .	3,493,825	39	4,956,896	119	5,496,315	120
1894. . . .	3,832,850	53	5,686,320	152	5,997,421	144
1895. . . .	4,126,583	65	6,102,419	175	6,369,056	155
1896. . . .	4,476,871	79	7,519,066	233	7,205,863	189
1897. . . .	4,694,170	87	8,484,789	275	8,066,661	225

Les diagrammes ci-dessous traduisent sous une forme graphique les données du tableau IV.

Le diagramme V est celui du poids des marchandises entrées et le diagramme VI de l'accroissement de ces poids en pour cents depuis 1880.



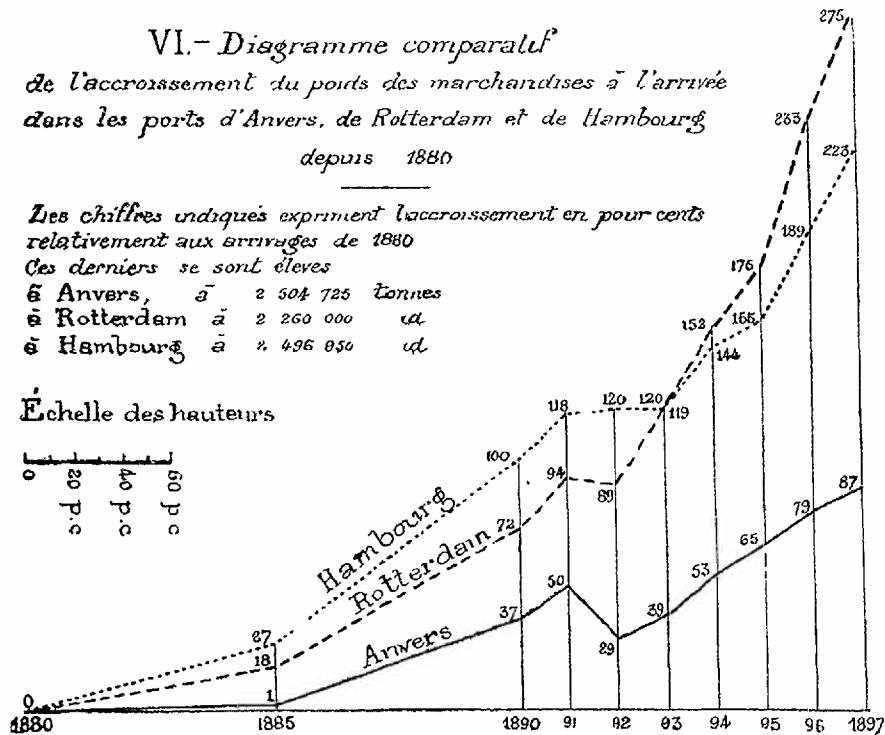
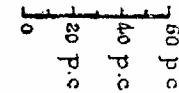
VI.— *Diagramme comparatif*
de l'accroissement du poids des marchandises à l'arrivée
dans les ports d'Anvers, de Rotterdam et de Hambourg
depuis 1880

Les chiffres indiqués expriment l'accroissement en pour cents
relativement aux arrivages de 1880

Ces derniers se sont élevés

à Anvers, à 2 504 725 tonnes
à Rotterdam à 2 260 000 id
à Hambourg à 4 496 050 id

Échelle des hauteurs



En 1880 les trois ports se trouvaient à peu près au même niveau.

C'est pourquoi cette année a été prise comme point de départ.

Anvers cependant tenait la tête et pour le tonnage des arrivages en capacité (tableau II) et pour le tonnage du chargement (tableau IV).

Il n'était dépassé, par Hambourg, que pour le nombre de navires, le tonnage moyen des arrivages à Hambourg qui était de 459 tonnes, étant notablement inférieur au tonnage moyen des arrivages à Anvers où il était de 684 tonnes.

Le signe le plus caractéristique de l'activité d'un port étant le poids des marchandises arrivées, Anvers était en fait le premier port du nord de l'Europe et même du Continent.

En 1897, la situation a changé du tout au tout.

NOMBRE DE NAVIRES (tableau I). — De 1880 à 1897, le nombre de navires à l'arrivée a augmenté de 17 % à Anvers, de 80 % à Rotterdam, de 83 % à Hambourg.

Dès 1893, Rotterdam devançait Anvers qui n'occupe plus aujourd'hui que le troisième rang.

TONNAGE DE JAUGE (tableau II). — Le tonnage de jauge ou de capacité a augmenté de 102 % à Anvers, 222 % à Rotterdam et de 133 % à Hambourg.

On voit combien l'accroissement est plus rapide à Hambourg et surtout à Rotterdam qu'à Anvers.

Anvers cependant garde le second rang et n'est dépassé que par Hambourg.

Mais pour apprécier ce résultat, à moitié satisfaisant en apparence, il faut se rendre compte des faits qu'il exprime.

Le tonnage d'un navire de mer n'est autre chose que la mesure de sa capa-

cité. Cette capacité est exprimée en *tonneaux de jauge* de 100 pieds cubes anglais ou 2^m83.

Le jaugeage se fait d'après les règles proposées par l'amiral Moorsom, adoptées en 1850 par l'Angleterre, et depuis avec quelques variantes dans l'application, par tous ou presque tous les pays.

Le tableau III montre qu'Anvers a conservé absolument sa supériorité en ce qui concerne le tonnage moyen des navires (tonnes Moorsom). L'accroissement de ce tonnage est de 73 % à Anvers, de 77 % à Rotterdam, et de 30 % à Hambourg.

Cela provient de ce qu'Anvers est un port d'escale, et de ce que les grands steamers ont augmenté beaucoup leur tonnage dans ces dernières années. De là résulte qu'Anvers, descendu au troisième rang, quant au nombre de navires, dépasse encore Rotterdam, et s'est presque maintenu au niveau d'Hambourg en ce qui concerne le tonnage de capacité.

TONNAGE EN LOURD (tableau IV). Mais pour avoir la juste mesure du trafic d'un port, c'est le tonnage en lourd, c'est-à-dire le poids des marchandises arrivées qu'il faut envisager.

Or ici la comparaison est désastreuse.

Ainsi que nous le disions plus haut, Anvers occupait le premier rang en 1880.

Dès 1885, il est dépassé et par Hambourg et par Rotterdam et la différence va sans cesse en augmentant.

En 1896, Rotterdam devance Hambourg.

De 1880 à 1897, le trafic d'Anvers n'a pas doublé, celui de Hambourg a plus que triplé, celui de Rotterdam a presque quadruplé.

En 1897, le trafic de Rotterdam dépasse de 81 % celui d'Anvers, qui est dépassé de 72 % par celui de Hambourg; Rotterdam a pris le rang qu'Anvers occupait en 1880.

* *

Un coup d'œil jeté sur les diagrammes V et VI fera voir d'emblée et d'une manière saisissante tout le terrain perdu par Anvers. L'allure des courbes depuis 1892 est surtout significative.

Il faut remarquer encore que le rapport du tonnage en lourd (poids des marchandises arrivées) au tonnage de capacité n'est en 1897 que de 0,76 à Anvers, tandis qu'il est de 1,18 à Hambourg et de 1,57, plus du double d'Anvers, à Rotterdam.

Le grand nombre des navires qui arrivent à Anvers, n'y déchargent donc qu'une partie de leur cargaison, contrairement à ce qui se fait à Hambourg et à Rotterdam.

* *

De 1880 à 1897, le tonnage en lourd des trois ports s'est élevé de 13,983,802 tonnes.

Dans cette augmentation,	Anvers	entre pour	2,189,445 tonnes,	soit	16 %.
—	Hambourg	—	5,569,711	—	40 %.
—	Rotterdam	—	6,224,709	—	44 %.

Ces derniers chiffres sont les plus éloquents. Ils disent, sans réplique

possible, que le trafic abandonne le port d'Anvers au bénéfice de ses rivaux devenus déjà ses vainqueurs.

Sans doute le trafic d'Anvers progresse encore, mais la vitesse de cet accroissement est beaucoup moindre qu'à Hambourg et à Rotterdam.

Si cet accroissement existe, c'est à cause de la prospérité commerciale qui s'est manifestée de 1880 à 1897 et dont une part, la plus faible, nous venons de le voir, est échue à Anvers.

Survienne une crise, un arrêt dans le développement des relations commerciales, et la déchéance s'abattra sur Anvers avec une intensité qui sera en raison directe de nos retards dans la prospérité.

Déjà les diagrammes V et VI montrent combien Anvers souffrirait dans une pareille éventualité

En 1891, un ralentissement s'est manifesté dans le trafic des trois ports.

Or, tandis qu'Anvers perdait, de 1891 à 1892, 533,387 tonnes (en lourd), Rotterdam n'en perdait que 114,747 et Hambourg en gagnait encore 63,585.

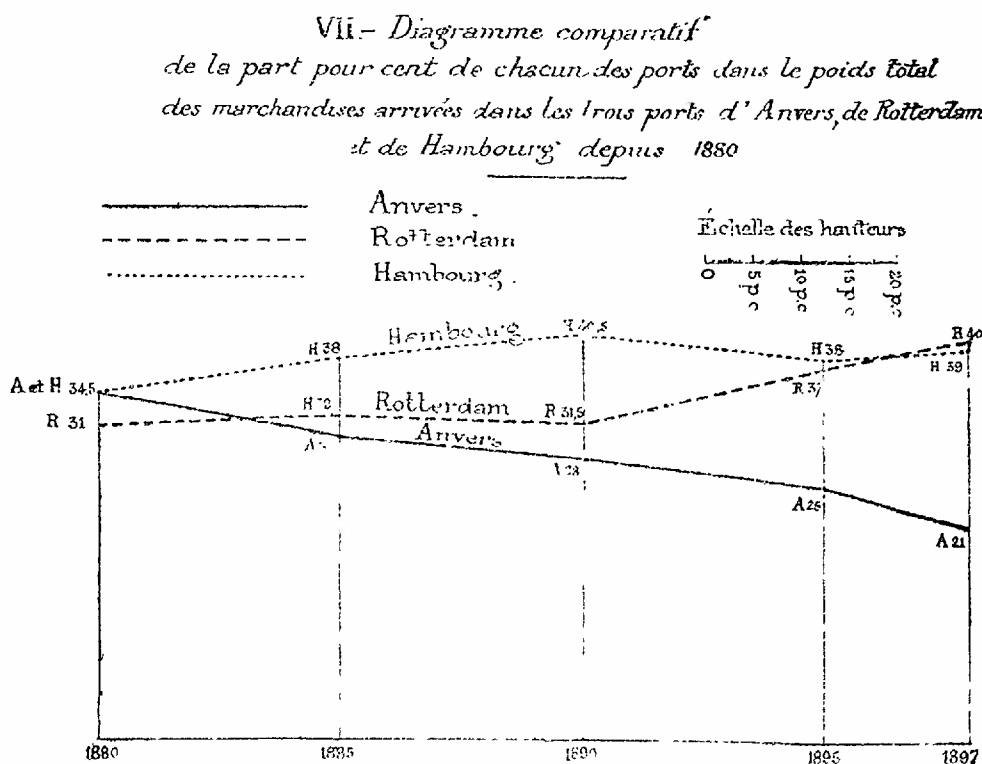
A partir de 1892, le trafic croît de nouveau partout, mais Anvers ne retrouve son chiffre de 1891 que vers 1894, tandis que, dès 1893, Rotterdam le dépasse d'environ 600,000 tonnes.

Quand nous disons que le trafic abandonne Anvers, nous ne disons donc que l'exacte vérité.

Si la situation relative des ports d'Anvers, de Rotterdam et de Hambourg, en 1880, s'était maintenue, le tonnage en lourd pour Anvers aurait été, en 1887, supérieur de 2,635,000 tonnes à ce qu'il a été en réalité.

C'est-à-dire qu'Anvers a perdu plus de la moitié de ce qu'il aurait dû gagner de 1880 à 1897.

Le diagramme ci-dessous indique quelle est, de 1880 à 1897, la part proportionnelle de chacun des ports dans le mouvement total des transports réunis. Il montre que le recul d'Anvers est continu.



Les chiffres indiqués expriment des pour cents du mouvement total des trois ports réunis.

*
* * *

Rien n'indique que ce recul soit à la veille de cesser. Tout fait croire au contraire, qu'il ira en s'accroissant.

Si l'on veut y mettre un terme, si l'on veut surtout reconquérir le terrain perdu, il faut que des mesures efficaces, énergiques et promptes soient prises.

Pour déterminer ces mesures, il faut se rendre compte, tout d'abord, des causes de la situation grave que nous venons d'établir.

Quelles sont ces causes?

L'excellente situation géographique d'Anvers ne s'est pas modifiée.

Un ingénieur français, M. Deiss, dans un ouvrage de vulgarisation géographique qui vient de paraître sous le titre : *Anvers et la Belgique maritime* (1), définit en ces termes les avantages de la situation d'Anvers :

« La position d'Anvers et de Rotterdam était, au point de vue économique, »
 » absolument privilégiée. Si, en effet, on étudie les régions industrielles de »
 » l'Angleterre, on s'aperçoit que les centres d'agglomération humaine, où »
 » l'industrie est la plus intense et la plus perfectionnée, et ceux où la popu- »
 » lation est maxima, sont compris dans une zone, étroite et longue, partant »
 » de l'Écosse et de la mer d'Irlande, passant par Liverpool, Manchester, »
 » Leeds, Bradford, Sheffield, Nottingham, Leicester, pour aboutir à Londres, »
 » sur la mer du Nord. Ce « fleuve » de plus grande vie industrielle et com- »
 » merciale semble pénétrer en Belgique et en Hollande par les estuaires de »
 » l'Escaut, de la Meuse et du Rhin, et être bordé, au Sud, par les départe- »
 » ments industriels du nord de la France. Le courant hypothétique ne s'ar- »
 » rête pas là : il continue son chemin par le Rhin, au milieu des vallées »
 » manufacturières de l'Alsace, du Jura français et de la Suisse française, en »
 » s'irradiant sur plusieurs points de son long parcours... Lorsque le besoin »
 » d'écouler les excédents des produits fabriqués et la nécessité de se procurer »
 » les matières premières, indispensables à leur fabrication, se sont fait sentir, »
 » Anvers s'est trouvée par sa situation même sur le « Thalweg », si j'ose »
 » m'exprimer ainsi, du grand fleuve fictif des courants commerciaux et, par »
 » cela même, appelée à jouer le grand rôle que l'heureuse situation de son »
 » port; sur un fleuve bien navigable, lui avait déjà dévolu. »

Or, Anvers est resté le port naturel d'une grande partie de l'Allemagne, du nord de la France et de la Suisse. Le réseau des voies navigables ou des voies ferrées qui viennent y aboutir se resserre chaque jour.

L'Escaut est toujours le fleuve magnifique que les nations nous envient.

La prospérité industrielle en Belgique atteint un degré inouï.

La facilité des échanges est assurée par une liberté commerciale qui n'existe presque nulle part au même degré, et donne à Anvers à peu près tous les avantages d'un port franc.

De 1880 à 1897, les conditions générales du port d'Anvers n'ont donc subi aucune modification nuisible.

Elles se sont au contraire améliorées par l'abolition des droits de feux et fanaux.

(1) Paris. BERNARD et C^{ie}. Quai des Grands Augustins.

Quant aux installations maritimes, on sait qu'elles ont été développées.

Si l'on étudie le port d'Anvers isolément, il est difficile de se rendre compte des causes de sa décadence relative.

On peut constater, comme le fait la lettre de la Chambre de commerce, que les installations ne suffisent pas au trafic actuel, que par là certaines expéditions se détournent d'Anvers; on ne saurait expliquer la différence énorme que nous venons de signaler avec Hambourg et Rotterdam.

*
* * *

Mais si l'on compare les installations d'Anvers à celles de ses rivaux, la lumière jaillit vive, éblouissante.

Si les conditions dans lesquelles le trafic peut se faire à Anvers sont meilleures en 1897 qu'en 1880, en d'autres termes, s'il y a progrès, les perfectionnements de Rotterdam et de Hambourg ont de loin progressé plus rapidement.

Anvers a marché, ses rivaux ont couru. Voilà pourquoi ils l'ont devancé.

Que l'on veuille bien jeter un coup d'œil sur le tableau suivant qui donne le développement comparatif des installations destinées à la navigation maritime à Anvers, à Rotterdam et à Hambourg. Il n'est pas tenu compte des installations réservées à la navigation intérieure.

VIII. — *Tableau comparatif du développement des installations destinées à la navigation maritime aux ports d'Anvers, de Rotterdam et de Hambourg.*

ANNÉES.	Surface des bassins		Longueur des murs de quai		Surface des quais.	Surface des bangars.	Observations.
	à accostage direct (darses).	éclusés.	à accostage direct	des bassins éclusés.			
1	2	3	4	5	6	7	8
Anvers.							
1886	Hectares Néant.	Hectares 42,4	Kilomètres. 3,5	Kilomètres. 7,5 ⁽¹⁾	Hectares. 77,5 ⁽²⁾	Mètres carrés. 51,500	D'après le mémoire de M. de Mathys, inséré aux <i>Annales des Travaux publics de Belgique</i> de 1890. ⁽¹⁾ Y compris 2,900 mètres de talus accostables. ⁽²⁾ Dont 52 hectares seulement à accostage direct.
1898	Hectares Néant.	Hectares 64,3	Kilomètres. 3,5 ⁽¹⁾	Kilomètres. 10,8 ⁽²⁾	Hectares. 90,5 ⁽³⁾	Mètres carrés. 126,500	D'après la notice publiée par la ville d'Anvers à l'occasion du dernier congrès de navigation. ⁽¹⁾ Deux kilomètres de mur de quai sont actuellement en construction le long de l'Escaut au sud d'Anvers, ce qui portera la longueur des quais en rivière à 54,3 et la surface des quais à 1104,3. ⁽²⁾ Y compris 2,600 mètres de talus accostables. ⁽³⁾ Dont 52 hectares seulement à accostage direct.

ANNEES.	Surface des bassins		Longueur des murs de quai		Surface	Surface	Observations.
	à accostage direct (darses)	éclusés.	à accostage direct.	des bassins éclusés.	des quais	des hangars.	
1	2	3	4	5	6	7	8

Rotterdam.

1888	69,6	Néant.	19,7	Néant.	98,5 ⁽¹⁾	56,367	D'après l'ouvrage « De Haven van Rotterdam » par Neiszen. ⁽¹⁾ En supposant une largeur moyenne des quais de 50 mètres.
1892	107,3	Néant.	20,9	Néant.	104,0 ⁽¹⁾	68,426	D'après l'ouvrage « Le port de Rotterdam » par De Jongh ⁽¹⁾ Voir ci-dessus.
1898	118,0 ⁽²⁾	Néant.	25,3 ⁽²⁾	Néant.	133,5 ⁽³⁾	94,718	D'après la carte annexée au rapport présenté par M. De Jongh au dernier congrès de navigation ⁽¹⁾ Cette superficie sera portée à 176 hectares après l'achèvement du Maashaven actuellement en construction ⁽²⁾ De même, la longueur des murs de quai sera portée à 50 kilomètres environ. ⁽³⁾ La surface des quais à 177 ^h ,5.

Hambourg.

1891	100,0	Néant.	9,8	Néant.	70,4	169,000	D'après l'ouvrage « Hamburg 's Handel und Verkehr ».
1898	164,4 ⁽¹⁾	Néant.	16,5 ⁽²⁾	Néant.	111,4 ⁽³⁾	172,500	⁽¹⁾ On a projeté trois nouvelles darses pour la navigation maritime; l'une d'elles est en construction. Après leur achèvement, la superficie totale des darses sera de 225 hectares. ⁽²⁾ De même, la longueur des murs de quai à accostage direct sera portée à 21 kilomètres. ⁽³⁾ La surface des quais a 155 hectares.

Ce tableau est d'une irrésistible éloquence. Depuis 1888 la surface des bassins (Anvers) et des darses (Rotterdam et Hambourg), a augmenté de

52 % à Anvers;

77 % à Rotterdam;

64 % à Hambourg.

A l'heure actuelle, la surface des darses à Rotterdam dépasse de 84 % celle d'Anvers et cet écart est de 136 % pour Hambourg.

La longueur des murs de quai à accostage direct qui est restée stationnaire à Anvers depuis 1883-1886, a augmenté de 28 % à Rotterdam et de 68 % à Hambourg.

Aujourd'hui la longueur des murs de quai à accostage direct à Anvers n'est que le $\frac{1}{7}$ de ce qu'elle est à Rotterdam et le $\frac{1}{3}$ de ce qu'elle est à Hambourg.

Seule la longueur des murs de quai des bassins éclusés a augmenté à Anvers de 48 %, tandis qu'il n'existe pas de murs de quai de cette espèce à Rotterdam et à Hambourg.

Mais en comptant la longueur des murs de quai de toute espèce, on arrive encore pour Anvers à une infériorité exprimée par les chiffres suivants :

Anvers 14^k,3 dont 5^k,5 seulement à accostage direct.

Rotterdam 25^k,3 à accostage direct.

Hambourg 16^k,5 à accostage direct.

Or, on sait combien les quais à accostage direct sont préférables aux quais de bassins éclusés.

* * *

Cette situation est franchement mauvaise pour Anvers et nous ne pensons pas qu'il faille chercher ailleurs la raison de la lenteur relative des progrès de ce port.

Dans deux ou trois ans, elle sera devenue désastreuse.

Anvers sera pourvu alors des 2 kilomètres de quais nouveaux actuellement en voie d'exécution.

Anvers aura donc 5^k,5 de quais à accostage direct et 10^k,8 de murs de quai de bassin éclusé, mais

Rotterdam aura 30 kilomètres de quais à accostage direct.

Hambourg aura 25 kilomètres de quais à accostage direct indépendamment des points de déchargement fournis au large par les ducs d'Albe.

Anvers aura 64^h,3 de bassins éclusés.

Rotterdam aura 176 hectares de darses ou bassins sans écluses.

Hambourg aura 225 id. id. id.

Anvers aura 110 hectares de superficie de quai dont 52 hectares à accostage direct.

Rotterdam aura 177 hectares de superficie de quai à accostage direct.

Hambourg aura 155 id. id. id. id.

* * *

La conclusion s'indique claire, pressante. Il faut à tout prix développer le port d'Anvers.

Nous ajoutons qu'il faut le développer largement, que les projets doivent être conçus d'une manière vaste, permettant tous les accroissements que l'avenir peut réclamer.

On a dépensé beaucoup d'argent à Anvers. Au moment où les crédits ont été sollicités, on les a trouvés considérables, énormes, excessifs peut-être.

L'expérience a prouvé qu'ils ont été insuffisants.

Il aurait fallu travailler davantage et plus vite, donc dépenser plus et plus rapidement.

Si de 1880 à 1890 l'on avait exécuté les grands travaux dont il est actuellement question pour Anvers, non seulement il n'aurait pas été dépassé par Hambourg et Rotterdam, mais peut-être ces deux ports n'auraient-ils jamais été à même de se développer et de nuire à Anvers.

Anvers s'est trouvé dans la situation d'un hôtelier dont les installations trop étroites ne suffisent pas à la foule d'étrangers qui viennent lui demander l'hospitalité.

Ceux qu'il n'a pu accueillir sont allés loger chez le voisin qui a pu lui aug-

menter ses locaux et qui jugeant le parti à tirer de la situation, s'est arrangé de façon à n'être jamais encombré, n'a jamais dû refuser personne ou loger à la mansarde des voyageurs habitués à être au bel étage. Or le client se trouvant mieux chez le second, n'a plus songé à retourner chez le premier.

* * *

Quelque regrettable que soit la situation actuelle, elle laisse au moins la place ouverte à l'espérance.

Aucune autre cause que l'insuffisance des installations maritimes n'est nécessaire pour l'expliquer.

Le mal est donc connu. Et le remède est connu par le fait même. Il suffit de l'appliquer.

Mais il faut cette fois faire grandement les choses, non seulement en tenant compte des besoins actuels, mais en prévoyant largement, très largement les besoins futurs.

La solution doit être telle qu'elle se prête à tous les développements du trafic et à toutes les modifications que l'on peut prévoir dans les conditions de ce trafic.

* * *

Il est évidemment très difficile de dire ce que l'avenir nous réserve.

Un des ingénieurs les plus distingués des États-Unis, M. Elmer Lawrence Corthell, l'a tenté cependant dans un mémoire sur « Le commerce maritime, son présent, son passé et son avenir », mémoire lu devant l'Association américaine pour l'avancement des sciences lors de la célébration de son cinquantième anniversaire.

Étudiant les modifications qui se sont produites dans le trafic maritime depuis 1848, M. Corthell en déduit ce qui se passera jusqu'en 1948.

« Le but spécial de ce mémoire », ainsi s'exprime l'auteur, « sera par conséquent de représenter d'une façon aussi juste que possible les besoins futurs par rapport aux dimensions des voies et à leur profondeur, et dans les ports du monde, afin que les gouvernements généraux et municipaux puissent savoir à quoi se prendre en fait d'améliorations dans les ports, afin que, au commencement du XX^e siècle, ils prennent les mesures nécessaires en fait de plans et de dépenses. »

Voici quelques-unes de ces prévisions. Nous conservons les termes dans lesquels s'exprime la traduction française, autorisée, du mémoire.

« POIDS DE COMMERCE APPORTÉ PAR LA MER (en millions de tonnes).

1848		26,5
1860		44,5
1880		113
1893		176,5
1898		201
1923		318
1948		435

» LONGUEUR MOYENNE DES VINGT PLUS GRANDS VAPEURS.

1848.		230	ft	(70 ^m ,1)
1873.		390	»	(118 ^m ,9)
1881.		460	»	(140 ^m ,2)
1891.		507	»	(154 ^m ,5)
1898.		541	»	(164 ^m ,9)
1923.		765	»	(233 ^m ,2)
1948.				

» Fondé sur le répertoire général du bureau *Veritas* de 1873 à 1898
 » inclus; les numéros depuis 1848 sont fondés sur le registre de Lloyd
 » de cette année d'après le tonnage donné.

» LARGEUR MOYENNE DES VINGT PLUS GRANDS VAPEURS.

1848		36.2	ft	(11 ^m ,0)
1873		43	»	(13 ^m ,7)
1881		45	»	(15 ^m ,7)
1891		54,5	»	(16 ^m ,6)
1898		61	»	(18 ^m ,6)
1923		80	»	(24 ^m ,4)
1948		100	»	(30 ^m ,5)

» Fondé comme ci-dessus.

» PROFONDEUR MOYENNE DES VINGT PLUS GRANDS VAPEURS

1848.		23	ft	(7 ^m ,1)
1873.		31,5	»	(9 ^m ,6)
1881.		30	»	(9 ^m ,1)
1891.		31	»	(9 ^m ,4)
1898.		39	»	(11 ^m ,9)
1923.		41	»	(12 ^m ,5)
1948.		43	»	(13 ^m ,1)

» Fondé comme ci-dessus.

» TIRANT CHARGÉ MOYEN DES VINGT PLUS GRANDS VAPEURS

1848		19	ft	(5 ^m ,8)
1873		24	»	(7 ^m ,3)
1881		24	»	(7 ^m ,3)
1891		27	»	(8 ^m ,2)
1898		29	»	(8 ^m ,8)
1923		31	»	(9 ^m ,4)
1948		33	»	(10 ^m ,0)

» Ces numéros, depuis 48 à 98, sont fondés sur des données fournies sur
 » la demande de l'auteur par les armateurs ou constructeurs, ou bien sur
 » des records dans les ports où les vaisseaux sont ou ont été possédés.

» VITESSE MOYENNE EN NOEUDS (milles de mer) DES VINGT PLUS GRANDS VAPEURS.

1848	9.2
1873	13
1881	15
1891	17.2
1898	18
1923	21
1948	24

» Fondé comme ci-dessus par correspondance récente spéciale pour ce
» mémoire.

» TONNAGE MOYEN DES VINGT PLUS GRANDS VAPEURS.

1848.	1,430
1873.	4,413
1881.	4,900
1891.	6,977
1898.	10,717
1923.	24,000
1948.	30,000

» VITESSE EN NOEUDS, PLUS RAPIDES VAPEURS.

1848.	10
1873.	17.5
1881.	19
1891.	20
1898.	22
1923.	26
1948.	30

» NOMBRE DE FORMES SÈCHES, LONGUES DE 500 FT. (152^m8) ET PLUS LONGUES.

1881.	23
1891.	58
1898.	75
1923.	125
1948.	176

» Fondé sur le répertoire annuel général du bureau *Véritas* et sur des ren-
» seignements par rapport aux docks en cours de construction ou à con-
» struire, obtenus par correspondance avec les ingénieurs qui sont de
» service. »

Il ne viendra évidemment à l'esprit de personne d'affirmer que ces prévi-
sions se réaliseront.

Certains des chiffres indiqués pour 1918 paraissent énormes, il suffit cependant pour qu'on les obtienne que les progressions constatées dans le passé se maintiennent dans l'avenir.

Et il est moins dangereux d'affirmer qu'ils se produiront que d'affirmer qu'ils ne se produiront pas.

*
**

Mais voici ce que l'on peut affirmer sans crainte de se tromper.

C'est d'abord que, toutes choses égales d'ailleurs, le port qui tiendra le mieux compte de ces prévisions, sera le meilleur et aura son avenir le mieux assuré.

Ensuite que, si les ports se disposent en vue de ces prévisions, celles-ci se réaliseront presque certainement, au moins en ce qui concerne les navires.

C'est que, si nous considérons le tirant d'eau, par exemple, les navires se règlent d'après les ports beaucoup plus que les ports d'après les navires.

De ce que les ports tâchent d'être à même de recevoir les plus grands navires, on conclut trop rapidement que les ports suivent les navires.

En réalité, les navires suivent les ports.

Lorsqu'un constructeur établit les dimensions d'un nouveau navire, il est évident qu'il sait d'avance que son navire pourra fréquenter tels ports.

M. Corthell est très formel à ce sujet, et il appuie sa manière de voir sur l'opinion de personnes d'une indiscutable compétence.

« Le *tirant d'eau* pour les vapeurs du présent et de l'avenir, voilà le » *desideratum* sur lequel il faudrait appeler l'attention urgente de tous ceux » qui désirent le développement continu du commerce, ainsi que la réduction des frais de transport, et un rabais dans les prix. »

« Je ne peux mieux formuler cette importante condition qu'en citant les » paroles d'un des principaux architectes de la marine, Dr. Francis Elgar, » architecte-consultant de la marine des grands « Fairfield Works » sur la » Clyde, et le dessinateur de la « Campania » et de la « Lucania ». Dans un » mémoire intitulé : « Vapeurs rapides de l'Océan », lu devant l'Institut » d'architectes de la marine en 1893, peu de temps après la construction des » dix vaisseaux, nous trouvons les paroles suivantes : *Grand tirant d'eau*. — » *Un des éléments les plus importants de la vitesse sur mer, à laquelle une » limite stricte est assignée actuellement par la profondeur d'eau dans les » ports et docks dont se servent les vapeurs rapides à voyageurs des deux » côtés de l'Atlantique. L'extrême limite de profondeur dans laquelle le » vapeur peut charger, aussi bien ici que sur le littoral américain, est de » 27 ft. (8^m,2). La « Campania », quoique sa longueur dépasse celle de » l'« Umbria » par 100 ft. (30^m,5), ne peut pas charger dans une plus » grande profondeur. Si les dimensions sous l'eau de la « Campania » » avaient été augmentées proportionnellement avec celles de l'« Umbria », son » tirant aurait été de 32 1/2 ft. (9^m,7). La longueur et la largeur de ce » genre de vaisseau augmentent, mais le tirant d'eau doit rester le même » Par conséquent, trouver la limite absolue de vitesse causée par la restric-*

» tion du tirant d'eau n'est qu'une question de temps, et, prenant en considé-
 » ration nos matériaux de construction actuels et nos machines de propulsion
 » c'est une question de peu de temps.

» Ce n'est pas seulement que le tirant d'eau actuel limité imposera finale-
 » ment une limite absolue de vitesse, les autres conditions restant telles qu'elles
 » son', mais l'effet produit en limitant la vitesse au point déjà atteint est très
 » nuisible. Si le tirant n'était pas restreint, on pourrait améliorer la forme
 » de section en lui donnant plus d'eau de cale et une courbe plus facile.

» Comme le déplacement est augmenté par l'augmentation du tirant, la
 » force nécessaire pour courir une tonne de déplacement à une vitesse donnée
 » est diminuée. Par conséquent, l'augmentation du tirant n'amène pas une
 » augmentation proportionnelle de force motrice, même quand on obtient
 » telle augmentation simplement par une immersion en plus sans améliora-
 » tion de forme qui serait autrement possible.

» On éprouverait plus les avantages d'un tirant augmenté dans une
 » grosse mer que dans l'eau calme, car la surface des vagues produirait
 » moins d'effet sur la partie inférieure de la coque, et l'on pourrait donner
 » une immersion plus constante aux propulseurs.

» Le commerce sur l'Atlantique commence à s'accroître d'une façon telle-
 » ment rapide, que dans peu de temps on demandera certainement des
 » vaisseaux plus grands et plus rapides. A Liverpool, la profondeur d'eau a
 » été augmentée, mais il faudra des ports et des docks beaucoup plus profonds
 » si l'on veut obtenir des plus grandes vitesses en mer sans trop de difficultés
 » et de frais. »

» J'espère que M. George Holmes, secrétaire de l'Institut des Architectes
 » de la Marine de la Grande-Bretagne, ne s'opposera pas à ce que je cite
 » quelques paroles de sa lettre en date du 18 mai 1898, car elle se rapporte
 » au sujet en question : « Quant aux dimensions futures des vaisseaux, c'est
 » le cas de l'armateur attendant l'ingénieur civil.

» Il est pour ainsi dire certain que les longueurs des vapeurs n'excéderont
 » pas de beaucoup celles de nos plus grands paquebots-poste, jusqu'à ce que les
 » ingénieurs civils, en augmentant la profondeur d'eau aux entrées des ports
 » et des docks, permettent aux architectes de la marine d'augmenter la profon-
 » deur des vaisseaux proportionnellement à leur longueur. Soyez sûr aussi que
 » l'architecte de la marine profitera des occasions que lui donnera l'ingénieur
 » civil.

» Les navigateurs expérimentés et les commerçants ayant affaire à de
 » grands vaisseaux, sont d'avis que l'impuissance à fournir la profondeur des
 » voies d'entrée et ports nécessaires à l'augmentation des vaisseaux portant
 » une grande quantité de marchandises, est très préjudiciable à la bonne
 » navigation et au transport économique

» Au fur et à mesure de l'augmentation de leurs dimensions, les vaisseaux
 » doivent être construits aussi plats que possible, afin de leur permettre
 » d'entrer dans les ports, ce qui nuit à leurs propriétés navigantes et les
 » rend plus dangereux et plus lourds. et, à cause de leur forme, plus sujets
 » à des accidents.

» Que fait l'ingénieur actuellement pour augmenter le tirant d'eau des vapeurs?

» Tout ce que ses patrons ont trouvé bien jusqu'ici de faire et de dépenser. C'est à eux — aux gouvernements des nations maritimes, aux conseils des ports — qu'il faut soumettre simplement, et instamment, les arguments pour la nécessité des profondeurs augmentées, malgré le peu d'empressement montré par les autorités à augmenter les dites profondeurs. C'est un fait évident, et dont on ne peut douter, qu'un port qui n'admet pas des vapeurs dont le tirant d'eau est d'au moins 30 ft (9^m,1) ne pourra être rangé parmi les principaux ports du monde; c'est-à-dire 33 ft (10^m,7) dans les voies d'entrée par les « sea-bars » (barres de mer); 32 ft (9^m,7) dans les canaux de rivière et autres entrées, et 31 ft (9^m,4) dans les ports, les bassins et sur les quais. »

*
* *

Il résulte de tout cela que le port qui s'établira dans de meilleures conditions que ses concurrents, verra aussitôt une clientèle spéciale se former pour lui et s'attacher à lui.

Notre préoccupation constante doit donc être d'améliorer les conditions du port d'Anvers même au delà de ce que les besoins actuels de la navigation réclament.

Plusieurs projets ont vu le jour.

Notre Section centrale s'écarterait de sa mission en les discutant. Son but a été de mettre en lumière l'urgence extrême d'une solution.

Quant à la solution elle-même, la meilleure sera celle qui non seulement satisfera aux besoins actuels, mais qui sera susceptible de se prêter à des développements successifs, qui permettra aux constructeurs de navires tous les progrès que le souci de la réduction des frais de transports ou de l'augmentation de la vitesse rend désirables.

Notre insistance paraîtra peut-être exagérée à quelques-uns, ceux-là oublient que l'avenir commercial et industriel de la Belgique est intimement lié au développement du port d'Anvers. Le développement de nos exportations, notre mouvement colonial, la création d'une flotte marchande belge, l'établissement d'ateliers de construction de navires, toutes ces questions si actuelles et si graves resteront sans solution si le port d'Anvers est compromis.

Ce ne sont donc pas seulement les intérêts de la ville d'Anvers qui sont en jeu, ce sont ceux du pays, et aucune question sous une apparence locale n'est en réalité d'un intérêt plus général.

Question relative au canal du Centre.

En même temps que l'amélioration du port d'Anvers, il faut développer nos voies de communications intérieures de toute nature.

La Section centrale a constaté avec satisfaction que les travaux relatifs à ces voies de communication sont poursuivis sur tous les points du pays.

La mise à grande section du canal de Charleroi, l'achèvement du canal

du Centre, le canal de Bruxelles au Rupel, l'amélioration de la Meuse, de l'Escaut, de la Senne et de la Dyle, le canal de la Lys à l'Yperlée, sont l'objet de crédits importants.

Les travaux des ports de Heyst, d'Ostende, ceux du canal de Terneuzen, l'amélioration de l'Ourthe sont également poursuivis.

Une seule question a été posée au sujet de ces travaux, mais diverses observations d'une portée générale ont été échangées.

La question posée est relative au canal du Centre.

Un membre s'était fait l'écho au sein de la Section du bruit que l'ascenseur de La Louvière n'avait pas un fonctionnement régulier.

Or quatre appareils de ce genre seront installés sur le parcours du canal. Il suffirait que l'un d'eux ne fonctionnât point pour que le trafic fût rendu impossible.

La Section centrale a désiré savoir si le Gouvernement a tous ses apaisements au sujet du fonctionnement des ascenseurs. Elle a désiré savoir aussi quel serait le coût du canal et quand ce travail serait achevé.

Nous donnons ci-dessous la réponse du Gouvernement à la question qui lui a été posée à ce sujet.

QUESTION.

La Section centrale désire savoir si le bon fonctionnement des ascenseurs est assuré?

Dans combien de temps le canal du Centre sera-t-il achevé?

Quelle était la dépense prévue pour ce canal? Quelle sera la dépense totale réelle?

RÉPONSE.

L'ascenseur n° 1, construit à Houdeng-Goegnies est en état de service depuis fin mai 1888. Depuis lors, on y a effectué plus de dix mille manœuvres complètes et l'ouvrage s'est parfaitement maintenu.

Les ascenseurs n° 2, 3 et 4, situés respectivement à Houdeng-Aimeries, Strepy, Bracquagnies et Thieu ne sont pas encore achevés; il reste à y placer les parties métalliques. Rien dans les travaux exécutés ne fait supposer que ces ascenseurs, lorsqu'ils seront achevés, ne se trouveront pas dans les conditions de l'ascenseur n° 1.

Le canal du Centre pourra être achevé en 1903.

La dépense d'établissement du canal du Centre a été évaluée pour la première fois en 1879 d'après un avant-projet différant sensiblement du projet primitivement adopté. Cette dépense était estimée à 15,650,000 francs.

Le projet définitif a été terminé en 1880, alors que les parties du canal situées entre Ville-sur-Haine et Mons et près de l'ascenseur n° 1 étaient déjà construites et que les parties métalliques de cet ascenseur étaient adjugées et en voie de construction. L'estimation faite à cette époque s'élevait à 21,500,000 francs.

Enfin, la dernière évaluation faite en tenant compte de tous les travaux déjà exécutés et adjugés date de fin 1898. Elle porte le total des dépenses à 21,500,000 francs.

Nécessité d'exécuter plus rapidement les travaux publics.

Il résulte de cette réponse que l'exécution du canal du Centre aura demandé vingt-cinq ans, soit un quart de siècle!

Plusieurs membres ont fait observer que cette longue durée est fréquente dans l'exécution des travaux de l'État. Il en résulte des pertes considérables sur les intérêts intercalaires sans compter celles qui résultent de ce que le commerce et l'industrie n'ont pas à leur disposition l'instrument dont ils attendaient le secours.

Il est incontestable que ces observations sont fondées, et la Section s'est arrêtée quelque temps à en rechercher les causes afin d'en éviter le retour.

*
* *

On a signalé d'abord que le personnel dont dispose le Gouvernement pour l'étude et l'exécution des projets est parfois trop peu nombreux.

A l'heure actuelle, cette insuffisance est particulièrement accentuée.

Les entreprises industrielles de nos compatriotes en Belgique et à l'étranger, l'extension intense et brusque de notre activité au dehors, réclament le concours d'un grand nombre d'ingénieurs.

Des situations fort belles, parfois brillantes, sont offertes à nos techniciens. De là une certaine désertion dans nos administrations publiques parmi les ingénieurs qui ont déjà quelques années de service et qui abandonnent l'État, précisément au moment où leur concours allait être le plus efficace.

Une certaine amélioration de la situation de ces ingénieurs est le remède indiqué à cette situation. Plusieurs l'ont signalé à la Chambre. Il nous suffit de la rappeler.

*
* *

Le mode de recrutement nouveau introduit depuis peu d'années, agit d'une manière plus intense pour empêcher les cadres d'ingénieurs d'être au complet.

Quand nos jeunes ingénieurs ont fait dans nos diverses Universités les cinq années d'études prescrites par la loi, et qu'ils ont conquis leurs diplômes, ils sont obligés, pour être admis dans nos administrations publiques, de se soumettre à un concours.

Le but du Gouvernement en organisant ces concours est de recruter les meilleurs sujets sortis de nos Universités.

A première vue, il semble que le moyen soit souverain.

En fait, il est inefficace et il aboutit parfois à un résultat diamétralement opposé.

Ce concours est une nouvelle épreuve qui vient s'ajouter aux six épreuves que nos jeunes ingénieurs ont subies à l'Université.

Elle leur demande un travail considérable, un temps très long pour la préparation, le programme du concours portant sur des matières des trois dernières années d'études.

Or, dans tout concours, le hasard des circonstances entre pour une part très grande dans les résultats.

Un même candidat verra ses chances varier : 1° d'après le nombre des places mises au concours; 2° d'après le nombre des candidats qui se présentent; 5° d'après la valeur de ces candidats.

Un excellent ingénieur peut échouer parce qu'il n'arrive pas en ordre utile, un ingénieur médiocre peut réussir parce que ses concurrents sont peu nombreux, ou moins savants que lui.

Il en résulte que de fort bons élèves, voire les meilleurs, se défont du concours et refusent de s'y présenter.

Un échec, quoiqu'il ne prouve rien au fond contre leur valeur, est cependant de nature à leur nuire ultérieurement dans leur carrière auprès des personnes qui ignorent — c'est le cas le plus fréquent — dans quelles conditions le concours a eu lieu.

D'autre part, les carrières se présentent nombreuses dans l'industrie privée, moins faciles sans doute que dans les fonctions publiques, réclamant plus d'initiative, d'énergie, imposant plus de responsabilité, moins bien rémunérées aussi le plus souvent au début, mais offrant en revanche des perspectives d'avenir beaucoup plus belles, un horizon presque sans limites à celui qui se sent outillé pour la lutte, que l'effort incessant ne rebute pas, pour qui le sentiment de la responsabilité personnelle est un stimulant au lieu d'un effroi, et qui à la vie monotone de l'administration préfère la variété d'une existence où le combat pour la supériorité développera chaque jour sa personnalité.

Depuis bientôt dix ans que l'expérience se poursuit, il est prouvé que le concours n'assure pas comme on le croyait, d'une façon régulière, à l'administration, les meilleurs éléments de nos écoles techniques.

Fréquemment le nombre de candidats s'est trouvé inférieur au nombre de places offertes.

A diverses reprises il a fallu, la nécessité faisant loi, admettre des candidats sans concours ou qui avaient échoué au concours.

Malgré cela, on n'a pu pourvoir à tous les besoins. Aussi semble-t-il que le moment soit venu de renoncer à un système qui donne de si maigres résultats et la Section centrale n'hésite pas à engager le Gouvernement à entrer dans cette voie.

*
* *

Une autre cause agit pour ralentir l'exécution des travaux et avec plus de puissance que la première : c'est le manque de crédits mis à la disposition du Gouvernement.

Or, ici la part principale de responsabilité incombe au Parlement.

Il faut bien reconnaître que nous nous faisons souvent une fausse idée de ce qu'est le Budget extraordinaire. Nous le considérons un peu comme un gâteau qu'il faut partager chaque année aussi équitablement que possible entre les diverses provinces, et même entre les divers arrondissements.

On perd de vue que les grands travaux publics, quel que soit l'endroit du pays où on les exécute, intéressent cependant le pays tout entier.

Que l'on consacre soixante millions à l'amélioration des voies navigables entre le bassin de la Meuse et celui de l'Escaut.

Ces travaux s'exécuteront pour la majeure partie dans le Limbourg.

Pourra-t-on en conclure que le Limbourg absorbe les ressources du pays? Qu'il est excessif de dépenser autant d'argent dans une seule province?

Qui ne voit combien des relations commodés, sûres, rapides, économiques entre la Meuse et l'Escaut importent au développement de l'industrie dans la vallée de la Meuse, au trafic du port d'Anvers, à nos expéditions vers les pays étrangers?

Nous faisons remarquer, il y a quelques instants, dans le même ordre d'idées, que tout le pays est intéressé à l'exécution des travaux d'Anvers.

C'est d'ailleurs une loi générale : à mesure que les relations entre les diverses parties du pays deviennent plus nombreuses, à mesure que les moyens de communication se développent, à mesure aussi le caractère local des choses s'atténue et l'intérêt général apparaît plus évident.

Un bout de route, un tronçon de vicinal en raccordant au réseau des chemins de fer une exploitation nouvelle, va permettre de distribuer sur tous les points du pays les produits de cette exploitation au grand bénéfice de tous les citoyens.

Sans doute, le coin de la province où il aura été exécuté en bénéficiera le premier, mais il n'est même pas certain qu'il en profitera le plus et il ne sera pas en tout cas le seul à en bénéficier.

C'est une grave erreur de prétendre que le Budget extraordinaire, sous peine de tomber dans l'arbitraire et l'injustice, doit nécessairement répartir chaque année ses faveurs entre les diverses parties du pays.

Telle est cependant l'idée qui domine trop souvent.

L'empire qu'elle exerce est un peu le résultat de notre organisation politique elle-même.

Elle règne d'abord dans le corps électoral dont l'immense majorité est peu à même de comprendre ces questions supérieures d'intérêt général.

De là elle pénètre le Parlement dont les membres, malgré toute leur bonne volonté et leur intelligence, sont parfois dans l'impuissance de se soustraire tout à fait aux exigences du dehors, si peu raisonnables et raisonnées soient-elles.

Pour donner satisfaction à ces exigences, sans compromettre cependant l'intérêt du pays, le Gouvernement est alors obligé de commencer les travaux un peu partout à la fois et comme les ressources en hommes et en argent dont il dispose sont limitées, il en résulte que l'exécution se fait avec lenteur.

*
* * *

Or, il faudrait rompre avec cette déplorable coutume. Tout le monde y perd, personne n'y gagne.

Et la perte est beaucoup plus considérable qu'on ne se l'imagine à première vue.

On aura mis vingt-cinq ans à faire le canal du Centre.

On aura dépense 21,500,000 francs, soit en moyenne 860,000 francs par an.

En adoptant le taux d'intérêts de 3 %, on constate que les intérêts intercalaires s'élèvent à la somme de fr. 10,793,616 34.

Or, supposons qu'on ait achevé le canal en dix ans, ce qui n'eût certes pas été impossible, on aurait chaque année exécuté pour 2,150,000 francs de travaux, et les intérêts intercalaires ne se seraient élevés qu'à fr. 3,886,760 73.

On aurait donc économisé la somme énorme de fr. 6,908,855 61, soit 7 millions de francs en chiffre rond, à peu près la valeur des 2,000 mètres de murs de quai en voie d'exécution à Anvers.

A cela il faut ajouter que les industriels auraient joui quinze ans plus tôt des avantages et des bénéfices que l'on espérait du canal du Centre.

*
* *

Mais, dira-t-on, en dépensant moins chaque année pour le canal du Centre, on a pu dans l'intervalle exécuter d'autres travaux qui auraient dû sans cela attendre trop longtemps.

Les ressources, même celles du Budget extraordinaire dues à l'emprunt, sont limitées.

Plus on dépense sur un point du pays, moins on pourra dépenser sur un autre.

C'est encore une erreur. Il convient de la dissiper.

Précisément parce que les ressources sont limitées faut-il veiller à bien les employer, à n'en rien laisser perdre.

Or, voici la comparaison des résultats obtenus par le système que nous combattons et par le système que nous préconisons.

Supposons que l'on ait à exécuter dans chacune de nos provinces un travail, un chemin de fer par exemple, qui doit coûter 4,500,000 francs et que l'on ne dispose chaque année que de 4,500,000 francs pour ces travaux.

On pourra répartir chaque année les 4,500,000 francs dont on dispose entre les neuf provinces, exécuter donc pour 500,000 francs de travaux dans chaque province.

Il faudra dans cette hypothèse neuf années pour exécuter ces travaux, et toutes les provinces auront leur chemin de fer en même temps au bout de la neuvième année.

Les intérêts intercalaires, calculés toujours à 3 %, s'élèveront à fr. 6,587,456 89.

Au lieu de procéder ainsi, supposons que l'on parvienne à exécuter chaque année le chemin de fer de l'une des provinces. On dépenserait ainsi dans une seule province chaque année la somme totale dont on dispose.

Dans cette hypothèse, la première province aura son chemin de fer au bout d'un an, la deuxième au bout de deux ans et ainsi de suite. La neuvième l'aura au bout de neuf ans.

La province la moins bien partagée aura donc son chemin de fer aussi tôt que dans la première hypothèse. Les huit autres l'auront plus vite. Et il n'y aura plus d'intérêts intercalaires, c'est-à-dire que le pays aura fait une économie de 6,500,000 francs!

Sans doute ces chiffres ne sont qu'hypothétiques, mais le raisonnement est

rigoureux, et d'ailleurs nous venons de voir à propos du canal du Centre que l'hypothèse est parfois, trop souvent même, une réalité.

Il fait voir comment l'intérêt local bien compris est d'accord avec l'intérêt général, et combien il importe de substituer à cette formule pratiquée aujourd'hui : *entreprendre beaucoup de travaux à la fois et les exécuter lentement*, cette autre formule : *entreprendre peu de travaux à la fois et les exécuter vite*.

C'est le seul moyen d'exécuter plus de travaux, à meilleur marché, et d'achever le plus rapidement possible ceux auxquels l'on s'intéresse.

Nécessité de vues d'ensemble dans l'exécution des travaux publics.

Il dépend surtout du Parlement de réaliser cette réforme dont les conséquences heureuses doivent frapper les moins clairvoyants.

Il faut cependant qu'il soit secondé par le Gouvernement.

Nous avons indiqué la part de responsabilité qui incombe au Parlement, c'est-à-dire à nous-mêmes.

Nous serons d'autant plus fondés à demander au Gouvernement de corriger de son côté ce qu'il y a d'insuffisant dans son action.

Ce que l'on peut lui reprocher, c'est de manquer de vues d'ensemble dans la conception des travaux, dans l'ordonnance générale de leur exécution, et jusque dans les services à réclamer de l'outillage que le pays possède déjà.

Nous n'en faisons pas bien entendu une critique à l'adresse du Gouvernement actuel.

Nous savons les efforts qu'il a faits et la justice autant que la vérité nous oblige à lui rendre hommage.

Nos observations ont plutôt pour but de l'engager à marcher d'un pas plus décidé dans la voie où il s'est engagé.

On a souvent déjà fait remarquer que les vues d'ensemble ont fait défaut dans l'établissement de notre réseau de chemins de fer.

L'excuse est qu'à l'origine du chemin de fer personne ne pouvait prévoir le développement énorme que devait prendre ce nouveau mode de communication.

Mais on n'oserait soutenir que des vues d'ensemble président à l'utilisation de nos voies navigables et de nos voies ferrées.

Nous sommes encore dans la période de lutte, le chemin de fer tâchant d'accaparer, au détriment des voies navigables, des transports qui devraient incontestablement être abandonnés à celles-ci. Or la bonne entente, la paix entre le rail et l'eau vaudrait au pays des économies considérables.

Si nous avions construit plus tôt nos chemins de fer vicinaux, beaucoup de lignes d'intérêt local, dispendieusement construites à l'écartement normal, auraient pu être remplacées par ces petits chemins de fer qui rendent de si grands services.

Est-il bien certain que dans la conception des installations de nos divers ports maritimes, nous nous sommes suffisamment rendu compte du rôle spécial de chacun d'eux ?

Et pour citer quelques questions plus spéciales :

Depuis de nombreuses années, on exécute des travaux d'amélioration au canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.

Est-on bien fixé sur le programme général à réaliser pour cette voie importante? N'est-il pas à craindre qu'une bonne partie des sommes dépensées l'aura été en pure perte?

Voici plus de soixante ans que la question de l'écoulement des eaux de la Lys et de l'Escaut revient périodiquement à l'ordre du jour.

Des solutions, fragmentaires toujours, ont été, à des intervalles irréguliers, décrétées et parfois réalisées.

C'est là cependant un problème d'une grande importance, lié à celui de la navigabilité de l'Escaut maritime.

Ne serait-il pas temps de décider qu'aucun volume d'eau ne sera distrait du bassin de l'Escaut?

C'est un de nos anciens collègues du banc d'Anvers, M. De Decker si nous ne nous trompons, qui a dit un jour que chaque goutte d'eau enlevée à l'Escaut était remplacée par un grain de sable.

Ne conviendrait-il pas d'élaborer enfin un programme général tenant compte de la nécessité primordiale de rendre aussi bonne que possible, même au prix de grands sacrifices, la navigabilité de l'Escaut et d'en poursuivre énergiquement la réalisation?

On ne se figure pas les sommes perdues uniquement parce que les vues d'ensemble font défaut dans la conception ou l'exécution des travaux.

A Gendbrugge, près de Gand, une écluse a été construite sur l'Escaut vers 1869-1870. Elle n'a été mise en service que vingt ans après, vers 1889!

Cet ouvrage doit avoir coûté une couple de millions. Les intérêts perdus furent donc de un million et demi en chiffres ronds, et il fallut encore dépenser environ un million pour mettre l'écluse en activité.

L'exécution des travaux de construction du Haut-Escaut fournirait matière aussi à quelques réflexions dans cet ordre d'idées, aussi bien que dans l'ordre d'idées où nous nous sommes placés plus haut à propos de la lenteur des des travaux.

Il s'agissait de substituer la navigation permanente par écluse à sas à la navigation intermittente par bords d'eau.

Les travaux furent décidés vers 1862-1863.

Ce ne fut qu'en juin 1894 que le dernier bond d'eau eut lieu.

Les diverses écluses furent achevées approximativement vers les dates suivantes :

Écluse d'Antoing	1865
— d'Espierre	1869
— de Constantin	1870
— de Berchem.	1875
— de Syngthem.	1880
— d'Audenaerde	1883
— de Semmersaeke	1886

L'écluse de Berchem, terminée en 1875, n'était pas encore en service en 1880 parce que le lit de l'Escaut n'était pas assez approfondi à l'aval de l'écluse de Constantin.

Un fait analogue s'est passé pour l'écluse de Synghem.

*
* * *

On parle beaucoup en ce moment de la réfection et d'un meilleur entretien des routes.

Le cyclisme, l'automobilisme naissant et plein d'avenir, ont reporté l'attention sur ces voies de communication que l'on croyait démodées.

Ici encore, il faudrait procéder avec méthode, commencer par se rendre compte de l'intensité de la circulation, de sa nature, afin d'en déduire des indications utiles sur le mode de réfection ou d'entretien le plus avantageux.

Le dernier travail de l'espèce remonte à 1879. On avait cette année procédé du 10 mai au 24 novembre au relevé des charges sur les routes de l'État. Le tonnage moyen constaté était de 19,345 tonnes par an.

En 1834, un autre recensement avait été fait au moyen du relevé des recettes faites aux barrières. De la comparaison du relevé de 1879 et du relevé de 1834, il résultait que sur certaines routes charbonnières de Mons à Bruxelles, Soignies-Mariemont, Charleroi-Bruxelles, Liège-Bruxelles, le trafic n'était plus en 1877 que le septième de celui de 1834.

Ne serait-il pas intéressant de savoir ce que le trafic est devenu aujourd'hui, et ce travail ne donnerait-il pas de précieuses indications sur les services que les routes rendent encore ou peuvent rendre à l'avenir?

Peu de pays sont aussi bien dotés que le nôtre au point de vue des voies de communication.

Nous avons en chiffres ronds :

2,200	kilomètres	de voies navigables;		
4,800	id.	de chemins de fer à écartement normal;		
2,200	id.	de chemins de fer vicinaux;		
34,725	id.	de routes	de l'État. . .	7,500 kilomètres;
			provinciales . .	1,600 id.
			vicinales. . .	25,500 id.
			concedées . .	125 id.
			TOTAL. . .	34,725 kilomètres.

Ces quatre réseaux coexistent sur une superficie de 29,000 kilomètres carrés seulement.

Chacun d'eux va se développant chaque année, tissant ses mailles dans tous les sens au milieu des mailles des autres réseaux.

C'est l'indice d'une intensité de vie industrielle et commerciale sans précédent.

Mais combien les résultats de ce magnifique système de voies de communication seraient plus considérables encore si, par une étude attentive et permanente, portant sur l'ensemble de ces réseaux, on arrivait à bien

se pénétrer de ce que l'on peut demander à chacun d'eux, du secours qu'ils doivent mutuellement se prêter, du rôle assigné à chacun, des modifications ou des extensions qu'ils réclament, du mode d'exploitation qui leur convient le mieux, afin que le rendement de chacun d'eux étant porté au maximum, le prix de transport, ce facteur si important du prix de revient, soit par le fait réduit au minimum et que tous nos centres de production puissent jeter dans nos ports et dans nos gares frontières, le surcroît toujours plus grand de notre production et recevoir du dehors les matières premières, qui doivent réaliser pour nous le rêve des alchimistes du moyen âge, et se transformer en or entre nos mains.

Voilà pourquoi nous insistons sur l'utilité, sur la nécessité des vues d'ensemble dans la conception de nos travaux publics de toute nature.

Nécessité de se tenir au courant de ce qui se passe à l'étranger.

Ces vues d'ensemble qui nous paraissent indispensables doivent d'ailleurs tenir compte de ce qui se passe à l'étranger.

Le développement des relations internationales est tel que l'exécution d'un canal, d'un chemin de fer, en Allemagne, en France ou ailleurs, l'adoption d'un tarif nouveau, l'abolition d'un droit de navigation, peut avoir une influence énorme sur notre trafic intérieur ou extérieur, peut nous obliger à l'exécution de travaux nouveaux, à la modification des voies existantes.

Il faut donc que nous ayons sans cesse le regard fixé sur ce qui se fait, mieux encore sur ce qui se prépare au delà de nos frontières.

Nous devons observer les mouvements de nos rivaux, pénétrer leurs intentions, deviner leur tactique.

Un de nos ingénieurs les plus distingués, M. Dufourny, ingénieur en chef, directeur des Ponts et Chaussées, qui s'occupe avec un talent et un zèle qu'on ne saurait trop louer, des questions relatives à nos transactions internationales, a publié en 1896, dans les *Annales des Travaux publics*, une notice du plus haut intérêt sur le port de Mannheim-Ludwigshafen.

Il y rend compte des résultats de la lutte des tarifs entre les chemins de fer de la Prusse et le Rhin et dont l'objectif était de combattre Anvers et Rotterdam au profit de Brème et de Hambourg.

Hambourg et Brème ont sur Anvers et Rotterdam un désavantage marqué quant à la distance par voie ferrée.

De Bâle à Anvers, il y a	609	kilomètres
— Rotterdam	729	—
— Hambourg	884	—
— Bremerhafen	865	—

« Et nonobstant, dit M. Dufourny, ils arrivent à transporter le coton, le café, le pétrole, à prix égal ou à *un prix inférieur à celui demandé par les ports belges et néerlandais* sur les marchés de Bâle, Coire, Glaris, Zurich, Saint-Gall, Lucerne, c'est-à-dire sur les principaux marchés de la Suisse. »

Quelques lignes plus loin, il rend compte de l'influence qu'a eue le percement du Saint-Gothard et de l'Arlberg.

« La grande ligne du Gothard a été inaugurée le 29 février 1880; elle a mis Gênes à 573 kilomètres de Bâle et à 400 à 500 kilomètres seulement des principaux marchés de la Suisse. »

« Les envois de la Suisse à destination des pays du Levant, Turquie, Grèce, Asie Mineure, au lieu de passer par Mannheim et Anvers, sont naturellement dirigés par Gênes, qui offre l'avantage de la traversée la plus courte et, conséquemment, des frets beaucoup plus réduits. »

« Le percement du Gothard a été suivi, à fort court délai, de celui de l'Arlberg dont la portée économique, sans être égale à celle du Gothard, est cependant considérable. »

« Trieste, Fiume et Venise sont aujourd'hui trois concurrents des plus sérieux qui disputent les marchés de la Suisse à Gênes et à Mannheim! Ils sont géographiquement placés dans une position si avantageuse pour les provenances de la mer Noire et de la mer d'Azof, qu'ils importent à des frets de 25 % inférieurs aux ports de Rotterdam et d'Anvers, où viennent charger les bateaux de Mannheim. »

Ce qui se passe à des centaines de kilomètres de chez nous, l'application d'un tarif spécial, l'ouverture d'une nouvelle ligne, peut donc nous atteindre directement.

Nécessité d'instituer un organisme spécial s'occupant surtout des questions de transport.

C'est pourquoi il nous faudrait un organisme dont la mission serait de nous tenir au courant, aidé au besoin par nos agents diplomatiques et consulaires, des projets de nos concurrents, des facilités nouvelles offertes à nos clients afin que nous puissions, en temps opportun, prendre les mesures nécessaires pour combattre dans la mesure du possible les dangers qui nous menacent.

Il devrait être en relations avec nos Départements des Travaux publics, des Chemins de fer, des Affaires étrangères et des Finances. Rattaché à l'un quelconque d'entre eux, il signalerait au Gouvernement les travaux à exécuter, les mesures à prendre, pour nous conserver notre trafic ou le développer.

Il serait le trait d'union entre des services qui, à raison de l'extension qu'ils ont prise, doivent nécessairement rester distincts, mais entre lesquels devrait exister une grande unité de vues au lieu d'une indifférence ou d'une rivalité qui frise parfois l'hostilité.

L'importance de ce rouage, toute considérable qu'elle serait, n'entraînerait

cependant pas une grande extension du personnel administratif actuel, ni, par conséquent, de grandes dépenses.

Nos divers Départements comptent certainement des hommes capables de comprendre une pareille mission et de la conduire à bien.

Il suffirait de leur donner l'occasion et les moyens d'agir.

L'Exposé des motifs du Budget extraordinaire fournirait chaque année au Gouvernement l'occasion de tenir les Chambres au courant, dans la mesure nécessaire, de la marche générale des travaux entrepris ainsi que de ses projets d'avenir.

Ce Budget prendrait ainsi son véritable caractère.

Il ne serait plus simplement l'énumération des faveurs accordées aux diverses localités du pays, mais l'affirmation des vues du Gouvernement quant au développement de l'outillage économique du pays.

L'intérêt général mis davantage en lumière, la portée du Budget extraordinaire serait mieux comprise, il attirerait davantage l'attention du Parlement et, par là même, le Parlement serait mieux disposé à seconder le Gouvernement dans l'exécution de ses projets proposés pour le bien du pays tout entier.

Au manque de vues harmoniques dont nous avons souvent souffert jusqu'à présent, à la timidité qui a fréquemment marqué nos entreprises, à la lenteur dans l'exécution, à l'absence de suite dans les idées, succéderaient la prévoyance, l'unité et l'ampleur des vues, la justesse dans la conception, la promptitude dans l'action.

Répetons ici qu'en formulant ces idées, nous n'avons aucune intention d'attaquer ni l'administration, ni le Gouvernement, et nous ne voulons rendre ni l'un ni l'autre responsable d'une situation dont nous nous plaignons.

Nous croyons plutôt que cette situation est le résultat de la façon dont l'opinion a compris l'exécution des grands travaux publics, façon erronée et trop particulariste qui, par le fait même de notre organisation politique, a trouvé écho au sein des Chambres.

Nous pensons que si l'attention de notre administration est attirée sur ce point, elle ne demandera pas mieux que de s'engager dans une autre voie, et nous pensons que le Gouvernement lui-même, en insistant auprès des Chambres et en éclairant l'opinion, arriverait après quelque temps et au prix de quelques efforts, à imprimer à son action cette unité et cette persévérance qui seules permettent de réaliser les grandes choses.

Le boulevard de grande ceinture à Bruxelles.

En ce moment même, le Gouvernement nous donne la preuve que ces idées ont toute chance de trouver accueil auprès de lui.

Il résulte d'une réponse faite à une question de la Section centrale, que la création d'un boulevard de grande ceinture est dès à présent en voie d'exécution dans l'agglomération bruxelloise.

On sait combien l'exécution de voies de communications, capables d'une suffisante circulation, est onéreuse dans nos villes à rapide développement.

Prévoir ces voies au moment où leur exécution est aisée et ne demande que de légers sacrifices, les établir assez largement pour qu'elles puissent satisfaire à tous les besoins de l'avenir, est certes une chose sage et qui doit rencontrer une approbation unanime.

Si la Section centrale a posé une question à ce sujet, ce n'est pas dans une pensée de blâme. Elle a désiré simplement être renseignée sur les conditions dans lesquelles le travail était exécuté, plusieurs membres de la Section regrettant d'ailleurs qu'on n'eût pas donné plus tôt à la Chambre des renseignements complets sur ce travail important.

Nous donnons ci-dessous le texte de la question avec la réponse que le Gouvernement y a faite.

QUESTION.

La création d'un boulevard de grande ceinture est décidée, dit-on, par le Gouvernement, les frais en seront supportés par le Gouvernement et par des particuliers.

Quel est le chiffre de l'entreprise?

Quel est l'intervention de l'État?

Quel est le concours des particuliers? Quels sont ces particuliers?

Pourquoi cette convention n'est-elle pas soumise aux Chambres?

Pourquoi ne la publie-t-on pas?

Où sont inscrits les crédits nécessaires pour leur exécution? Dans quel budget, à quel article?

RÉPONSE.

La création d'un boulevard entre le Tir National et la caserne d'artillerie sur Etterbeek, a pour but de fixer, dans l'intérêt de l'agglomération bruxelloise, les niveaux des nombreuses constructions qui s'élèvent de ce côté et les profils de raccordement des nombreuses rues qui s'ouvrent dans ce périmètre.

Le Gouvernement a chargé M. Parmentier d'acquérir, d'accord avec les communes, par voie d'expropriation par zones, les terrains nécessaires à l'assiette de ce boulevard.

Il y avait urgence à opérer ainsi, pour éviter les spéculations qui allaient se produire au détriment des finances de l'État et des communes, et éviter de devoir démolir, plus tard, des constructions nouvelles qui auraient été élevées dans le tracé et aux abords du boulevard.

Si l'État avait opéré lui-même, comme la loi lui refuse le droit d'expropriation par zones, il aurait payé les emprises un prix très élevé et n'aurait pu raccorder le boulevard aux voies existantes, de manière à donner satisfactions aux nombreux intérêts en cause. Les raccordements nécessitent tant en déblai qu'en remblai l'exécution de 250,000 mètres cubes de terrassements effectués gratuitement par l'entreprise qui seule disposait des terrains d'emprunt et de dépôt.

Les terrassements sont confiés à l'entrepreneur de l'avenue de Tervueren

à un prix qui a été débattu et fixé par l'administration des Ponts et Chaussées. Ce prix de 90 centimes le mètre cube est très faible, eu égard à la grande distance de transport des terres. On ne pouvait l'obtenir que d'un entrepreneur ayant son outillage et ses installations sur place. Tout autre entrepreneur eût dû recevoir de fr. 1,80 à 2 francs le mètre cube.

Tout le reste de l'entreprise des travaux est à donner. Il a été décidé qu'il serait procédé dans ce but à une adjudication publique dès que les ressources budgétaires le permettraient.

Ces travaux sont imputables sur les fonds portés annuellement au Budget du Ministère de l'Agriculture et des Travaux publics pour les routes.

Le dégagement des Musées.

L'accord s'est moins complètement établi au sujet du crédit de 3,500,000 fr. que, dans une pensée de prévoyance également, le Gouvernement sollicite à l'article 4 pour l'achat de terrains compris entre la rue Caudenberg et la rue des Trois-Têtes.

D'après la note préliminaire du Budget, cette acquisition « s'impose si l'on veut ne pas rendre à tout jamais irréalisable le dégagement des Musées.

» Les Chambres ne seront appelées à se prononcer sur le projet même que lorsqu'il pourra faire l'objet de propositions nettement libellées, avec indication de la dépense à faire et des voies et moyens à y affecter. Elles statueront alors en pleine connaissance de cause, mais jusque-là il importe que la question reste entière.

» Si la Législature est favorable au projet, elle pourra se féliciter d'avoir pris la mesure conservatoire qui est proposée; si, au contraire, elle y est défavorable, elle ne devra pas regretter d'avoir acquis des terrains qui pourront être réalisés avec toute facilité et sans préjudice pour le Trésor public. »

Ces explications n'ont pas paru suffisantes à la majorité de la Section centrale, qui a posé au Gouvernement la question suivante :

QUESTION.

Le Gouvernement semblant avoir en vue un travail déterminé, la Section centrale désire avoir en communication, les plans ou au moins l'avant-projet de ce travail.

Elle demande aussi l'indication précise des parcelles de terrains à acquérir. Voici la réponse du Gouvernement.

RÉPONSE.

La proposition de crédit se rattache moins à un travail déterminé qu'à un projet susceptible d'être traduit en plan de plus d'une manière. Des dessins ont été publiés et reproduits dans des journaux, mais ils n'ont aucun caractère officiel, et le Gouvernement n'a jamais eu à en délibérer.

C'est précisément parce qu'il n'y a ni plan, ni devis, ni éléments d'appréciation positifs que le Gouvernement a fait ressortir dans l'Exposé des motifs qu'il ne s'agit pas en ce moment de statuer sur un projet, mais uniquement de prendre les mesures nécessaires pour ne pas le rendre irréalisable.

Les parcelles à acquérir sont celles teintées en bleu et en rose sur le plan terrier ci-joint.

La Section centrale a déposé le plan, dont il est question ci-dessus, sur le Bureau de la Chambre où les membres de la Chambre pourront en prendre connaissance.

Une longue discussion s'est engagée à ce sujet au sein de la Section centrale.

L'utilité du travail projeté a été contestée. On a surtout mis en doute la nécessité d'acquérir les terrains avant d'être fixé sur le travail lui-même.

Enfin la crainte a été formulée de voir l'avenir engagé par le vote du crédit et la Chambre obligée de voter plus tard des sommes considérables pour permettre l'achèvement d'un travail entamé, sans qu'elle ait été mise à même d'en juger l'importance.

Aussi une motion d'ajournement du crédit a-t-elle été formulée.

Elle a été vivement combattue par les membres partisans du crédit.

Ils ont fait observer que le vote du crédit sollicité n'engage en aucune façon la Chambre, qui aura l'occasion de se prononcer en temps et lieu sur le travail que le Gouvernement a en vue pour le dégagement des Musées.

Les raisons données par le Gouvernement semblent péremptoires. Elles sont la preuve d'une prévoyance qu'il faudrait encourager au lieu de critiquer.

La ville de Bruxelles a un capital considérable engagé dans ces terrains. On ne peut lui demander de laisser ce capital improductif jusqu'à l'époque où la Chambre se sera prononcée sur le dégagement des Musées.

Si l'État n'achète pas les terrains, des constructions nombreuses ne tarderont pas à y être élevées.

Si la Chambre se prononce en faveur du dégagement des Musées, il faudra alors exproprier ces constructions coûteuses et les démolir. Ce serait un gaspillage impossible à justifier.

Au contraire si, l'État étant propriétaire des terrains, la Chambre se prononce contre le dégagement des Musées, les terrains pourront être revendus à un prix supérieur à celui auquel ils auront été achetés.

Acheter les terrains réserve donc et l'avenir et la liberté de la Chambre.

Ne pas les acheter engage l'avenir : ou bien l'on devra renoncer au dégagement du Musée, ou bien l'on devra se résigner à des dépenses effrayantes.

Sans se prononcer sur la question de savoir comment le problème doit être résolu dans ses détails et en faisant toutes les réserves nécessaires sur la question des dépenses, il faut bien reconnaître qu'il est temps de s'occuper du dégagement du Musée.

La situation actuelle ne saurait perdurer. Elle a été dénoncée vingt fois à la Chambre comme insuffisante et dangereuse.

Et l'on peut dire que s'il n'y a pas été plus tôt porté remède, c'est à défaut

d'avoir réussi à trouver à ce difficile problème, une solution tout à fait satisfaisante.

Aujourd'hui, un avant-projet a été élaboré par M. l'architecte Maquet, membre de l'Académie et de la Commission royale des Monuments, qui rencontre une faveur exceptionnelle parmi tous ceux qui s'intéressent dans notre pays aux choses artistiques.

De nombreuses pétitions ont été adressées par nos cercles artistiques à tous ceux dont l'intervention peut hâter l'adoption du projet.

La première en date est celle de la Société des Beaux-Arts de Bruxelles adressée à MM. les Ministres des Finances, des Beaux-Arts ainsi qu'à M. le bourgmestre de Bruxelles.

Depuis lors, la classe des Beaux-Arts de l'Académie royale de Belgique a déclaré, à l'unanimité, approuver l'idée du projet Maquet.

Le Cercle artistique et littéraire de Bruxelles a envoyé une pétition dans le même sens aux membres de la Chambre et au Gouvernement.

A la date du 14 juillet, cette pétition avait reçu les adhésions du Cercle artistique, littéraire et scientifique d'Anvers ;

De la Société royale belge des Aquarellistes ;

Du Cercle « Arte et Labore », d'Anvers ;

Du Cercle « Labeur », de Bruxelles ;

Du Cercle Artistique, de Termonde ;

De la Société des Aqua-fortistes belges ;

Du Cercle Artistique de Tournai ;

Du Cercle « Le Sillon », de Bruxelles ;

Du Cercle « La Libre Esthétique », de Bruxelles ;

Du Cercle pour l'Art, de Bruxelles ;

De la Société royale de l'Académie de musique de Louvain, Cercle artistique et littéraire.

Plus récemment, la Commission royale des monuments a fait connaître à M. le Ministre de l'Agriculture, des Travaux publics et des Beaux-Arts, son avis favorable au projet.

Cet ensemble d'adhésions a ceci de particulier, qu'il réunit dans un même sentiment la province et la capitale.

L'opposition qui souvent se fait jour en province lorsqu'il s'agit de travaux à exécuter dans la capitale n'existe donc pas ici, il est intéressant de le faire remarquer. C'est qu'il y a des raisons décisives de dégager et d'agrandir les Musées.

La pétition du Cercle artistique et littéraire de Bruxelles les expose ainsi :

« Les Musées, en contact immédiat avec une série de maisons de commerce — de construction ancienne et encombrées de marchandises — superposés en outre au Dépôt des Archives, courent des risques quotidiens d'incendie. La question de leur dégagement n'a reçu qu'un commencement de solution par la construction du Palais de la rue de la Régence. Celui-ci, bientôt désaffecté de sa destination primitive de Palais des Beaux-Arts, fut, par nécessité et malgré de vives oppositions, transformé en un

» musée où les œuvres précieuses des maîtres anciens ont trouvé un abri.
» Mais une partie notable de nos collections nationales, celle qui contient
» les chefs-d'œuvres de la peinture belge au XIX^e siècle, a dû, dans les
» galeries de l'Ancienne Cour, rester exposée aux multiples dangers d'un
» voisinage effrayant.

» Et par leur contiguïté et leurs communications avec les bâtiments de
» la Bibliothèque royale, ces galeries offrent encore, pour d'inappréciables
» richesses, de graves risques de destruction.

» Ces richesses constituent le patrimoine commun de tous les citoyens.
» Il n'est pas un seul habitant du territoire qui ne soit personnellement et
» directement intéressé à leur conservation. La capitale du royaume en a
» reçu le dépôt, il incombe aux pouvoirs publics de la mettre en mesure de
» préserver ce dépôt et de le défendre contre tous les dangers, fût-ce au
» prix des plus grands sacrifices.

» Ces mêmes galeries de l'Ancienne Cour comportent quelques salles
» exiguës — dont le nombre diminue d'ailleurs à mesure qu'augmentent
» nos collections — et où se succèdent étroitement les expositions multiples
» des œuvres d'artistes contemporains.

» Pour chacun des Salons triennaux de Bruxelles, le Gouvernement se
» voit forcé d'improviser à grands frais des aménagements provisoires,
» baraquements incommodes et éminemment dangereux.

» Or, l'École belge compte parmi les plus nombreuses et les plus célèbres
» du monde. Par l'importance et par la valeur de ses productions, elle riva-
» lise avec les écoles d'art des plus grandes nations. Les œuvres de ses artistes
» enrichissent tous les musées. Il est humiliant de la voir, dans notre propre
» capitale, où elle devrait pouvoir affirmer toute sa vitalité et offrir aux
» artistes étrangers une noble hospitalité, réduite à ces conditions mesquines
» d'installation, plus défectueuses que dans n'importe quelle autre grande
» ville en Europe. Le triste effet de cette infériorité rejaillit sur le pays
» entier! »

Toutes ces raisons ont été produites maintes fois devant la Chambre.

De nombreux orateurs ont reproché au Gouvernement son inaction. Aujourd'hui que le Gouvernement étudie un projet, il serait étrange de voir la Chambre le mettre dès à présent, et avant même qu'il ait pu terminer ses études, dans l'impossibilité de le réaliser.

Une pareille attitude ne serait justifiée que si l'on indiquait un autre moyen de résoudre le problème.

Or toute la question se réduit à ces termes fort simples. Les Musées ne peuvent être maintenus dans leur état actuel. Ils faut les mettre à l'abri du danger d'incendie, il faut les agrandir.

Pour cela, il faut ou bien les déplacer, ou bien les laisser où ils sont, sauf à examiner si l'on peut les mettre à l'abri de l'incendie et les agrandir à suffisance.

Convient-il de les déplacer?

Il suffit d'un instant de réflexion pour être convaincu que cette question doit être résolue négativement. Car où trouver un meilleur emplacement?

ou même un bon emplacement? Et pourquoi irait-on ériger ailleurs des constructions évidemment fort coûteuses, alors qu'il serait difficile de trouver à utiliser convenablement pour une autre destination les locaux actuels?

Les Musées sont situés au centre de l'agglomération bruxelloise, condition essentielle pour des collections qui doivent être facilement accessibles à toutes les classes de la société. Il n'y a donc aucune raison de les déplacer. Mais il faut les mettre à l'abri du feu et il faut les agrandir.

Pour cela il faut les dégager, et les expropriations nécessaires au dégagement laisseront disponibles des espaces suffisants pour les agrandissements indispensables.

Telles sont les raisons qui militent en faveur du projet que le Gouvernement étudie.

Les Musées renferment des trésors d'art d'un prix inestimable. Il serait indigne de notre pays de ne pas prendre les mesures nécessaires pour assurer leur conservation.

Ces motifs n'ont pu décider la majorité de la Section centrale à voter le crédit demandé.

Celui-ci a été ajourné par quatre voix contre trois.

Des membres après avoir voté l'ajournement, ont tenu à déclarer à nouveau que leur vote ne devait pas être considéré comme l'expression d'une opposition au principe du projet dont le Gouvernement désire permettre éventuellement la réalisation. Ils sont d'avis qu'avant que la Chambre émette un vote quelconque au sujet de ce projet, il est nécessaire qu'elle en ait une connaissance complète. Leur crainte est que la Chambre se trouve engagée dans des dépenses dont le montant n'est pas déterminé, et qu'elle se trouvera plus tard forcée de voter, pour ne pas laisser inachevée une œuvre qu'elle n'aurait peut-être pas laissée entreprendre, si elle avait été renseignée exactement sur le montant des dépenses à faire. Ils désirent éviter ce qui s'est déjà passé à diverses reprises dans notre pays, notamment pour le Palais de Justice de Bruxelles. Ils ajoutent qu'il est contraire à la bonne gestion des affaires de demander un crédit de 3,500,000 francs pour un projet que la Législature ne connaît pas et qu'on déclare même pas exister!

A propos du dégagement des Musées, des membres de la Section ont demandé d'attirer l'attention du Gouvernement sur les réclamations faites par la ville de Bruxelles en vue d'obtenir des « compensations à raison des charges imposées par son rôle de capitale ».

Sans soutenir que la ville de Bruxelles a le droit strict de réclamer ces compensations, ces membres sont d'avis qu'il serait équitable de lui en accorder.

Les motifs que la ville de Bruxelles fait valoir sont exposés d'une manière détaillée dans un rapport présenté au collège par M. le Bourgmestre et dont un exemplaire a été envoyé à chacun de nos collègues de la Chambre.

Arcade du Cinquantenaire.

Un crédit de 100,000 francs est sollicité à l'article 8 du chapitre premier du Budget pour l'arcade du Cinquantenaire.

La Section a désiré savoir exactement à quels travaux cette somme est destinée et aussi quels sont les projets du Gouvernement au sujet de l'achèvement de l'arcade.

Elle a posé au Gouvernement une question que nous donnons ci-dessous, ainsi que la réponse.

QUESTION.

La Section centrale demande le plan des travaux à exécuter.

Elle demande quelles sont les intentions du Gouvernement quant à l'achèvement de l'arcade.

Elle désire savoir quel serait le coût de ces travaux d'achèvement.

Elle demande pourquoi l'armature en fer de l'Arcade provisoire n'est pas encore enlevée.

RÉPONSE.

Il n'est question, pour le moment, que d'araser les pieds-droits de l'arcade jusqu'aux naissances de la voûte.

Les plans seront demandés à l'architecte pour être communiqués à la Section centrale.

La Chambre avait exprimé le désir de voir modifier le dispositif de l'arcade et, en conséquence, elle a réclamé une nouvelle étude. Celle-ci a été faite, mais il a été reconnu qu'aucun changement important ne pouvait plus être apporté au projet primitif déjà en grande partie exécuté au moment où la susdite demande a été présentée.

Le Gouvernement a l'intention de faire ultérieurement des propositions pour l'achèvement de l'arcade. Le coût des travaux d'achèvement serait de 1,700,000 francs, quadriges compris. Sans le quadriges, la dépense serait réduite de 400,000 francs.

L'armature provisoire sera enlevée à bref délai.

Les plans des travaux à exécuter ont été communiqués à la Section. Ils seront déposés sur le Bureau de la Chambre pendant la discussion du Budget.

Le croquis explicatif qui les accompagne permettra à la Chambre de se rendre un compte exact des travaux dont il s'agit.

Lors de l'exposition de Bruxelles de 1897, il fallait, d'après la convention conclue avec le Comité de l'exposition, terminer les travaux prévus pour les pieds-droits de l'arcade à une date déterminée.

Il fut impossible d'exécuter cet engagement. Pour permettre le placement de l'arcade provisoire, on fut obligé de placer rapidement, sans mortier et sans ancrages, les pierres des parties supérieures des pieds-droits.

Il y a lieu aujourd'hui de procéder au placement définitif de ces pierres. Ce travail est urgent. Certaines pierres, posées à sec, sans mortier, ont nécessairement dû être maintenues par des cintres d'étalement. Posés en 1897, ces cintres sont en très mauvais état et leur enlèvement s'impose si l'on veut éviter des accidents.

Le crédit proposé permettra en outre de placer un grand nombre de pierres qui sont à pied-d'œuvre et qui ont été payées grâce aux crédits antérieurs.

Ces pierres, déposées du côté de l'avenue des Nerviens, vers Etterbeek, sont exposées à diverses causes de détérioration. En ce moment déjà, un certain nombre d'entre elles devront être retaillées et même remplacées.

Il convient donc de les placer le plus tôt possible.

Enfin, il est indispensable d'araser les maçonneries à un même niveau, c'est-à-dire de les monter jusqu'à une même hauteur en tous les points des pieds-droits.

Négliger ce travail serait compromettre la bonne exécution de l'ensemble des maçonneries. Grâce à lui, il sera possible de couvrir convenablement la partie supérieure des pieds-droits et de soustraire ainsi les maçonneries inférieures aux infiltrations des eaux pluviales qui pourraient détériorer gravement l'ouvrage.

On voit donc qu'il s'agit, dans l'espèce, d'un ensemble de travaux nécessaires pour assurer la conservation des parties exécutées.

Dans ces conditions, la Section centrale a voté par quatre voix et deux abstentions le crédit sollicité.

Il a été entendu que ce vote réserve l'opinion de la Section quant aux travaux d'achèvement de l'arcade pour lesquels, d'ailleurs, aucun crédit n'est demandé.

Crédit en faveur de la voirie vicinale.

L'article 2 prévoit un crédit de 3,500,000 francs pour la voirie vicinale (travaux de construction).

La voirie vicinale a pris un développement extraordinaire qui dépasse toutes les prévisions.

Elle est un des facteurs les plus importants de la prospérité de nos régions agricoles.

La Section a été heureuse de constater que le Gouvernement, par l'inscription au Budget d'un crédit spécial, est disposé à encourager, plus que d'habitude, la construction de nouvelles routes vicinales.

Elle s'est demandée cependant si ce crédit est suffisant. C'est pourquoi elle a posé une question qui a reçu la réponse indiquée.

QUESTION.

ART. 2.— Le crédit de 3,500,000 francs est-il suffisant pour : 1° faire face à tous les engagements pris à l'heure actuelle par le Gouvernement ; 2° entre-

prendre tous les travaux qui pourraient être exécutés au cours de l'année, si le Gouvernement disposait des ressources nécessaires.

RÉPONSE.

Les engagements pris par le Gouvernement pour travaux neufs de voirie, s'élèvent à environ 12 millions. Il a toujours été de règle d'engager trois exercices. Chaque exercice représentant environ 3 millions, les 3 $\frac{1}{2}$ millions permettent de rentrer dans la règle.

Avec les 3 $\frac{1}{2}$ millions, on liquidera l'arriéré pour travaux *terminés* ou en grande partie exécutés. Le crédit est donc suffisant.

Il résulte de cette réponse, que le crédit demandé permettra de faire face à tous les engagements.

La Section espère que, si de nouveaux besoins se faisaient sentir et s'il se produisait un nouvel arriéré, le Gouvernement n'hésiterait pas à proposer à la Chambre qui, sans aucun doute, lui en saurait gré, de majorer les crédits ordinaires ou de voter, l'année prochaine, un nouveau crédit extraordinaire.

Crédit pour les routes.

En ce qui concerne le crédit de 3,500,000 francs sollicité pour les routes, on peut se demander s'il est suffisant.

Dans son rapport sur le Budget de l'agriculture pour l'exercice 1899, notre honorable collègue, M. le baron Arnold t' Kint de Roodenbeke, après avoir signalé l'importance de nos grandes routes, s'exprimait ainsi :

« Aussi tout le monde est-il d'accord aujourd'hui sur la nécessité de
» remettre notre grande voirie en excellent état. De l'avis des gens les plus
» compétents — et la Section centrale partage leur manière de voir — il
» faudrait pour cela :

- » 1° Augmenter annuellement d'un tiers au moins la somme consacrée à
» l'entretien des routes de l'État ;
- » 2° Solliciter des Chambres un nouveau et second fonds spécial de
» 10,000,000 de francs, destiné à la réfection extraordinaire des routes
» actuellement en état de déperissement par suite d'insuffisance d'entretien ;
- » 3° Tenir le crédit imputé au Budget extraordinaire pour le service des
» routes à la hauteur des circonstances, en le majorant s'il y a lieu.

» On ne peut se dissimuler, en effet, que le crédit spécial de 10,000,000 de
» francs, mis en 1896 à la disposition du Ministre de l'Agriculture et des
» Travaux publics par la Législature, a été tout à fait insuffisant à réaliser le
» but pour lequel il était créé. Il a été employé, il est vrai, jusqu'à concurrence de 9,000,000 à la réfection des routes de l'État — le 10^e million a
» passé à la voirie vicinale — mais cette réfection a affecté particulièrement
» la traversée des villes et des communes; la rase campagne n'a encore presque

» rien reçu, et dès maintenant il y a, faute de crédits suffisants, plus de
 » 3,500,000 francs de travaux — nous garantissons ce chiffre — qui restent
 » en souffrance, quoique toutes les pièces pour leur mise en adjudication
 » publique soient prêtes. »

D'après notre honorable collègue, qui garantit ce chiffre, il y aurait donc
plus de 3,500,000 francs de travaux qui restent en souffrance.

Le crédit sollicité atteint tout juste ce montant. Il en résulte qu'aucun
 nouveau travail ne pourrait être exécuté.

Dans ces conditions, il y aurait lieu pour le Gouvernement de solliciter
 un crédit plus considérable.

Crédit pour l'École vétérinaire.

QUESTION.

La Section centrale désire connaître :

- 1° Le montant du devis primitif des travaux de l'École vétérinaire.
- 2° Quelle sera la dépense totale.

RÉPONSE.

Le montant du devis primitif des bâtiments de la nouvelle École vétérinaire s'élevait à 1,500,000 francs, chiffre égal au produit de la vente de l'École actuelle cédée à la commune de Cureghem. Mais la mauvaise qualité du terrain entraînera une augmentation de dépenses d'environ 300,000 francs.

Plusieurs membres ont regretté cette notable augmentation de dépenses. Elle atteint 20 % du devis primitif. Il semble qu'un examen plus soigneux du terrain avant la rédaction du projet aurait permis de l'éviter.

La Section espère que la réponse du Gouvernement doit être interprétée dans ce sens que le coût total des bâtiments ne dépassera pas 1,800,000 francs, chiffre fort respectable d'ailleurs.

Crédit pour l'appropriation des terrains provenant du démantèlement des places fortes.

A l'article 26, un crédit de 150,000 francs est demandé pour l'*appropriation des terrains provenant du démantèlement des places fortes.*

On a fait observer dans la première section que ce crédit sera insuffisant.

La note préliminaire s'exprime ainsi à ce propos : « Le crédit de
 » 300,000 francs inscrit au budget extraordinaire de 1897 n'a pas encore
 » été entamé; mais il est à prévoir que les travaux en vue desquels il a été
 » demandé ne seront pas terminés pour le 31 décembre 1899, date à
 » laquelle cette allocation cessera d'être disponible. Afin de pouvoir acquitter
 » le prix des entreprises qui sont en cours à cette époque, le Gouvernement
 » sollicite un nouveau crédit de 150,000 francs. »

Des membres de la 1^{re} section ont fait observer qu'il n'y a aucune raison de ne pas maintenir le crédit à son montant primitif de 300,000 francs. Ils estiment qu'en le réduisant, on court le risque d'être obligé de stater les travaux, ce qui serait regrettable à tous les points de vue.

Ils ajoutent que si la somme n'est pas dépensée au total, il ne peut en résulter aucun inconvénient. La Section centrale s'est ralliée à cette manière de voir.

Extension du domaine forestier de l'État.

Depuis quelque temps, le Gouvernement s'attache à développer le domaine forestier de l'État.

Deux crédits, l'un de 300,000 francs, l'autre de 360,000 francs sont sollicités aux articles 28 et 29. Il ont fait l'objet d'une question que nous donnons ci-dessous avec la réponse qu'elle a reçue.

QUESTION.

La Section centrale désire savoir quelles sont les raisons qui guident le Gouvernement dans le développement du domaine forestier de l'État.

RÉPONSE.

Ces raisons ont été exposées antérieurement (*Doc. parl.*, Ch. des Repr., session 1896-1897, n° 196, p. 12) dans les termes suivants :

- « Le domaine forestier national, actuellement réduit à 23,000 hectares, est » à la veille d'être encore notablement amoindri à la suite du cantonnement » des droits d'usage grevant quelques-uns des plus importants massifs.
- » L'agrandissement de ce domaine est réclamé par les économistes les » plus compétents et vivement sollicité par le Conseil supérieur des forêts.
- » Tous les pays d'Europe sont entrés depuis longtemps dans la voie d'une » large extension de cette partie du domaine national.
- » L'occasion d'acheter des forêts ou des immeubles qui conviennent au boi- » sement se présente parfois sans que le Gouvernement puisse demander à » cet effet un crédit spécial en temps opportun.
- » L'allocation ci-dessus serait affectée au paiement des acquisitions faites » ou à faire dans ces conditions, de préférence dans la partie montagneuse » du pays, où le climat et le régime des eaux réclament plus impérieusement » le développement du domaine forestier. »

Il est clair qu'il est d'intérêt général que les bois soient conservés dans les parties du pays où le climat et le régime des eaux le réclament.

L'intervention de l'État dans ces conditions est à l'abri de tout reproche.

Mais ce n'est pas seulement dans ces régions qu'il est question d'étendre le domaine forestier de l'État, et, dès lors, les explications données par la réponse du Gouvernement ne paraissent pas suffisantes.

La discussion du Budget fournira aux objections l'occasion de se produire et au Gouvernement l'occasion de s'expliquer.

Une seule question a été posée au sujet de l'avance ordinaire à l'État Indépendant du Congo. Elle a reçu la réponse indiquée :

QUESTION.

Le Budget des recettes et dépenses de l'État Indépendant du Congo est en déficit. Ce déficit doit être couvert par l'emprunt. Dans quelles conditions se fera l'emprunt?

RÉPONSE.

Le Budget de l'État Indépendant du Congo pour l'année 1899 se clôturera vraisemblablement en déficit. Les recettes évaluées sont inférieures aux prévisions de dépenses. Cependant il n'est pas absolument certain qu'il y aura déficit; cela dépend surtout de ce que produira effectivement le domaine privé de l'État. Il est à peu près impossible d'indiquer d'une façon absolument certaine d'avance ce que peut donner le domaine privé de l'État. Quelquefois il y a du retard dans les arrivages; d'autres fois, il arrive beaucoup plus de produits qu'on n'en attendait. Il y a lieu de tenir compte aussi des fluctuations dans les prix de vente à Anvers.

Pour le moment, l'État Indépendant du Congo n'a pas l'intention de contracter d'emprunt.

L'ensemble du Budget a été voté par 8 voix et 2 abstentions.

La Section centrale a l'honneur d'en proposer l'adoption à la Chambre.

Le Rapporteur,
G. HELLEPUTTE.

Le Président,
L. DE SADELEER.

TABLE DES MATIÈRES

	Page.
Importance du Budget extraordinaire.	1
Examen du Budget par les sections	2
Convient-il de recourir annuellement à l'emprunt.	2
Émission de bons du Trésor	6
Question relative à la route de Ciney à Yvoir	7
— à l'avenue de Tervueren.	8
— à la ligne de Bertrix-Muno	8
— à la gare de Gand	9
— à la jonction nord-midi et à la gare centrale de Bruxelles	9
— à l'hôtel des Postes et de la Marine à Bruxelles.	9
— à l'établissement souterrain des fils de téléphone	10
— aux débordements de la Nèthe	10
— aux forts de la Tête-de-Flandre	10
Situation du port d'Anvers comparée à celle des ports de Rotterdam et de Hambourg.	
— Urgence des travaux d'amélioration et d'extension	11
Question relative au canal du Centre	30
Nécessité d'exécuter plus rapidement les travaux publics	32
Nécessité de vues d'ensemble dans l'exécution des travaux publics	36
Nécessité de se tenir au courant de ce qui se passe à l'étranger	39
Nécessité d'instituer un organisme spécial s'occupant surtout des questions de transport	40
Le boulevard de grande ceinture à Bruxelles	41
Le dégagement des Musées	43
Arcade du Cinquantenaire	48
Crédit en faveur de la voirie vicinale	49
Crédit pour les routes	50
Crédit pour l'École vétérinaire	51
Crédit pour l'appropriation des terrains provenant du démantèlement des places fortes	51
Extension du domaine forestier de l'État	52