

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 11 AVRIL 1900.

XV.

BUDGET

DES

RECETTES ET DES DÉPENSES EXTRAORDINAIRES

POUR L'EXERCICE 1900.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

Le projet de Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1900 comporte un ensemble de crédits s'élevant à fr. 133,105,544 »
et de recettes évaluées à. 1,181,000 »

La différence, soit. fr. 133,922,544 »
représente le montant à couvrir éventuellement par l'emprunt.

Voici dans quelles conditions ce projet se présente au point de vue des engagements du Trésor :

A la date du 1^{er} janvier 1900, il restait disponible sur les crédits extraordinaires votés précédemment :

1^o Sur les crédits ou partie de crédits reportés de l'exercice 1898 et susceptibles de recevoir des imputations jusqu'au 31 décembre 1900 fr. 21,563,837 51

2^o Sur les crédits à valoir jusqu'au 31 décembre 1901, alloués en 1899 par la loi du 14 septembre contenant le Budget extraordinaire et par les lois des 5 et 7 octobre relatives : 1^o au rachat de droits d'usage grevant les forêts domaniales de Soignes et de la Vecquée; 2^o à une indemnité judiciaire allouée aux entrepreneurs des travaux de construction de l'hôtel de l'Administration des Chemins de fer . . . 45,513,263 27

Soit un total de fr. 64,881,102 78

correspondant aux engagements du Trésor à la date du 31 décembre 1899 .

Si à ce disponible on ajoute les crédits qui font l'objet des articles 1^{er} et 2 du projet de Budget extraordinaire pour l'exercice 1900, soit 133,103,544 »

on obtient un total de crédits extraordinaires s'élevant à fr. 199,984,646 78

On trouvera dans l'Exposé général de la situation du Trésor au 1^{er} janvier 1900 l'indication des opérations en recettes et en dépenses effectuées en 1899 sur le service extraordinaire, ainsi que la situation de la Dette au 31 décembre de la même année.

*
* * *

Au moment où les Chambres sont appelées à se prononcer sur des entreprises de première importance qui intéressent à un si haut point la vie économique du pays, il n'est pas sans intérêt de se rappeler ce qu'était son commerce extérieur au moment où il a conquis son indépendance et de mesurer le chemin parcouru depuis cette époque.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

Voici un tableau présentant en résumé, à ce point de vue, le rapprochement des années 1831 et 1898 :

		1831	1898
Commerce général. {	Importations :	98 millions	3,279 millions.
	Exportations :	104 —	3,019 —
	TOTAL. . .	202 —	6,298 —
Commerce spécial. {	Importations :	90 millions	2,044 millions.
	Exportations :	96 —	1,787 —
	TOTAL. . .	186 —	3,831 —

On voit que, du chiffre modeste de 202 millions, l'ensemble des transactions commerciales de la Belgique avec les pays étrangers s'est élevé, en 1898, à 6 milliards 298 millions. De 186 millions, notre commerce spécial est monté à 3 milliards 831 millions; les résultats de l'année 1899 le porteront au delà de 4 milliards.

Ces chiffres se passent de commentaires.

Peu connue encore, il y a un demi-siècle, dans beaucoup de pays d'Europe et entièrement ignorée des nations transatlantiques, à peine entrée aujourd'hui dans la voie de l'expansion coloniale, sans marine, obligée de passer par l'intermédiaire de commissionnaires-acheteurs pour le placement de la plupart de ses produits manufacturés sur les marchés d'outre-mer, la Belgique est néanmoins parvenue, grâce à l'activité de son peuple, à la confiance qu'inspirent ses industriels et ses commerçants, à conquérir l'une des plus hautes situations économiques du monde entier.

Le tableau qui va suivre montre, en effet, qu'elle occupe, par son commerce spécial, le septième rang sous le rapport de la *valeur absolue*, et le premier rang, si l'on considère la valeur *par mille habitants*.

PAYS.	POPULATION.	VALEUR ABSOLUE du commerce spécial en 1898.	VALEUR du commerce spécial par 1,000 habitants.	Rang d'importance des pays	
				d'après la valeur absolue.	d'après la valeur par 1,000 habitants.
		Francs.	Francs.		
Belgique.	6,669,732	3,831,784,000	574,000	7	1
Angleterre	40,188,927	10,500,912,000	480,000	1	2
Allemagne	52,270,901 en 1895	11,046,515,000	211,000	2	3
France.	58,517,975 en 1896	7,985,400,000	207,000	4	4
Etats-Unis d'Amérique	74,589,000	9,588,600,000	120,000	5	5
Autriche	44,288,587 en 1897	4,068,557,000	92,000	6	6
Italie	31,667,946	2,616,900,000	85,000	8	7
Russie.	128,951,827 en 1897	5,144,464,000	40,000	5	8

NOTE PRÉLIMINAIRE.

Personne ne voudrait se résigner à croire que l'expansion de notre commerce et de notre industrie ait atteint son apogée. Les faits que nous venons de constater ne sont plutôt que l'indication d'une puissance de travail susceptible d'un développement en quelque sorte illimité, à la condition que les pouvoirs publics prennent soin de mettre à la disposition de l'activité nationale un outillage économique élevé à la hauteur de toutes les nécessités.

En pareille matière, la prudence consiste bien plus à dépenser utilement et à propos qu'à restreindre obstinément les dépenses extraordinaires; celles-ci, lorsqu'elles sont adéquates à des besoins réels et constants, ne tardent pas à être largement compensées par les avantages qu'elles procurent à l'ensemble de la nation et, comme conséquence ultérieure, par l'accroissement des recettes du trésor public.

*
* * *

Dans son très intéressant rapport sur le projet de Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1899 (Ch. des Rep., séance du 18 juillet 1899, doc. n° 263), M. Helleputte, tout en rendant hommage au Gouvernement, le conviait à marcher d'un pas plus décidé dans la voie où il s'est engagé; l'honorable rapporteur insistait sur l'absolue nécessité de vues d'ensemble en ce qui concerne notamment l'utilisation de nos voies navigables et de nos voies ferrées. Il définissait dans les termes suivants ce que devrait être le Budget extraordinaire :

« 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 extra- » ordinaire 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, succéde- » raient la prévoyance, l'unité et l'ampleur des vues, la justesse dans la » conception, la promptitude dans l'action. »

Les idées exposées par l'honorable M. Helleputte sont en concordance parfaite avec celles du Gouvernement. Aussi celui-ci n'a-t-il pas hésité à répondre à l'appel qui lui était adressé et il le fait avec une confiance d'autant plus absolue que le rapport sur le Budget extraordinaire de 1899 a rencontré, on peut l'affirmer, l'adhésion la plus complète de l'opinion publique et du Parlement.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

*
* *

C'est dans l'ordre des considérations qui viennent d'être rappelées qu'ont été conçues les propositions justifiées ci-après, et plus spécialement celles qui ont rapport à la construction d'une ligne directe de Bruxelles à Gand et du raccordement de Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi), à la concession d'un chemin de fer direct à traction électrique entre Bruxelles et Anvers, et à l'amélioration du réseau de nos voies navigables.

ARTICLE 1^{er} DU PROJET DE LOI.1^o MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE.

EAUX ET FORÊTS.

ART. 1^{er} DU TABLEAU. — *Terrains incultes domaniaux. Boisement.*

Crédit demandé : 100,000 francs.

Ce crédit permettra de poursuivre les travaux de boisement des fanges de l'Hertogenwald et de mettre en valeur d'autres terrains incultes domaniaux.

2^o MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.ART. 2 DU TABLEAU. — *Chemins de fer. — Voies et travaux.*

Crédit demandé : 31,500,000 francs.

Ce crédit sera affecté aux dépenses énumérées plus loin, nécessaires à l'exécution des travaux que comporte l'extension normale du réseau de l'État pour le mettre en harmonie avec les besoins nouveaux ; la dernière crise des transports, notamment, a démontré l'importance de ces besoins qui se sont révélés avec une soudaineté inconnue jusqu'à présent. Déjà dans les Budgets extraordinaires précédents, des crédits ont été demandés pour entamer et poursuivre la plupart des travaux qui figurent au Budget actuel et dont la nécessité a été reconnue par les Chambres. Mais le crédit sollicité aujourd'hui comprend, en outre, les premières dépenses à faire pour entreprendre en 1900 des travaux nouveaux qui réclament une justification spéciale, savoir :

1^o *Le chemin de fer direct de Bruxelles (Midi) à Gand (Saint-Pierre)*, destiné à améliorer les relations entre la capitale et la mer, à mieux assurer la régularité et la sécurité de la circulation des trains rapides pour le service intérieur et le service international, et à permettre de dégager la gare de Bruxelles (Nord), actuellement très encombrée, d'une partie importante de son mouvement (voir pp. 25 à 28 ci-après de la note préliminaire, justification de l'art. 9 du projet de loi).

2^o *L'aménagement des gares de Bruxelles et la construction d'un raccordement, avec gare centrale, reliant Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi).*

NOTE PRELIMINAIRE.

Ce dernier travail est subordonné à une question de principe sur laquelle le Gouvernement a promis d'appeler l'attention de la Législature, et il paraît nécessaire d'entrer, en ce qui le concerne, dans certains développements.

L'accroissement considérable du trafic des voyageurs dans l'agglomération bruxelloise appelle la sérieuse attention des pouvoirs publics.

Il est presque inutile d'affirmer, tellement le fait est évident pour tout le monde, que les installations destinées au service des voyageurs dans les diverses gares de Bruxelles et plus particulièrement dans la gare de Bruxelles (Nord) ont atteint, à très peu de chose près, la limite de leur utilisation possible. Le moment est venu de se préoccuper de cette situation et de prendre des mesures efficaces pour éviter que, dans un prochain avenir, la régularité et même la sécurité de l'exploitation des chemins de fer dans la capitale du pays puissent se trouver irrémédiablement compromises.

Le travail d'ensemble à exécuter pour mettre les aménagements des gares de voyageurs de Bruxelles en harmonie avec l'expansion actuelle du mouvement des personnes, peut se concevoir dans deux ordres d'idées bien différents.

Dans le système adopté à l'origine, alors que la partie bâtie de la capitale ne sortait guère des limites des boulevards, il serait possible certainement d'agrandir et d'élargir les gares existantes, en recourant à des expropriations coûteuses, à la suppression partielle ou totale des rues qui les avoisinent ou les traversent. Mais ce moyen primitif, assurément déplorable au point de vue financier, créerait pour la voirie urbaine de nouveaux inconvénients sans faire disparaître aucun de ceux qui existent actuellement pour les populations desservies et pour l'exploitation du chemin de fer. On maintiendrait, en effet, la regrettable solution de continuité qui interrompt le passage à travers Bruxelles des lignes du nord aux lignes du midi. On continuerait à imposer au voyageur de n'importe quel point de la grande agglomération bruxelloise l'obligation de s'embarquer ou de débarquer à une seule gare, pour un groupe de lignes déterminé. On conserverait aux gares principales de Bruxelles le caractère de *gares de rebroussement*, autrement dit de gares dangereuses, incommodes, à capacité de service très réduite. L'exploitation des chemins de fer aurait toujours à subir la triste nécessité de faire naître et mourir à Bruxelles tous les trains desservant la capitale, d'y tronçonner un mouvement qui pourrait être continu au grand avantage de tout le monde; elle aurait toujours à supporter les frais énormes qui résultent, par suite de la mauvaise utilisation du personnel, des moteurs et des véhicules, de cette mutilation de son service.

Le second système, absolument conforme aux desiderata de l'exploitation et aux intérêts du public, consiste à transformer les gares de rebroussement actuelles en gares de passage, à multiplier dans l'agglomération les points d'embarquement et de débarquement pour tous les trains qui desservent Bruxelles, à établir enfin la continuité du mouvement entre les lignes du nord et celles du midi. Ce triple résultat est facilement obtenu par l'établissement d'un raccordement direct reliant la gare du Nord à celle du Midi et par la construction d'une gare centrale située à peu près à égale distance des deux premières, dans la partie de la ville limitée par les rues de Loxum, de

NOTE PRÉLIMINAIRE.

l'Impératrice, Cantersteen, de la Madeleine et de la Montagne. Actuellement déjà, toutes les lignes du nord, de l'ouest et de l'est convergent à la gare du Nord. Bientôt toutes les lignes du midi convergeront à la gare du Midi. Le raccordement intérieur étant réalisé, il sera facile d'organiser le mouvement des trains de voyageurs de telle façon que chaque train desservant Bruxelles, et cela pour une direction quelconque, fasse arrêt dans chacune des trois gares principales (Nord, Midi, gare centrale), donnant ainsi aux voyageurs le choix du point de débarquement le plus convenable selon la région de l'agglomération où leurs affaires les appellent. Au lieu d'être concentré, comme aujourd'hui, par groupe de lignes dans deux gares principales, tout le trafic de l'agglomération sera réparti sur trois gares convenablement espacées, assurant chacune le service de l'ensemble des lignes aboutissant à Bruxelles.

L'avantage pour le public est considérable et trop évident pour qu'il soit utile d'insister. Il sera, d'autre part, facile de réduire à un minimum absolu le nombre des trains qui se forment et se remettent à Bruxelles, de diminuer par le fait l'importance des installations accessoires de formation et de remisage ainsi que la dépense de premier établissement qu'elles comportent. L'utilisation meilleure du matériel roulant et du personnel des trains permettra de réaliser une importante économie dans les frais d'exploitation. Enfin la surtaxe modique payée par le voyageur du chef du parcours supplémentaire qui lui permettra de gagner du temps et de s'épargner de la fatigue, procurera à l'Administration une recette nouvelle qui n'existerait point dans le premier système.

Certes, les considérations qui viennent d'être développées justifieraient à elles seules la préférence à donner au second système. Mais il a paru utile de préciser la comparaison, notamment au point de vue financier. Voici les résultats des études auxquelles il a été procédé à cette fin :

Premier système.

Montant de la dépense à résulter de l'agrandissement de la gare de Bruxelles (Nord) conservée comme gare de rebroussement	fr. 34,200,000	»
Dépense de même espèce pour la gare de Bruxelles (Midi)	11,880,000	»
TOTAL.	. . . fr. 46,080,000	»

Second système.

Aménagement de la gare de Bruxelles (Nord) transformée en gare de passage	 fr. 9,638,000	»
Construction du raccordement direct entre Bruxelles (Nord) et Bruxelles (Midi), partie comprise entre Bruxelles (Nord) et la gare centrale (rue de Loxum), à ciel ouvert entre le Nord et le Jardin botanique, en souterrain sous le jardin et jusqu'à la rue de Loxum	 10,500,000	»
A REPORTER.	. . . fr. 20,138,000	»

NOTE PRÉLIMINAIRE.

REPORT. . . fr.	20,158,000 »
Construction de la gare centrale en tranchée de 6 mètres de profondeur, à ciel ouvert	16,154,000 »
Partie du raccordement direct comprise entre la gare centrale et Bruxelles (Midi)	12,505,000 »
Aménagement de la gare de Bruxelles (Midi) transformée en gare de passage	5,670,500 »
Modifications aux égouts et pavages de la ville de Bruxelles et imprévus	1,552,500 »
TOTAL. . . fr.	<u>56.000,000 »</u>

Mais il faut faire état, dans le second système, de la recette annuelle nouvelle à percevoir sur le raccordement central. Celle-ci peut très modérément s'évaluer de la manière suivante :

D'après les données statistiques recueillies à diverses époques et en tenant compte de la progression annuelle moyenne du mouvement des voyageurs, qui est d'environ 10 % pour les gares de Bruxelles, il est certain qu'au moment où le raccordement central sera mis en exploitation, le nombre de voyageurs embarqués et débarqués dans les gares précitées atteindra au minimum quarante-cinq millions par an. Ce chiffre comprendra dix millions d'ouvriers voyageant au moyen d'abonnements de semaine. Ce trafic peut être attribué pour les deux tiers à la gare centrale, le tiers restant se répartissant entre les deux gares extrêmes.

Voici la recette calculée d'après ces données :

Ouvriers voyageant avec des abonnements de semaine dont le prix ne peut être augmenté que très faiblement :

$$\begin{aligned} 2/3 \times 10,000,000 \times \text{fr. } 0 \text{ } 0025 &= \text{fr. } 16,666 \text{ »} \\ 1/6 \times 10,000,000 \times \text{fr. } 0 \text{ } 005 &= 8,333 \text{ »} \end{aligned}$$

Voyageurs à billets ordinaires faisant le parcours d'une gare extrême jusqu'à la gare centrale (supplément du prix actuel) :

$$2/3 \times 55,000,000 \times \text{fr. } 0 \text{ } 05 = 1,166,666 \text{ »}$$

Voyageurs à billets ordinaires faisant le parcours de tout le raccordement central entre les deux gares extrêmes (supplément du prix actuel) :

$$1/6 \times 55,000,000 \times \text{fr. } 0 \text{ } 10 = 583,333 \text{ »}$$

$$\text{TOTAL. . . fr. } 1.774,998 \text{ »}$$

Il est à remarquer que les dépenses d'entretien et d'exploitation propres au raccordement nouveau et à la gare centrale seront très probablement, en totalité, couvertes par les économies à réaliser dans l'organisation du mouve-

NOTE PRÉLIMINAIRE.

ment général entre le nord et le midi du pays. Ces économies résulteront, pour un grand nombre des trains desservant la capitale, de la suppression des chômages du personnel et du matériel dans les gares terminales actuelles. Afin d'éviter tout mécompte à cet égard, on peut admettre cependant un certain excédent de dépenses à défalquer de la recette calculée plus haut, et ramener à 1,500,000 francs la recette nette à encaisser par l'Administration dès la première année, du chef de l'exploitation du raccordement direct et de la gare centrale.

Cette recette nette suivra naturellement la progression constatée dans le mouvement des voyageurs. Ainsi qu'il est dit plus haut, cette progression est actuellement d'environ 10 % par an. En supposant, pour rester dans des prévisions très modérées, qu'elle se réduise à 5 % dans l'avenir, il est aisé de vérifier que le capital de 56 millions s'amortit en moins de trente-huit ans.

Ainsi, d'une part (premier système), dépense d'environ 46 millions, qu'il faudrait amortir en laissant subsister tous les inconvénients de la situation actuelle auxquels viendraient même s'ajouter des inconvénients nouveaux.

D'autre part (second système), dépense d'environ 56 millions, amortie en moins de trente-huit ans grâce à la perception d'une recette nette progressive que l'État continuera à percevoir indéfiniment après l'amortissement du capital et qui n'existerait pas dans le premier système; avantages considérables pour le public de Bruxelles et du pays; solution laissant la voirie urbaine et la circulation ordinaire parfaitement indemnes et pouvant même se combiner très heureusement avec les travaux d'embellissement, d'assainissement, d'amélioration de communications qu'une capitale en voie de rapide développement doit fatalement réclamer d'une manière impérieuse dans un avenir prochain.

Le choix n'est évidemment pas douteux. C'est au second système qu'il faut s'arrêter sans aucune hésitation, et c'est dans le dessein de commencer les travaux aussitôt que possible que le Gouvernement sollicite un premier crédit compris dans les sommes indiquées ci-dessous.

* * *

A. — Travaux :

1^o Continuation des travaux d'Anvers et d'Alost;

2^o Aménagement de gares : Binche, Courtrai, Gand, Gembloux, Haine-Saint-Pierre, Manage, Meirelbeke, Monceau, Mouscron, stations de l'agglomération verviétoise, Ostende-Quai, Blankenberghe, Louvain;

3^o Bâtiments et voies : Esschen, Malderen, Rosoux-Goyer, Bierset-Awans, Bovignies, Braine-le-Comte, Bouchout, Ostende-Ville, Caeskerke, Barry-Maulde, etc. fr. 12,827,000 »

B. — Travaux généraux :

Ouverture de haltes et points d'arrêt, établissement de gares; jonctions de raccordements particuliers; installations

A REPORTER . . . fr. 12,827,000 »

NOTE PRÉLIMINAIRE.

REPORT. . . . fr. 12,827,000 »

électriques (bâtiments et fondations); fondations de machines-outils et engins de traction; fondations de ponts à peser; barrières roulantes; suppression de passages à niveau; ameublements, instruments et outils en extension; travaux en vue d'éviter les accidents du travail; travaux de sécurité et établissement de garde-corps aux ouvrages d'art; travaux d'hygiène; établissement de trottoirs pour l'embarquement des voyageurs dans les stations intermédiaires; établissement de voies de garage en cul-de-sac sur les lignes rapides; établissement de voies de manœuvre en cul-de-sac à l'extrémité des faisceaux de voies pour marchandises; travaux pour obvier aux dangers d'incendie; travaux en vue de pourvoir d'eau potable les stations, les ateliers et les maisonnettes; pavements dans les ateliers; application du dispositif Plateau pour la manœuvre des barrières; établissement de voies de garage pour le matériel vide; construction et agrandissement de maisonnettes; construction d'abris pour les voyageurs; pavages de cours aux marchandises, etc. . . . 2,950,000 »

C. — Travaux d'amélioration et de parachèvement de lignes nouvelles 3,500,000 »

D. — Chemins de fer en construction, raccordements aux stations, doubléments de voies, études de construction de lignes, notamment :

a) 1° Ligne de Pondrôme à Gedinne	}	10,000,000 »
2° — de Ciney à Yvoir		
3° — de Bertrix à Muno		
4° — de Schaerbeek-Muysen-Hal		
5° — d'Anvers (Sud) à Malines		
6° — de Cerfontaine à Florennes		
7° — de Bruxelles (Midi) à Gand		
8° — de Bruges à Heyst		
9° Raccordement des gares de Florennes		
10° Déplacement du chemin de fer de ceinture de Bruxelles, sur le territoire de Schaerbeek		
11° Aménagement des gares de Bruxelles et construction d'un raccordement, avec gare centrale, reliant Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi)		

b) Doublement de la voie entre Manage et Court-Saint-Étienne et entre Pepinster et Spa 1,073,000 »

E. — Ponts à peser, colonnes hydrauliques, plaques tournantes, matériel spécial et pierrailles 550,000 »

F. — Installation d'appareils de sécurité 600,000 »

TOTAL. . . . fr. 31,500,000 »

NOTE PRÉLIMINAIRE.

ART. 3 DU TABLEAU. — *Chemins de fer. — Traction et matériel.*

Crédit demandé : 43,023,544 francs.

<i>A. — Matériel de traction et de transport :</i>	
179 locomotives	fr. 13,632,565 »
149 tenders	2,074,671 »
348 voitures et fourgons à voyageurs	8,287,726 »
4,514 wagons et fourgons à marchandises	17,812,277 »
	Fr. 41,807,239 »
<i>B. — Installations d'éclairage électrique</i>	427,930 »
<i>C. — Outillage</i>	588,353 »
<i>D. — Augmentation de la réserve d'approvisionnements des lignes reprises</i>	200,000 »
TOTAL. . . fr.	43,023,544 »

ART. 4 DU TABLEAU. — *Télégraphes et téléphones. — Lignes nouvelles, bâtiments, appareils, réseaux, etc.*

Crédit demandé : 3,443,000 francs.

<i>A. — Télégraphes. Lignes et bureaux :</i>	
Création de bureaux télégraphiques, établissement de fils, installation d'appareils, modifications et améliorations des installations de certains bureaux, pose d'un câble télégraphique entre la Belgique et l'Angleterre, etc.	
	fr. 346,300 »
<i>B. — Locaux. Télégraphes et téléphones :</i>	
Construction et amélioration de bâtiments, notamment à Bruxelles, Anvers, Liège, Gand, Ostende, Dinant	
	634,800 »
<i>C. — Réseaux téléphoniques :</i>	
Ouverture de nouveaux réseaux, relèvement des abonnés dans les bureaux existants, dédoublement des circuits auxiliaires, première réfection des réseaux repris, etc.	
	570,000 »
<i>D. — Circuits téléphoniques, notamment entre la frontière française et la frontière hollandaise, entre Ostende et Courtrai, Bruxelles et Ostende, Liège et Verviers, Namur et Arlon.</i>	
	249,900 »
<i>E. — Transfertement des bureaux centraux et établissement d'un réseau téléphonique souterrain à Bruxelles et à Liège, etc.</i>	
	1,624,000 »
TOTAL. . . fr.	3,443,000 »

NOTE PRÉLIMINAIRE.

ART. 5 DU TABLEAU. — *Marine.*

Crédit demandé : 20,000 francs.

Ce crédit permettra de parachever le bâtiment où seront installés, à Ostende, l'École de navigation ainsi que les bureaux du Commissariat maritime et du pilotage: il est destiné, en outre, à l'acquisition d'objets d'ameublement.

5^e MINISTÈRE DES FINANCES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

A. — DOMAINE.ART. 6 DU TABLEAU. — *Appropriation des terrains provenant du démantèlement des places fortes.*

Crédit demandé : 500,000 francs.

L'Administration ne dispose plus que du crédit de 500,000 francs voté en 1899; l'allocation de même somme inscrite au Budget extraordinaire de 1897 n'a pu être utilisée qu'à concurrence de fr. 91,772 34, et le reliquat est tombé en annulation à la date du 31 décembre 1899.

Afin de faire face à la dépense qu'entraîneront les travaux décidés en principe et qui auront pour résultat la mise en valeur d'importants terrains domaniaux, le Gouvernement sollicite un nouveau crédit de 500,000 francs.

ART. 7 DU TABLEAU. — *Acquisition d'immeubles destinés à agrandir le domaine forestier et à étendre ou à régulariser les limites des propriétés de l'Etat, notamment des dunes domaniales.*

Crédit demandé : 500,000 francs.

Pareil crédit a été alloué, pour la première fois, par la loi du 9 août 1897 contenant le Budget extraordinaire de 1897; en justifiant la demande, le Gouvernement a annoncé son intention de la reproduire chaque année. (Voir *Doc. parl.*, n° 496, p. 42, Chambre des Représentants, session 1896-1897.)

ART. 8 DU TABLEAU. — *Mise en valeur d'une propriété domaniale à Anvers. Travaux de voirie.*

Crédit demandé : 85,000 francs.

Un crédit de 200,000 francs a été accordé par le Budget extraordinaire de 1897 pour permettre l'appropriation de cette propriété en terrains à bâtir,

NOTE PRÉLIMINAIRE.

ce qui comportait l'achat d'une parcelle séparant l'immeuble de la voie publique et l'ouverture de deux rues. Depuis lors, il a été reconnu opportun d'ajourner l'exécution des travaux de voirie jusqu'en 1900. La partie du crédit destinée à couvrir cette dernière dépense, soit environ 85,000 francs, ayant cessé d'être disponible le 31 décembre 1899, une somme égale à ce reliquat est sollicitée comme crédit nouveau.

B. — ROUTES.

ART. 9 DU TABLEAU. — *Routes et raccordements : construction, redressement et amélioration. Construction de ponts ou subsides pour semblables ouvrages. Rachat par l'État de routes et de ponts concédés ; subsides à accorder aux provinces et aux communes en vue de semblables rachats.*

Crédit demandé : 5,000,000 de francs

Ce crédit permettra notamment de continuer les travaux en cours, de remplacer par un viaduc le passage à niveau provisoire situé à la sortie de Tamise, sur la route de Tamise à Cruybeke, et de construire une série de routes en tenant compte, d'une part, des nécessités les plus urgentes dans les diverses régions du pays et, d'autre part, du montant de l'intervention des provinces et des communes.

La construction de divers ponts, au nombre desquels ceux de Laroche et de Durbuy, pourra également être réalisée au moyen de ce crédit.

ART. 10 DU TABLEAU. — *Reconstruction du pont de Chénée et amélioration de la rivière aux abords de cet ouvrage.*

Crédit demandé : 200,000 francs.

La rectification de l'Ourthe s'impose à cet endroit; il importe aussi que le pont-route soit séparé du pont-rail et que la route soit détournée de manière à permettre l'agrandissement de la gare importante de Chénée.

C. — BATIMENTS CIVILS.

ART. 11 DU TABLEAU. — *École de médecine vétérinaire. Travaux de construction.*

Crédit demandé : 200,000 francs.

Ce crédit permettra l'exécution des travaux de grosse construction des bâtiments qui composent la troisième entreprise; il forme la suite d'autres crédits sollicités au Budget extraordinaire.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

*D. — TRAVAUX HYDRAULIQUES (1).**ART. 12 DU TABLEAU. — Meuse. Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 700,000 francs.

Ce crédit est destiné à la continuation des travaux d'amélioration de la Meuse, énumérés dans les notes préliminaires des Budgets des dépenses extraordinaires pour les exercices précédents.

ART. 13 DU TABLEAU. — Ourthe. Expropriations et travaux.

Crédit demandé : 2,000,000 de francs.

Au moyen de ce crédit et de celui qui figure au Budget extraordinaire pour l'exercice 1899, le Gouvernement pourra pousser activement les travaux d'amélioration de la partie de l'Ourthe comprise entre l'embouchure de la Vesdre et le barrage de Fétinne, à Liège.

Des travaux d'amélioration seront également effectués sur d'autres points de la rivière, notamment aux abords du pont de Laroche.

ART. 14 DU TABLEAU. — Canaux houillers. Expropriations et travaux.

Crédit demandé : 3,000,000 de francs.

Au moyen de ce crédit, on continuera les travaux de mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles, les travaux de raccordement de ce canal avec celui de Bruxelles au Rupel et les travaux d'achèvement du canal du Centre.

ART. 15 DU TABLEAU. — Canaux de Liège à Anvers. Expropriations et travaux.

Crédit demandé : 600,000 francs.

Le canal d'embranchement vers Turnhout et la première section du canal de Turnhout à Anvers ont une largeur et un mouillage moindres que les autres canaux du réseau de la Campine.

Eu égard au grand nombre d'établissements industriels qui se sont installés le long de ces deux voies navigables, il y a lieu de les élargir et de les approfondir. La moitié environ du crédit de 600,000 francs serait affectée à ce travail; l'autre moitié serait répartie entre le canal de Liège à Maestricht et celui de Maestricht à Bois-le-Duc pour des travaux de revêtement des rives

(1) Voir Notice sur les voies navigables administrées par l'État (Situation actuelle; principaux travaux d'amélioration exécutés récemment, en voie d'exécution ou en projet) annexe III, p. 57 ci-après.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

ART 16 DU TABLEAU. — *Escaut. Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 1,200,000 francs.

Ce crédit permettra de continuer les travaux en cours et d'en entamer d'autres, notamment, sur le Haut-Escaut, la régularisation du fleuve dans le bief Audenarde-Synghem et, sur l'Escaut maritime, l'amélioration du fleuve entre le barrage de Gentbrugge et la traverse de Wetteren.

ART. 17 DU TABLEAU. — *Lys Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 300.000 francs.

Le reliquat du crédit porté au Budget des dépenses extraordinaires de l'exercice 1898 pour l'exécution des travaux d'amélioration de la Lys sera annulé le 31 décembre prochain. Un nouveau crédit est sollicité en vue de liquider les dépenses qui seront engagées depuis le 1^{er} janvier 1901 jusqu'au vote du Budget des dépenses extraordinaires pour l'exercice prochain.

ART. 18 DU TABLEAU. — *Senne et Dyle. Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 750,000 francs.

Ce crédit est indispensable à la continuation des travaux d'amélioration de la Senne et de la Dyle.

ART. 19 DU TABLEAU. — *Canal de dérivation de la Lys. Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 100,000 francs.

Après le 31 décembre 1900, les dépenses relatives aux travaux à effectuer en vue de permettre la navigation sur le canal de dérivation de la Lys, en aval de l'écluse de Balgerhoeke, ne pourront plus être imputées sur le crédit dont le Gouvernement dispose actuellement et dont le reliquat éventuel tombera en annulation.

Dans cette prévision, il y a lieu de solliciter un nouveau crédit pour payer les dépenses à faire depuis le 1^{er} janvier 1901 jusqu'au vote du Budget des Dépenses extraordinaires pour l'exercice prochain.

ART. 20 DU TABLEAU. — *Canal de Gand à Terneuzen Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 2,000,000 de francs.

Crédit destiné à l'exécution des travaux d'amélioration du canal de Gand à Terneuzen, tant sur le territoire belge que sur le territoire néerlandais.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

ART. 21 DU TABLEAU. — *Canaux de Furnes à Dunkerque et de Furnes à Bergues. Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 100.000 francs.

Crédit indispensable à la continuation des travaux d'amélioration à effectuer aux parties belges des deux canaux dont il s'agit, en vertu de la convention internationale approuvée par la loi du 17 août 1891.

ART. 22 DU TABLEAU. — *Installations maritimes d'Anvers. Expropriations, travaux, dragages.*

Crédit demandé : 17,000,000 de francs.

Ce crédit sera affecté :

- 1° A la continuation des travaux de construction de 2 kilomètres de murs de quai, sur la rive droite de l'Escaut en amont d'Anvers ;
- 2° A la continuation des travaux de dragage en aval d'Anvers ;
- 3° Aux travaux concernant le cours de l'Escaut et l'extension des installations maritimes en aval de la ville ;
- 4° Aux expropriations au nord d'Anvers (art. 8 du projet de loi).

ART. 23 DU TABLEAU. — *Port d'Ostende. Expropriations, travaux, dragages.*

Crédit demandé : 6,500,000 francs.

Ce crédit permettra de continuer les travaux en cours qui ont pour objet l'extension des installations du port d'Ostende, ainsi que le creusement de deux passes à travers le Stroombank, l'une au droit de l'entrée du port, l'autre à l'extrémité est du banc.

ART. 24 DU TABLEAU. — *Port d'escale de Heyst. Expropriations et travaux. Traitements, salaires et indemnités des fonctionnaires et agents chargés de la surveillance et du contrôle des travaux. Indemnités des fonctionnaires membres de la Commission mixte du contrôle. Etablissement d'un bassin pour les bateaux pêcheurs.*

Crédit demandé : 5,500,000 francs.

Crédit destiné à faire face aux dépenses résultant des conventions relatives à l'établissement du port d'escale de Zeebrugge, ainsi qu'aux dépenses de construction d'un bassin de pêche à l'est du port.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

ART. 25 DU TABLEAU. — *Canal de Bruxelles au Rupel. — Transformation.*

Crédit demandé : 2,000,000 de francs.

Ce crédit est destiné :

1° A liquider la somme de 350,000 francs, montant de la quatrième annuité due à la Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles ;

2° A allouer à ladite Société une partie des subsides prévus par l'article 3 de la loi du 19 août 1897, du chef du supplément de dépenses à résulter du nouveau dispositif des installations maritimes.

ART. 26 DU TABLEAU. — *Côtes. — Expropriations et travaux.*

Crédit demandé : 1,000,000 de francs.

Au moyen de ce crédit, on continuera les travaux de défense et d'aménagement de certaines parties des dunes domaniales.

4^e MINISTÈRE DE LA GUERRE.

ART. 27. DU TABLEAU. — *Fortifications d'Anvers.*

Crédit demandé : 6,000,000 francs.

Pour permettre une exploitation convenable des nouveaux quais du Sud, à Anvers, il est nécessaire de ménager dans l'enceinte de la place une large trouée qui aura sur le système défensif actuel un effet très préjudiciable. L'établissement de nouveaux bassins dans les polders situés au nord de l'enceinte atteindra aussi la situation de la place, car, de ce côté également, une coupure devra être pratiquée dans les fortifications pour le passage des diverses voies d'accès. La création du nouveau quartier maritime supprimera, en outre, la protection que les polders inondables assurent actuellement à l'enceinte.

A raison de l'affaiblissement qui résultera de cette triple cause, il est indispensable de renforcer la défense éloignée par la construction d'un fort au nord, à Stabroeck, et de deux forts au sud, à Wavre-Sainte-Catherine et à Duffel. Ces ouvrages empêcheront éventuellement l'ennemi de s'approcher brusquement par le nord ou par le sud des brèches faites dans l'enceinte, et l'obligeront à un siège régulier.

D'autre part, entre le fort de Lierre et celui de Schooten, une trouée de 20 kilomètres permet de pénétrer sans rencontrer d'obstacle jusqu'aux anciens forts nos 1, 2 et 3. Or, ceux-ci ne sont pas à l'abri des moyens

NOTE PRÉLIMINAIRE.

d'attaque modernes et leur résistance ne saurait être de longue durée; aussi l'assaillant pourrait-il arriver rapidement jusqu'aux coupures projetées dans l'enceinte.

Il importe de parer à ce danger: à défaut de forts éloignés dans ce secteur, il est nécessaire de renforcer par des travaux de bétonnage tout au moins les forts 1 et 3, afin de les abriter contre les obus-torpilles.

Les travaux indiqués ci-dessus s'imposent comme conséquence naturelle du développement des installations du port d'Anvers; pour en couvrir la dépense, le Gouvernement sollicite de la Législature un crédit de 6 millions de francs.

ARTICLE 2 DU PROJET DE LOI.

1° Avance à l'État Indépendant du Congo.

Crédit demandé : 2,000,000 de francs.

Ce crédit représente la dernière annuité à payer sur la somme de 25 millions que l'État belge s'est engagé à avancer, à titre de prêt, à l'État Indépendant du Congo, en vertu de la convention du 3 juillet 1890 approuvée par la loi du 4 août suivant.

2° Avance pour compte des provinces et des communes dans le paiement des traitements de disponibilité, pour cause de suppression d'emploi, des instituteurs communaux.

Crédit demandé : 150,000 francs.

Cette somme est nécessaire pour permettre au Département de l'Intérieur et de l'Instruction publique de faire les avances réglementaires dans le paiement des traitements de disponibilité des instituteurs communaux.

3° Exécution de la convention du 22 avril 1897. Rachat de la concession du chemin de fer d'Eecloo à Gand.

Crédit demandé : 50,000 francs.

Cette somme a été retenue sur le prix de rachat de la concession; elle sera remboursée dès que la Compagnie concessionnaire aura satisfait complètement aux obligations qui lui incombent d'après l'article V de la susdite convention et qui consistent dans la remise à l'État des titres de propriété et la justification de la libération des charges qui grèveraient ce chemin de fer.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

ARTICLE 6 DU PROJET DE LOI.

Aux termes de l'article 10 de la loi du 24 juin 1885, « le Gouvernement » est autorisé à garantir envers les tiers, aux conditions à déterminer par » lui, l'intérêt et l'amortissement des obligations émises par la Société nationale (des chemins de fer vicinaux) en représentation des annuités dues par » les communes, les provinces et l'État.

» Les engagements de l'État, comme garant d'obligations, ne peuvent » dépasser les sommes fixées par la loi. »

En vertu de cette disposition, le Gouvernement a été successivement autorisé à garantir des obligations de la Société nationale à concurrence d'une charge annuelle de 3,149,600 francs, savoir :

Loi du 24 juin 1885	fr.	600,000	»
— 28 mai 1888		300,000	»
— 27 mai 1890		540,000	»
— 24 mai 1892		580,600	»
— 11 septembre 1895		4,129,000	»

ENSEMBLE. . . . fr. 3,149,600 »

Le produit de l'emprunt 3 % approuvé par arrêté royal du 12 octobre 1895 (*Moniteur* du 21/22 octobre, n° 294/295) ayant été à peu près entièrement appliqué à la construction et à l'outillage de lignes vicinales, la Société nationale doit se procurer les capitaux nécessaires pour l'exécution d'autres lignes dont elle a déjà obtenu la concession ou dont les projets sont à l'étude.

Le coût d'établissement de ces lignes nouvelles est évalué à 50 millions de francs environ.

La Société nationale créera des obligations pour pareil capital; elles seront du même type que celles de son dernier emprunt, c'est-à-dire à 3 %, remboursables au pair par tirages au sort en quatre-vingt-dix ans.

Le Gouvernement sollicite l'autorisation d'attacher la garantie de l'État à ces titres.

Une annuité de 1,613,000 francs est suffisante pour faire le service de l'intérêt et de l'amortissement du nouvel emprunt.

Comme le service des emprunts de la Société nationale se fait au moyen des annuités souscrites par les communes, les provinces et l'État, la garantie du Trésor ne s'appliquera en réalité qu'aux engagements des provinces et des communes.

NOTE PRÉLIMINAIRE.**ARTICLE 7 DU PROJET DE LOI.**

Le Gouvernement vient de s'entendre avec la Ville de Bruges, la Compagnie des Installations maritimes de Bruges et MM. Coiseau et Cousin sur un projet d'ensemble destiné à compléter les travaux en cours d'exécution à Zeebrugge.

Le projet comporte, dans ses grandes lignes, l'établissement d'un chemin de fer direct de Bruges à Heyst avec bifurcation vers le môle des escales et création d'une gare maritime à l'ouest du port intérieur à la côte, — la suppression de la voie ferrée actuelle depuis Blankenberghe et son remplacement par une route susceptible de recevoir une ligne vicinale électrique, — l'exécution de dragages sur le banc du Zand.

L'intervention pécuniaire de la Ville de Bruges et de la Compagnie a été réclamée à raison des améliorations considérables que la convention réalise quant aux installations du port à la côte.

D'autre part, en ce qui concerne l'État, la réalisation du projet facilitera l'exploitation du railway ainsi que les communications entre les stations balnéaires du littoral au moyen d'une ligne vicinale continue.

Le périmètre des terrains que l'État a concédés à la Compagnie aux termes de la convention du 12 juillet 1899, ratifiée par la loi du 14 septembre (*Moniteur* du 17, n° 260), a été mis en rapport avec le nouveau dispositif adopté.

La Compagnie renonce en faveur de l'État à la concession d'une superficie approximative de 8 hectares, sise à l'est du môle, qu'elle détenait en vertu des contrats antérieurs. A titre de compensation, ainsi qu'en échange de la partie de sa concession située à l'ouest du môle, l'État lui a accordé la jouissance emphytéotique de quelques blocs de terrain contenant ensemble 5 hectares.

Enfin, pour favoriser la mise en valeur des dunes, le Domaine s'est engagé envers la Ville de Bruges à lui céder gratuitement les terrains domaniaux destinés à la voirie urbaine et, à moitié prix de leur estimation, les parcelles qui seront nécessaires, pendant une période de dix ans, pour la construction d'églises, écoles et bâtiments de services communaux.

Le contrat qui constate l'accord intervenu au sujet de ces divers points est reproduit sous l'annexe I. Sa ratification par la Législature est sollicitée par l'article 7 du projet de loi.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

ARTICLE 8 DU PROJET DE LOI.

Anvers est le premier des ports du continent par sa situation géographique, par sa proximité des marchés de l'Europe centrale, par ses tarifs et le bas prix des transports. Il est le second par l'importance du mouvement maritime.

Son trafic ne cesse de croître d'année en année. Son tonnage de capacité, qui se chiffrait, à l'entrée, par 2,357,000 tonnes Moorson en 1880, a plus que doublé depuis lors et s'est élevé à 6,842,163 tonnes en 1899.

Tandis que le mouvement des marchandises grandit sans cesse et dans l'énorme mesure que nous venons d'indiquer, les installations du port sont restées presque stationnaires.

Tout à Anvers est à l'étroit, tout est devenu étriqué, resserré, encombré. Les lieux d'accostage, la surface de quais, les hangars, les voies ferrées, les engins de manutention, en un mot l'ensemble de l'outillage et des installations du port sont devenus insuffisants, tout en fournissant leur maximum de rendement.

Les chiffres ci-après montrent combien Anvers, qui était naguère encore le port le mieux installé, le plus puissamment outillé du continent, a décliné du rang qu'il occupait.

Anvers possède 64 hectares de bassins, 14 kilomètres d'accostages et 90 hectares de surface de quais.

Hambourg, le principal concurrent d'Anvers, est parvenu depuis quelques années à prendre la tête et à enlever au port belge une partie de sa clientèle. Hambourg compte aujourd'hui 164 hectares de bassins, 16 kilomètres d'accostages et 111 hectares de surface de quais.

Rotterdam fait les plus grands efforts pour égaler Anvers; ses installations sont énormes : 118 hectares de bassins, 23 kilomètres d'accostages et 153 hectares de surface de quais.

Au surplus, tandis que les installations de notre métropole commerciale restent dans le *statu quo* et que, hésitant entre les divers projets d'extension de notre grand port, nous restons indécis et irrésolus, nos voisins marchent de l'avant avec une suite et une promptitude que semble aviver notre inertie.

Rotterdam porte, à l'heure présente, de 118 à 176 hectares la superficie de ses bassins, à 50 kilomètres la longueur de ses accostages et à 177 hectares la surface de ses quais. Rotterdam aura prochainement réalisé des installations d'une puissance double de celles d'Anvers.

Hambourg, de son côté, poursuit les extensions suivantes :

Les bassins, agrandis en nombre et en surface, auront une superficie totale de 223 hectares; la longueur des accostages sera de 21 kilomètres, l'étendue des quais de 153 hectares.

Ces chiffres parlent d'eux-mêmes; ils montrent avec éloquence ce qui nous reste à faire pour Anvers. Le moment est venu de faire diligence, au lieu de nous attarder plus longtemps dans d'interminables et stériles discussions, si

NOTE PRÉLIMINAIRE.

nous ne voulons pas voir notre grand port déchoir de son rang et se trouver désormais dans l'impossibilité de lutter avec ses concurrents.

Déjà s'élèvent de toutes parts, aussi bien à l'étranger que dans notre pays même, des plaintes et des réclamations chaque jour plus vives touchant l'encombrement d'Anvers et l'insuffisance de ses installations.

Les Chambres de commerce et les industriels de la Sarre, les Chambres de commerce et les métallurgistes de la Westphalie, tous nos clients les plus sûrs et les plus fidèles nous accusent d'impuissance et menacent de désertir le port d'Anvers, lui reprochant de n'être plus à la hauteur de la mission, qui lui incombait naturellement, de faire face au développement prodigieux des transports et du trafic du riche bassin rhénan.

Des mesures ont été prises en Allemagne. mesures grosses de conséquences, en vue de détourner une partie de notre clientèle, de se passer de nous, si possible.

On va créer de toutes pièces à nos portes, à l'embouchure de l'Éms, à coups de millions, un port qui aura d'énormes installations et un mouillage de 44^m,50 sous marée haute moyenne. Tout un vaste réseau de canaux à large gabarit vient d'être construit en vue de relier au nouveau port les centres industriels de la Westphalie. Ce réseau est appelé à recevoir prochainement des extensions considérables.

La situation de notre métropole commerciale appelle donc d'urgence des remèdes puissants et efficaces.

Chez nos voisins et concurrents, les crédits demandés pour les travaux maritimes sont votés d'enthousiasme. On y prend longtemps à l'avance, sans attendre la poussée des nécessités extrêmes, les dispositions nécessaires pour faire face aux besoins nouveaux. Les terrains, les installations, l'outillage sont toujours en excès, préparés, aménagés en vue des extensions de la clientèle. C'est de stricte prévoyance et le succès n'est possible qu'à ce prix.

Nous avons beaucoup à faire pour remettre Anvers au rang qu'il doit occuper. De nouvelles temporisations seraient fatales. Nous devons au plus tôt acquérir les terrains nécessaires pour étendre nos installations devenues arriérées et étriquées. Il faut s'assurer les terrains non seulement pour les besoins du présent, mais encore en prévision des nécessités de l'avenir. Les statistiques, les données de l'expérience, la progression du trafic, qui suit une loi continue, permettent de prévoir, presque avec certitude, les besoins des années qui vont suivre.

Il se trouve, immédiatement à l'aval des installations du port d'Anvers, sur la rive droite de l'Escaut, des terrains bas, de peu de valeur, d'une étendue suffisante pour y créer des bassins, des quais, des gares, des entrepôts, des cales de radoub, et qui permettront en outre d'apporter au cours de fleuve les corrections nécessaires. Le Gouvernement propose de décréter ces acquisitions; il y va non seulement de l'intérêt d'Anvers, mais d'un véritable intérêt national.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

ARTICLE 9 DU PROJET DE LOI.

*Concession d'un chemin de fer à traction électrique
entre Bruxelles et Anvers (1).*

On peut distinguer deux périodes dans l'histoire de l'exploitation du chemin de fer en Belgique depuis l'ouverture de la première ligne, en 1833, jusqu'à l'époque actuelle.

Durant la première période, les convois sont mixtes : voyageurs et marchandises sont remorqués par la même locomotive; les trains sont rares, leur allure est lente, les arrêts sont fréquents.

Peu à peu, en même temps que les lignes se multiplient, les moyens de traction se perfectionnent; l'usage du chemin de fer se répand, se généralise, devient bientôt un indispensable besoin; les départs espacés, les convois à l'allure pesante ne suffisent plus à l'impatience du public et au mouvement des affaires; la séparation du service des voyageurs de celui des marchandises s'impose. D'année en année, la clientèle augmente, les trains se pressent sur des lignes de plus en plus nombreuses, le service direct et par express s'organise et se développe.

Nous sommes arrivés aujourd'hui au dernier terme de cette seconde période. La trame serrée du railway enveloppe le pays tout entier comme un riche réseau d'artères où bat le pouls de notre activité industrielle et commerciale. Quelquefois même, ce pouls bat la fièvre : la circulation s'embarasse par l'effet d'une véritable pléthore, et déjà, sur certaines lignes, le mal règne, peut-on dire, à l'état chronique.

Sans parler des dangers que cette situation entraîne au point de vue de la sécurité, — le moindre contre-temps provoquant nécessairement une perturbation dans le service tout entier, — il est apparent qu'elle constitue un obstacle à peu près infranchissable à tout progrès en ce qui concerne la rapidité des communications tant internationales qu'entre les principaux centres du pays même. Non seulement des retards se produisent à chaque instant en dépit de tous les efforts de l'administration, mais il devient impossible, sur la plupart de nos grandes lignes, soit de créer des trains nouveaux, soit d'accélérer la vitesse des trains existants en mettant à profit les derniers perfectionnements de la science.

A ce mal, il n'est qu'un remède : c'est l'établissement, à côté des lignes encombrées, de lignes latérales appelées à débarrasser les premières du trop-plein de leur trafic. Ainsi se poursuivra l'évolution progressive dont nous avons marqué les deux premiers termes : l'ancien réseau pourvoira principalement et sans heurt au service des voyageurs de banlieue et des marchandises, tandis que les lignes nouvelles, armées et exploitées selon les progrès les plus récents en vue d'une circulation directe et rapide, seront affectées surtout au transport des voyageurs à grande vitesse.

(1) Voir programme des conditions auxquelles sera subordonnée la concession, annexe II, p. 30.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

Le Gouvernement est décidé à aborder résolument l'exécution de ce programme.

C'est ainsi que le présent Budget prévoit, à l'article 2 du tableau, un crédit pour la construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles (Midi) à Gand (Saint-Pierre) avec raccordement, à Denderleeuw, à la ligne Bruxelles-Alost, et que l'article 9 du projet de loi autorise le Gouvernement à accorder la concession d'un chemin de fer direct à traction électrique entre Bruxelles et Anvers.

L'établissement de ces lignes nouvelles facilitera la bonne organisation du mouvement des trains sur l'ensemble du réseau de l'État; il améliorera notamment d'une manière très sensible la situation fort tendue de la gare de Bruxelles (Nord), et il assurera autant que possible la sécurité et la régularité du service de la capitale pendant la durée de la construction du raccordement central et de la transformation des installations de voyageurs à Bruxelles.

Le mouvement des voyageurs sur la ligne de Bruxelles à Anvers, la plus encombrée de notre réseau, devient de jour en jour plus intensif, et l'on peut dire que, de ce côté, les moyens d'exploitation actuels ne sont plus à la hauteur des besoins, lesquels grandiront encore rapidement après l'achèvement du canal maritime de Bruxelles. Or, à raison de son mode de construction, des nombreux obstacles qu'y rencontre la marche des trains (passages à niveau, gares rapprochées, bifurcations multiples, ponts tournants) et du trafic excessif qu'elle doit desservir, la ligne de Bruxelles à Anvers ne saurait plus se prêter, sans danger pour la sécurité publique, à aucune extension importante du service des voyageurs, à aucune accélération notable de la vitesse des trains qui la parcourent.

Il est hautement désirable cependant que les deux centres d'activité les plus importants du pays, séparés par une distance relativement faible, entre lesquels il existe déjà, à l'heure présente, des rapports très actifs destinés à se développer encore grandement dans l'avenir, soient reliés par des communications plus efficaces. Il faut que, de Bruxelles à Anvers, on puisse se transporter en peu de temps par des trains très fréquents, ayant le caractère des trains urbains qui mettent en relations les régions extrêmes d'une même agglomération.

On ne saurait arriver à ce résultat qu'en construisant un chemin de fer interurbain, c'est-à-dire une ligne indépendante, parfaitement appropriée à ce service spécial et complètement dégagée de tout autre trafic que celui des voyageurs locaux de Bruxelles-Anvers. Il n'est pas douteux que le nombre de ceux-ci, dès à présent considérable, croitra suffisamment pour permettre, dans des conditions productives, cette spécialisation toujours avantageuse et qui répond, dans l'espèce, à un intérêt général évident.

Il va de soi qu'une ligne de ce genre, ayant cette destination exclusive, ne comporte aucune attache avec le réseau général des chemins de fer et qu'elle doit constituer le prolongement des divers réseaux de transport urbains desservant les agglomérations mises en communication directe.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

L'exploitation de pareille ligne aura encore pour effet, nous en avons déjà fait la remarque, de soulager dans une forte mesure le service de Bruxelles (Nord).

Convenait-il que l'État se chargeât lui-même de la construction et de l'exploitation de cette ligne, ou valait-il mieux recourir à l'initiative privée ?

A raison de son caractère tout particulier, de son indépendance complète du réseau des grands chemins de fer, des moyens nouveaux et peu expérimentés jusqu'à présent que son exploitation requiert, de sa liaison intime avec des groupes de tramways urbains dont elle forme la jonction, il semble préférable que cette ligne soit construite et exploitée, au moins pendant les premières années, par une société présentant toutes les garanties au point de vue de la puissance financière et de la capacité technique.

C'est en s'inspirant des idées qui viennent d'être développées que le Gouvernement sollicite de la Législature l'autorisation d'accorder la concession de la ligne aux conditions du programme reproduit sous l'annexe II, page 50, ci-après.

Cette concession, d'une durée de soixante ans, aurait pour objet la construction et l'exploitation d'un chemin de fer électrique direct de Bruxelles à Anvers, sans aucun arrêt intermédiaire.

Le Gouvernement se réserve le droit de choisir, entre les offres satisfaisant à toutes les conditions du programme, celles qui présenteront les garanties les plus complètes de bonne et prompte exécution et qui répondront le mieux aux intérêts du public et à ceux du Trésor.

Le programme indique les conditions techniques essentielles auxquelles une voie de l'espèce doit satisfaire, notamment en ce qui concerne le rayon et le raccordement des courbes, les inclinaisons, les sections spéciales (dites *singulières* en langage technique) que les circonstances locales peuvent nécessiter.

Contrairement à ce qui se passe sur les chemins de fer ordinaires, la voie nouvelle devra être établie de façon à supprimer tout obstacle de nature à provoquer l'arrêt des trains. Ceux-ci suivront une file ininterrompue de rails complètement libre et n'auront pas à craindre des rencontres possibles, soit avec des attelages traversant des passages à niveau, soit avec des convois manœuvrant ou intervenant dans leur circulation.

Les trains électriques, composés d'une voiture motrice marchant seule ou remorquant d'autres voitures, devront être munis d'appareils de freinage puissants. N'ayant à redouter aucun obstacle, ils pourront acquérir une vitesse très grande et se succéder continuellement, sans occasionner de danger ni en courir eux-mêmes. La vitesse commerciale imposée par le programme est de 100 kilomètres à l'heure; elle permettra de faire en vingt-cinq minutes le trajet de Bruxelles à Anvers. Le trafic sera bientôt assez intense pour nécessiter des départs toutes les cinq minutes, au moins pendant une grande partie de la journée.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

La capacité de transport d'une ligne construite et organisée de cette façon est évidemment considérable. Aussi l'on peut prévoir que le chemin de fer électrique de Bruxelles à Anvers desservira un trafic énorme, auquel nul chemin de fer ordinaire ne serait à même de faire face, surtout dans des conditions répondant aussi complètement aux desiderata du public.

Les voitures comporteront deux classes, auxquelles le Gouvernement se réserve le droit de prescrire l'application de tarifs respectivement inférieurs de 25 % aux prix perçus par l'État entre Bruxelles et Anvers.

Les prix pourront être augmentés de 20 centimes pour tenir compte des parcours effectués sur les lignes des trainways bruxellois et anversois. La Société s'interdira de réduire de sa propre autorité les tarifs en deçà de cette limite; elle aura la faculté de délivrer des abonnements, avec l'autorisation du Gouvernement.

Les transports des marchandises, de quelque nature qu'elles soient, ainsi que celui des bagages enregistrés, seront formellement exclus.

Dès le début, le trafic de la nouvelle ligne sera alimenté en grande partie par les voyageurs qui désertent le chemin de fer de l'État, attirés par les avantages que procurera le chemin de fer électrique. Ces avantages (rapidité du trajet, réduction du tarif, suppression de toute préoccupation d'horaire) assureront un prompt succès à la voie électrique, et, au bout de peu d'années, celle-ci desservira une grande partie du trafic direct entre Bruxelles et Anvers.

Le chemin de fer de l'État conservera, indépendamment du transport des marchandises, le trafic international, celui des voyageurs avec bagages enregistrés, une partie du trafic de transit et les transports entre les stations intermédiaires de la ligne.

En résumé, l'innovation projetée, en même temps qu'elle soulagera le service trop encombré de la ligne de l'État, causera d'autre part à celui-ci une perte de recettes.

Le Gouvernement ne pouvant pas admettre que la concession porte préjudice au produit financier du réseau de l'État, le programme impose au concessionnaire l'obligation d'indemniser le Trésor, et ce en tenant compte tant du déchet immédiat des recettes que du sacrifice de la progression qui aurait dû résulter du développement futur du trafic.

L'article 10 du programme règle le calcul de la compensation à allouer à l'État.

Pour fixer l'indemnité correspondant à la perte immédiate, on établira, d'une part, la recette nette produite par les voyageurs directs ou en transit entre Bruxelles et Anvers pendant l'année précédant la mise en exploitation du chemin de fer électrique et, d'autre part, la recette nette effectuée du même chef par le chemin de fer de l'État pendant chacune des années suivantes; l'indemnité annuelle sera égale à la différence entre ces deux chiffres.

La recette nette sera calculée, comme d'usage, à raison de 50 % de la recette brute.

La perte de l'augmentation future du trafic sera compensée par l'attribution

NOTE PRÉLIMINAIRE.

à l'État de la moitié du bénéfice réalisé par le concessionnaire après prélèvement, sur la recette brute totale, des frais d'exploitation, des réserves, des sommes nécessaires au service des capitaux et de la première indemnité payée à l'État.

Il est juste de tenir compte à l'exploitant des efforts qu'il fera en vue de développer le trafic : il conservera de ce chef la seconde moitié du bénéfice.

L'ensemble de ce système paraît rationnel et équitable; le public y trouvera de larges satisfactions sans que l'État subisse aucun préjudice sérieux.

La concession comporte, de la part de l'État, non seulement la haute surveillance ordinaire qui rentre dans ses attributions pour toutes les entreprises d'intérêt public, mais un contrôle attentif et incessant des opérations financières de la société, notamment des dépenses de construction et d'exploitation et des recettes encaissées. L'article 3 du programme réserve au Gouvernement ce droit de contrôle.

Spécialement, à raison de la participation compensatoire de l'État dans les bénéfices de l'entreprise, l'article 15 du programme prescrit que les conventions à conclure par le concessionnaire avec les sociétés de tramways devront être soumises à l'approbation du Gouvernement.

L'article 13 du programme frappe de pénalités l'inexécution de la clause relative à la vitesse commerciale entre les deux terminus de la ligne rapide. Cette clause, en effet, constitue en quelque sorte la base de la convention.

Il n'échappera pas qu'au plus tard à l'expiration normale de la concession, c'est-à-dire dans soixante ans, le chemin de fer et tout son matériel reviendront gratuitement à l'État, sans que celui-ci ait fait aucune dépense de premier établissement. Or on estime que les frais de construction et d'armement de la ligne pourront s'élever à près de 40 millions de francs. Pour constituer ce capital au moyen de soixante versements annuels, il faudrait dépenser chaque année 238,173 francs. C'est là l'économie annuelle que fera l'État si la concession continue jusqu'à son expiration normale.

Tout en proposant de confier l'entreprise à l'initiative privée, le Gouvernement entend toutefois réserver à l'État le droit de s'en procurer directement et entièrement les bénéfices en mettant fin à bref délai à la concession. Le programme stipule le droit de rachat après les dix premières années d'exploitation, et les conditions de ce rachat sont avantageuses à l'État en même temps qu'équitables pour le concessionnaire. (Voir article 7 du programme.)

En proposant de traiter dans les conditions qu'il indique, le Gouvernement évite de se lancer dans l'inconnu ; il ne s'engage que dans des limites prudentes, et, sans faire courir aucun risque au Trésor, il se réserve l'option, si l'entreprise donne les résultats qu'on est en droit d'en attendre, de la reprendre à des conditions favorables.

En abordant l'exécution du programme qu'il s'est tracé dans une direction nouvelle en vue de poursuivre l'amélioration et l'extension de notre réseau de chemins de fer, le Gouvernement ne doute point qu'il soit en communion d'idées avec les Chambres et le pays tout entier.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

Le chemin de fer électrique Bruxelles-Anvers, la jonction Nord-Midi, la ligne nouvelle de Bruxelles-Gand sont les premières et importantes étapes d'une route qui sera longue et non exempte de difficultés. Ce ne sera pas trop des efforts combinés des pouvoirs publics et de l'initiative privée pour mener l'entreprise à bonne fin aussi promptement que possible. A peine, en effet, le personnel technique dont dispose le Gouvernement peut-il suffire à la tâche que lui imposent les multiples travaux en voie d'exécution sur tous les points du territoire; ce serait une lourde faute de repousser les énergies qui s'offrent, les concours précieux et éclairés qui se présentent à nous.

Le pays qui eut l'honneur de construire le premier chemin de fer du continent se doit à lui-même de ne reculer devant aucun sacrifice pour adapter sans aucun retard à son réseau ferré les grandes conquêtes scientifiques qui ont marqué la fin de ce siècle; il doit au rang qu'il occupe de maintenir l'industrie des transports à la hauteur de toutes celles qui font sa richesse et sa gloire et lui valent une des premières places dans l'économie mondiale.

TITRE V DU PROJET DE LOI.

Les formalités administratives et judiciaires en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique sont réglées par les lois du 17 avril 1835 et du 27 mai 1870. L'une et l'autre ont eu pour objet — mais ce but n'a été que partiellement atteint — d'imprimer une marche expéditive à la procédure, tout en assurant aux intérêts privés les garanties constitutionnelles qui protègent la propriété individuelle.

C'est dans le même esprit que le Gouvernement a recherché les améliorations dont ces lois sont susceptibles, spécialement en vue de faciliter les expropriations importantes que l'extension des établissements maritimes de notre métropole commerciale commande d'entreprendre.

Ces améliorations font l'objet du titre V du projet de loi. Les Chambres approuveront, sans nul doute, les dispositions proposées; elles sont de nature à simplifier et à rendre plus promptes et plus économiques les formalités à remplir pour l'expropriation des terrains nécessaires à la réalisation de grands travaux qui contribueront à la prospérité générale du pays.

Quelques développements paraissent cependant utiles.

La zone des immeubles dont l'acquisition s'impose étant nettement déterminée par les plans parcellaires et les tableaux d'emprises visés à l'article 8, il devient inutile de soumettre à l'enquête un projet de travaux et de remplir les formalités ordonnées par les articles 2 à 5 de la loi du 27 mai 1870.

Dès lors, par dérogation à l'article 1^{er} de la loi du 17 avril 1835, les expropriations pourront se poursuivre sans qu'il y ait lieu de joindre aux pièces déposées au greffe un plan des travaux auxquels les immeubles à acquérir seront affectés ultérieurement.

NOTE PRÉLIMINAIRE.

D'autre part, les plans parcellaires et les tableaux d'emprises mentionnés dans le projet de loi seront déposés à la maison communale du lieu de la situation des biens. Cette mesure est prise pour permettre au public et spécialement aux habitants de la commune de vérifier, sans déplacements onéreux, si leurs immeubles sont atteints par l'expropriation. Les formalités concernant ces dépôts sont prescrites par l'article 10.

Les articles 11 et 12 permettent aux parties de faire trancher de commun accord, par voie d'arbitrage, les contestations qui ne portent que sur le montant de l'indemnité.

Dans l'état actuel de notre législation, la faculté de compromettre est interdite en matière d'expropriation, parce qu'il s'agit de litiges qui intéressent l'État, le domaine, et qui, par conséquent, doivent être communiqués au ministère public. L'intervention de l'autorité judiciaire ne présente cependant aucune utilité lorsque le principe de l'indemnité est hors de conteste. Il n'y a alors qu'une question d'appréciation, pour la solution de laquelle des experts désignés dans les conditions prévues aux articles 11 et 12 offrent toutes les garanties tant pour le Trésor que pour les parties.

La faculté de compromettre accordée par ces dispositions simplifiera la procédure; elle évitera les retards et l'encombrement qu'occasionnerait au tribunal d'Anvers le trop grand nombre d'expropriations judiciaires.

Le Gouvernement maintient la nécessité de la procédure instituée par la loi du 17 avril 1868, chaque fois qu'il s'agit de vider les différends portant sur des questions d'ordre juridique.

En vue d'accélérer la marche des affaires, l'article 13 apporte cependant les modifications suivantes aux dispositions de cette loi : 1° la réduction de certains délais, justifiée par la rapidité toujours croissante des moyens de correspondance et de transport; 2° la suppression des mesures de publicité dispendieuses et sans utilité réelle; 3° la fixation de délais destinés à neutraliser les entraves pouvant résulter de l'inaction des experts ou des parties.

Ces réformes ne nuisent à aucun intérêt.

L'article 9 de la loi du 27 mai 1870 a été calqué sur l'article 12 de celle du 8 mars 1810. Il attribue compétence aux gouverneurs pour signer, au nom de l'État, les actes en matière d'expropriation. Ce qui se justifiait en 1810, sous le régime français, à l'époque où la gestion du domaine rentrait dans les attributions des préfets, ne s'explique plus aujourd'hui qu'il existe une administration spéciale, entièrement indépendante de l'autorité des gouverneurs. La participation de ceux-ci est un anachronisme qu'il importe de supprimer en remettant le soin de signer les actes au fonctionnaire officiellement désigné pour négocier et acquérir pour compte de l'État (art. 14).

Ces actes auront, dès lors, le caractère d'authenticité voulu pour être admis à la transcription.

Les changements introduits par l'article 15 ont pour objet d'allouer aux

NOTE PRÉLIMINAIRE.

experts une rémunération plus satisfaisante, qui influera, il faut l'espérer, d'une manière favorable sur leur activité.

Enfin, les dispositions des articles 12 à 15 sont rendues applicables aux expropriations à poursuivre pour l'établissement d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Gand et d'un chemin de fer électrique de Bruxelles à Anvers, sauf que les collèges d'experts ne seront pas désignés d'avance par les tribunaux. Les parties devront s'entendre, le cas échéant, pour choisir les arbitres auxquels elles confieront leurs différends. L'intérêt public, qui est lié à l'exécution rapide de ces nouvelles voies de communication, justifie l'application de ces mesures.

Comme on le voit, les innovations proposées laissent intacts les principes essentiels de la législation en vigueur et peuvent être introduites sans inconvénient pour les droits des tiers et pour les intérêts du Trésor.

PROJET DE LOI.

WETSONTWERP.

LÉOPOLD II,

LEOPOLD II,

ROI DES BELGES,

KONING DER BELGEN,

A tous présents et à venir, Salut.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil!

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances et des Travaux publics et de l'avis de notre Conseil des Ministres,

Op de voordracht van Onzen Minister van Financiën en Openbare Werken en volgens advies van Onzen Ministerraad,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté en Notre nom aux Chambres législatives par Notre Ministre des Finances et des Travaux publics :

Het wetsontwerp waarvan de inhoud volgt zal in Onzen naam den Wetgevende Kamers worden voorgelegd door Onzen Minister van Financiën en Openbare Werken :

TITRE I^{er}

TITEL I.

*Dépenses extraordinaires.**Buitengewone uitgaven.*

ARTICLE PREMIER.

ARTIKEL EEN.

Il est ouvert, pour les dépenses extraordinaires de l'exercice 1900 énumérées au tableau ci-annexé, des crédits à concurrence de cent trente-deux millions neuf cent vingt-trois mille cinq cent quarante-quatre francs (132,923,544 francs).

Voor de buitengewone uitgaven van het dienstjaar 1900 in de hierbijgaande tabel opgesomd, zijn kredieten geopend ten bedrage van honderd twee en dertig miljoen negen honderd drie en twintig duizend vijf honderd vier en veertig frank (132,923,544 frank).

Ces crédits se répartissent de la manière suivante :

Die kredieten zijn volgender wijze verdeeld :

Ministère de l'Agriculture fr.	100,000	»
Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes	77,988,544	»
Ministère des Finances et des Travaux publics. .	48,835,000	»
Ministère de la Guerre. .	6,000,000	»
TOTAL . . fr.	132,923,544	»

Ministerie van Landbouw fr.	100,000	»
Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.	77,988,544	»
Ministerie van Financiën en Openbare Werken. .	48,835,000	»
Ministerie van Oorlog .	6,000,000	»
TE ZAMEN . fr.	132,923,544	»

ART. 2.

Il est ouvert:

1° Au Ministère des Finances et des Travaux publics, un crédit de deux millions de francs (2,000,000 de francs) pour l'exécution de la convention du 3 juillet 1890, approuvée par la loi du 4 août suivant (prêt à l'État Indépendant du Congo);

2° Au Ministère de l'Intérieur et de l'Instruction publique, un crédit de cent trente mille francs (130,000 francs) destiné à faire des avances pour compte des provinces et des communes dans le paiement des traitements de disponibilité, pour cause de suppression d'emploi, des instituteurs communaux;

3° Au Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, un crédit de cinquante mille francs (50,000 francs) pour rembourser la retenue sur le prix de rachat de la concession du chemin de fer d'Eecloo à Gand opérée en vertu de l'article IX, litt. B, de la convention du 22 avril 1897 (*Moniteur* du 2 juillet 1897, n° 183).

TITRE II.

Recettes extraordinaires.

ART. 3.

Les recettes extraordinaires pour l'exercice 1900 sont évaluées à un million cent quatre-vingt-un mille francs (1,181,000 fr.).

Elles se composent :

1° Des quotes-parts des États maritimes dans le rachat du péage de l'Escaut 28,000 »

2° Du produit d'aliénations extraordinaires d'immeubles 173,000 »

3° Du prix de vente de terrains restés sans emploi

ART. 2.

Worden open gesteld :

1° Voor het Ministerie van Financiën en Openbare Werken, een krediet van twee miljoen frank (2,000,000 frank) tot uitvoering der overeenkomst van 3 Juli 1890, goedgekeurd door de wet van 4 Augustus daarop volgende (leening aan den Onafhankelijken Congo-Staat);

2° Voor het Ministerie van Binnenlandsche Zaken en Openbaar Onderwijs, een krediet van honderd dertig duizend frank (130,000 frank) bestemd om, voor rekening der provinciën en gemeenten, voorschotten te doen tot betaling der jaarwedden van gemeente onderwijzers, in beschikbaarheid gesteld wegens ambtsafschaffing;

3° Voor het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, een krediet van vijftig duizend frank (50,000 frank), tot terugbetaling van hetgeen ingehouden werd op de naastingprijs der vergunning van den spoorweg Eecloo-Gent, krachtens artikel IX, litt. B, der conventie van 22 April 1897 (*Moniteur* van 2 Juli 1897, n° 183).

TITEL II.

Buitengewone ontvangsten.

ART. 3.

Voor het dienstjaar 1900 worden de buitengewone ontvangsten geraamd op een miljoen honderd een en tachtig duizend frank (1,181,000 frank).

Zij bestaan uit :

1° De aandeelen van wege de Zeer Staten in den afkoop van den Scheldetol 28,000 »

2° De opbrengst van buitengewone vervreemdingen van onroerende goederen. . . 173,000 »

3° Den verkoopprijs van zonder gebruik gebleven gron-

provenant d'emprises faites pour la construction des quais de l'Escaut à Anvers. . . fr.	5,000 »	den voortkomende van ont-eigeningen gedaan voor het bouwen der Scheldekaaien, te Antwerpen fr.	5,000 »
4° Du prix de vente de terrains disponibles par suite du démantèlement des places fortes	300,000 »	4° Den verkoopprijs van gronden beschikbaar gebleven ten gevolge van de ontmanteling der versterkte plaatsen	300,000 »
5° Du prix de vente de biens de cures	5,000 »	5° Den verkoopprijs van pastorijsgoederen	5,000 »
6° Du prix de vente des terrains, situés à Ostende, cédés à M. North (convention du 8 mars 1898. Loi du 9 mai suivant. 2° annuité) .	540,000 »	6° Den verkoopprijs der te Oostende gelegen gronden, afgestaan aan den heer North (overeenkomst van 8 Maart 1898. Wet van 9 Mei daarop volgende. 2 ^{de} jaarsom) . .	540,000 »
7° Du remboursement des avances faites pour compte des provinces et des communes dans le paiement des traitements de disponibilité, pour cause de suppression d'emploi, des instituteurs communaux.	130,000 »	7° De terugbetaling der voorschotten gedaan voor rekening der provinciën en gemeenten in het betalen der jaarwedden van gemeente onderwijzers, in beschikbaarheid gesteld wegens ambtsafschaffing.	130,000 »
TOTAL. . fr.	1,181,000 »	TE ZAMEN. . fr.	1,181,000 »

TITRE III.

Emprunt.

ART. 4.

L'excédent des dépenses autorisées par les articles 1^{er} et 2 sur les recettes prévues à l'article 3 sera couvert soit au moyen des excédents du Budget ordinaire, soit au moyen d'un emprunt.

Le Ministre des Finances et des Travaux publics est autorisé à créer, à concurrence du montant de l'emprunt à contracter éventuellement, des bons du Trésor portant intérêt et payables à une échéance qui ne pourra dépasser cinq ans.

TITEL III.

Leening.

ART. 4.

Het bedrag waarmede de door artikelen 1 en 2 gemachtigde uitgaven de ontvangsten overtreffen welke uitgetrokken zijn bij artikel 3, zal gedekt worden ofwel bij middel der overschotten van de gewone Begrooting, ofwel bij middel eener leening.

De Minister van Financiën en Openbare Werken is gemachtigd om, tot beloop van de in voorkomend geval aan te gane leening, Schatkistbons te maken welke interest opbrengen en ten uiterste na vijf jaren betaalbaar zijn.

TITRE IV.

Dispositions diverses.

ART. 5.

Le Gouvernement est autorisé à rattacher, par arrêté royal, les crédits extraordinaires reportés à l'exercice 1900 par application de l'article 5 de la loi du 9 mai 1898 et de l'article 6 de la loi du 14 septembre 1899, aux crédits alloués par les articles 1^{er} et 2 de la présente loi, et à réunir les crédits concernant un même objet.

Il pourra être fait des imputations pendant trois ans, à compter du 1^{er} janvier 1900, sur les crédits ouverts par les articles 1^{er} et 2 de la présente loi. Les excédents disponibles à la fin de chaque exercice seront reportés à l'année suivante; l'article 52 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'État est applicable à ces reports.

ART. 6.

Le Gouvernement est autorisé à garantir envers les tiers, pendant quatre-vingt-dix ans, l'intérêt et l'amortissement d'obligations créées en représentation d'annuités dues à la Société nationale des chemins de fer vicinaux, à concurrence d'une charge annuelle de un million six cent treize mille francs (1,613,000 francs).

ART. 7.

Est approuvée la convention additionnelle au contrat du 1^{er} juin 1894 relatif à l'établissement d'un port à la côte près de Heyst, d'un port à Bruges et d'un canal reliant ces deux ports, conclue le 29 mars 1900 entre l'État, la ville de Bruges, la Compagnie des Installations maritimes de Bruges et MM. Coiseau et Cousin.

TITEL IV.

Bepalingen van verschillenden aard.

ART. 5.

De Regeering is gemachtigd om, bij koninklijk besluit, de buitengewone kredieten overgebracht op het dienstjaar 1900 bij toepassing van artikel 5 der wet van 9 Mei 1898 en van artikel 6 der wet van 14 September 1899, te verbinden met de kredieten verleend door de artikelen 1 en 2 der tegenwoordige wet, en de kredieten te vereenigen welke een zelfde voorwerp betreffen.

Te rekenen van 1 Januari 1900 mogen, gedurende drie jaar, aantekeningen worden gedaan op de kredieten opengesteld door de artikelen 1 en 2 der tegenwoordige wet. De op het einde van elk dienstjaar beschikbare overschotten zullen op het volgende jaar worden overgebracht; artikel 52 der wet van 15 Mei 1846 op de Staatsecomptabiliteit is van toepassing op deze overdragingen.

ART. 6.

De Regeering is gemachtigd om, gedurende negentig jaar, tegenover derde personen te verzekeren den interest en de aflossing van obligatiën gemaakt in ver-tegenwoordiging van annuïteiten verschuldigd aan de Nationale Maatschappij voor buurtspoorwegen, en zulks tot een jaarlijks bedrag van een millioen zes honderd dertien duizend frank (1,613,000 frank).

ART. 7.

Is goedgekeurd de overeenkomst aanvullende het kontrakt van 1 Juni 1894 betrekkelijk de oprichting en de vergunning van eene haven aan de kust, nabij Heyst, van eene haven te Brugge en van eene vaart welke die beide havens verbindt, gesloten den 29 Maart 1900 tusschen den Staat, de stad Brugge, de Maatschappij der Zeevaart-inrichtingen van Brugge en de heeren Coiseau en Cousin.

ART. 8.

En vue de l'amélioration du cours de l'Escaut en aval d'Anvers, de l'extension des établissements maritimes et des installations du chemin de fer, du déplacement éventuel de l'enceinte et de la création de nouveaux quartiers, le Gouvernement est autorisé à exproprier, pour être affectés ultérieurement à ces destinations, les immeubles situés sur les territoires des communes d'Austruweel, Merxem, Eeckeren, Wilmarsdonck, Oorderen et Lillo, indiqués aux plans parcellaires et aux tableaux d'emprises arrêtés par le Ministre des Finances et des Travaux publics le 9 avril 1900.

ART. 9.

Le Gouvernement est autorisé à accorder la concession d'un chemin de fer électrique sans arrêt intermédiaire entre Bruxelles et Anvers, aux conditions du programme approuvé le 9 avril 1900 par les Ministres des Finances et des Travaux publics, des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et de l'Agriculture.

TITRE V.

Dispositions exceptionnelles applicables à certaines expropriations.

ART. 10.

Dans la huitaine de la mise en vigueur de la présente loi, les plans parcellaires et les tableaux des immeubles à exproprier en exécution de l'article 8 ci-dessus seront déposés au greffe du tribunal de première instance de la situation des biens, où les parties intéressées pourront en prendre communication sans frais jusqu'au règlement définitif de l'indemnité.

Les plans et tableaux relatifs aux immeubles à exproprier dans chacune des

ART. 8.

Met het oog op de verbetering van den loop der Schelde beneden Antwerpen, op de uitbreiding der zeevaartinrichtingen en der oprichtingen van den spoorweg, op de vermoedelijke verplaatsing der vestingwerken en de schepping van nieuwe wijken, wordt de Regeering gemachtigd tot het onteigenen, om later tot deze bestemming te worden gebruikt, de onroerende goederen gelegen op het grondgebied der gemeenten Austruweel, Merxem, Eeckeren, Wilmarsdonck, Oorderen en Lillo, aangeduid in de parceelplannen en in de tabels voor grondinname vastgesteld door den Minister van Financiën en Openbare Werken den 9 April 1900.

ART. 9.

De Regeering is gemachtigd de vergunning toe te staan van eenen electrischen spoorweg, zonder tusschenliggende stopplaats, tusschen Brussel en Antwerpen, volgens de voorwaarden van het programma goedgekeurd den 9 April 1900 door de Ministers van Financiën en Openbare Werken, van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien en van Landbouw.

TITEL V.

Buitengewone bepalingen toepasselijk op zekere onteigeningen.

ART. 10.

Binnen de acht dagen van het in werking stellen dezer wet, moeten de parceelplannen en tabels der onroerende goederen te onteigenen in uitvoering van artikel 8 hierboven, nedergelegd worden ter griffie van de rechtbank van eersten aanleg der ligging van de goederen, alwaar de erbij belanghebbende partijen, kosteloos, kennis ervan kunnen nemen totdat de vergoeding definitief geregeld weze.

De plannen en tabels betreffende de onroerende goederen te onteigenen in elke

communes visées par l'article 8 précité, seront déposés à la maison communale du lieu de la situation des biens. L'annonce de ce dépôt sera affichée et publiée de la manière usitée pour les publications officielles. Il sera justifié de l'accomplissement de ces formalités par un certificat du collègue des bourgmestre et échevins.

ART. 11.

Dans le mois du dépôt des plans et tableaux au greffe, le tribunal, sur la réquisition du procureur du Roi, désignera cinq collèges d'experts composés chacun de trois membres, auxquels il aura recours, sauf exception motivée, pour la détermination des indemnités à payer par l'État.

Cinq autres experts seront nommés de même pour suppléer, au besoin, les membres de ces collèges légitimement empêchés.

Le greffier du tribunal notifiera aux experts leur nomination par lettre recommandée à la poste.

Les experts prêteront serment devant le tribunal dans la quinzaine de leur nomination; le serment ne devra pas être renouvelé sur les lieux contentieux au cours des opérations relatives à l'exécution de l'article 8 de la présente loi.

ART. 12.

En cas de désaccord, si celui-ci porte uniquement sur le chiffre des indemnités, les parties pourront, par convention d'arbitrage, choisir l'un des collèges d'experts auquel elles remettront le soin de fixer définitivement et sans recours le montant des indemnités à allouer de tous chefs.

Cette convention sera constatée par acte et notifiée aux experts par lettre recommandée à la poste, à la diligence du fonc-

der door vermeld artikel 8 bedoelde gemeenten, zullen nêergelegd worden ten gemeentehuize van de plaats der ligging van de goederen. De aankondiging van deze nêerlegging zal aangeplakt en bekend gemaakt worden volgens de wijze gebezigd voor de officiële bekendmakingen. Van het vervullen dezer pleegvormen zal bewijs worden gegeven bij middel van een getuigschrift van het college van burgemeester en schepenen.

ART. 11.

Binnen de maand van de nederlegging der plannen en tabels ter griffie, zal de rechtbank, op vordering van den Procureur des Konings, vijf collegiën van deskundigen aanduiden elk samengesteld uit drie leden, waarop zij zich, tenzij bij gegronde uitzondering, zal beroepen voor het vaststellen van de door den Staat te betalen vergoedingen.

Vijf andere deskundigen zullen op de zelfde wijze worden benoemd om, desnoods, de wettig belet zijnde leden dezer collegiën te vervangen.

Van hunne benoeming zal aan de deskundigen kennis worden gegeven door den griffier der rechtbank, bij middel van eenen in het Postbestuur aangeteekenden brief.

De deskundigen zullen den eed afleggen vóór de rechtbank binnen de vijftien dagen van hunne benoeming; de eed moet niet hernieuwd worden ter plaatse van het in geschil liggende goed gedurende den loop der verrichtingen betreffende de uitvoering van artikel 8 der tegenwoordige wet.

ART. 12.

In geval van geschil, indien dit enkel bestaat omtrent het cijfer der vergoedingen, mogen de partijen, bij scheidsrechterlijke overeenkomst, een der collegiën van deskundigen kiezen en hieraan de zorg toevertrouwen om het bedrag der uit allen hoofde toe te kennen vergoedingen definitief en zonder verhaal te bepalen.

Die overeenkomst zal worden vastgesteld bij akte en ter kennis gebracht van de deskundigen bij in het Postbestuur aange-

tionnaire chargé de diriger les négociations et les expropriations.

Dans les trois mois de cette notification, le collège choisi établira le montant total des indemnités et déposera le procès-verbal de ses opérations entre les mains du fonctionnaire prédésigné, à l'inspection des parties, sans frais.

La somme à allouer à l'exproprié sera fixée par l'évaluation totale des indemnités admise par la majorité des experts; si chaque expert est d'un avis différent, l'estimation totale intermédiaire sera adoptée.

ART. 13.

A défaut de convention entre les parties, il sera procédé au règlement de l'indemnité et à l'envoi en possession de la manière déterminée par les articles 2 et suivants de la loi du 17 avril 1838, sauf les modifications qui suivent :

1° Les délais de quinzaine fixés par l'article 2 pour l'assignation, par l'article 5 pour la comparution et par l'article 6 pour l'appel seront réduits à huitaine ;

2° Les mesures de publicité ordonnées par les 3° et 4° alinéas de l'article 2 sont supprimées ;

3° Si, lors de la visite des lieux prescrite par l'article 9, un délai est demandé pour produire des documents, le juge-commissaire aura le droit de l'accorder après avoir entendu les parties et les experts, mais sans que le délai puisse dépasser quinze jours pour les propriétés non bâties et vingt jours pour les propriétés bâties ; ce délai expiré, il sera passé outre aux opérations de l'expertise ;

4° Les experts seront tenus de fournir leur avis avant la date à laquelle le juge-commissaire fera son rapport à l'audience.

teekenden brief, ter benaarstiging van den ambtenaar die met het leiden der verhandelingen en oteigeningen is belast.

Binnen de drie maanden dezer bekendmaking, zal het gekozen college het gansche bedrag der vergoedingen vaststellen en het proces-verbaal zijner verrichtingen nederleggen in handen van hooger aangeduiden ambtenaar, ter inzage van de partijen, zonder kosten.

De aan de oteigende partij toe te kennen som zal bepaald worden door de geheele waardeering van de door de meerderheid der deskundigen aangenomen vergoedingen ; heeft iedere deskundige eene verschillende meening, dan zal de algeheele tusschenkomende schatting worden aangenomen.

ART. 13.

Bij gebreke van overeenkomst tusschen partijen, zal tot regeling der vergoeding en tot de in bezitstelling worden overgegaan volgens de wijze bepaald door de artikelen 2 en volgende der wet van 17 April 1838, uitgenomen de wijzigingen welke volgen :

1° De termijnen van veertien dagen vastgesteld door artikel 2 voor de dagvaarding, door artikel 5 voor de verschijning en door artikel 6 voor het beroep zijn tot acht dagen verminderd ;

2° De maatregelen van algemeene bekendheid voorgeschreven door de 3° en 4° alinea's van artikel 2 zijn afgeschaft ;

3° Indien, bij het door artikel 9 voorgeschreven bezoek der plaatsen, uitstel wordt gevraagd ten einde bewijsstukken over te leggen, zal de rechter-commissaris het recht hebben zulks te verleenen, na de partijen en de deskundigen te hebben gehoord, doch zonder dat dit uitstel méér mag bedragen dan vijftien dagen voor de niet gebouwde eigendommen en twintig dagen voor de gebouwde eigendommen ; na verloop van dit uitstel zal tot de verrichtingen der schatting worden overgegaan ;

4° De deskundigen zijn gehouden hun advies in te dienen vóór den datum waarop de rechter-commissaris zijn verslag ter zitting zal doen.

Cette date sera déterminée en égard à l'importance du litige, les parties et les experts entendus; elle ne pourra, en aucun cas, être différée de plus de trois mois à compter du jour de la première visite des lieux.

Si l'avis des experts n'est pas déposé avant le terme fixé, il ne sera accordé d'honoraires qu'aux experts ayant établi devant le tribunal que le retard n'est pas provenu de leur faute.

ART. 14.

Les contrats de cession amiable, les conventions d'arbitrage, les quittances et tous autres actes relatifs à l'acquisition des immeubles pourront être passés sans frais à l'intervention du fonctionnaire chargé de diriger les négociations et les expropriations, agissant au nom de l'Etat.

ART. 15.

En ce qui concerne les expropriations autorisées par l'article 8, les modifications suivantes sont apportées au dernier alinéa de l'article 151 ainsi qu'aux articles 159 à 162 du tarif du 16 février 1807 :

1^o Les experts pourront porter en compte quatre vacations par journée de travail;

2^o Il sera taxé fr. 7 20 aux experts pour chaque vacation de trois heures.

Lorsque les experts auront déposé leur avis avant le terme fixé et qu'ils auront fait preuve d'une diligence exceptionnelle en égard au nombre des vacations portées en compte, le président du tribunal pourra augmenter à concurrence de moitié au maximum la taxe allouée par vacation,

3^o Il sera alloué aux experts, pour frais de déplacement, 30 centimes par kilomètre, tant à l'aller qu'au retour, à raison de la distance calculée par route ordinaire d'après le dictionnaire des distances légales.

Gezien de belangrijkheid van het geschil zal die datum worden bepaald, de partijen en deskundigen gehoord; in geen geval mag hij méér worden uitgesteld dan drie maanden te rekenen van den dag van het eerste bezoek der plaatsen.

Indien het advies der deskundigen niet vóór den vastgestelden termijn is néergelegd, zal enkel honoraria worden verleend aan die onder hen welke vóór de rechtbank zullen bewezen hebben, dat het ten achteren zijn niet uit hunne fout voortspruit.

ART. 14.

De kontrakten van afstand in der minne, de scheidsrechterlijke overeenkomsten, de kwijtingen en alle andere akten betreffende het aankopen der onroerende goederen, mogen, kosteloos, worden verleend ten overstaan van den ambtenaar belast met het leiden der verhandelingen en onteigeningen, handelende in naam van den Staat.

ART. 15.

De volgende wijzigingen, betreffende de onteigeningen door artikel 8 gemachtigd, worden toegebracht aan de laatste alinea van artikel 151, alsmede aan de artikelen 159 tot 162 van het tarief van 16 Februari 1807 :

1^o De deskundigen mogen vier vacatiën voor elken dag arbeid in rekening brengen;

2^o Voor elke vacatie van drie uren zal aan de deskundigen eene taks van fr. 7 20 worden toegekend.

Wanneer de deskundigen hun advies voor den bepaalden tijd zullen hebben néergelegd en dat zij, uit aanmerking van het getal in rekening gebrachte vacatiën, bewijs zullen hebben gegeven van buitengewone werkzaamheid, mag de voorzitter der rechtbank de per vacatie toegekende taks, ten beloope van hoogstens de helft vermeerderen;

3^o Wegens verplaatsingskosten, zal aan de deskundigen 30 centuemen per kilometer worden verleend, zoowel om rede van het weggaan als het weer komen, voor den afstand berekend langs den gewonen weg, volgens het woordenboek der wettige afstanden.

ART. 16.

Les articles 12 à 15 ci-dessus sont rendus applicables aux expropriations pour l'établissement d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Gand et du chemin de fer électrique à concéder entre Bruxelles et Anvers, sous la réserve que les arbitrages autorisés par l'article 12 seront confiés éventuellement à des collèges de trois experts à désigner de commun accord par les parties.

Donné à Bruxelles, le 9 avril 1900.

LÉOPOLD

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Finances
et des Travaux publics,
P. DE SMET DE NAEYER.*

ART. 16.

De artikelen 12 tot 15 hierboven zijn toepasselijk gemaakt op de onteigeningen voor het aanleggen van eene rechtstreeksche spoorbaan van Brussel tot Gent en van den electrischen te vergunnen spoorweg tussehen Brussel en Antwerpen, onder voorbehoud dat de scheidsrechterlijke uitspraken gemachtigd door artikel 12, in voorkomend geval, zullen worden toevertrouwd aan een college van drie deskundigen eenstemmig aan te duiden door de partijen.

Gegeven te Brussel, den 9 April 1900.

LÉOPOLD

VAN 'S KONINGS WEGE :

*De Minister van Financiën
en Openbare Werken,
P. DE SMET DE NAEYER.*

BUDGET DES DÉPENSES EXTRAORDINAIRES POUR L'EXERCICE 1900.

Articles	DÉSIGNATION DES SERVICES.	MONTANT des CRÉDITS.	TOTAL par SERVICE.
1 ^o MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE.			
1	Terrains incultes domaniaux. Boisement.	100,000 "	100,000 "
2 ^o MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.			
2	Chemins de fer. — Voies et travaux	31,500,000 "	77,988,544 "
3	Chemins de fer. — Traction et matériel	45,025,544 "	
4	Télégraphes et téléphones. — Lignes nouvelles, bâtiments, appareils, réseaux, etc.	5,445,000 "	
5	Marine	20,000 "	
3 ^o MINISTÈRE DES FINANCES ET DES TRAVAUX PUBLICS.			
A. Domaine.			
6	Appropriation des terrains provenant du démantèlement des places fortes	500,000 "	
7	Acquisition d'immeubles destinés à agrandir le domaine forestier et à étendre ou à régulariser les limites des propriétés de l'État, notamment des dunes domaniales	300,000 "	
8	Mise en valeur d'une propriété domaniale à Anvers. — Travaux de voirie	85,000 "	
B. Routes.			
9	Routes et raccordements: construction, redressement et amélioration. Construc- tion de ponts ou subsides pour semblables ouvrages. Rachat par l'État de routes et de ponts concédés; subsides à accorder aux provinces et aux com- munes en vue de semblables rachats	5,000,000 "	
10	Reconstruction du pont de Chénée et amélioration de la rivière aux abords de cet ouvrage	200,000 "	
C. Bâtiments civils.			
11	Ecole de médecine vétérinaire. — Travaux de construction	200,000 "	
D. Travaux hydrauliques.			
12	Meuse — Expropriations et travaux.	700,000 "	
13	Ourlie. — Expropriations et travaux	2,000,000 "	
14	Canaux houillers. — Expropriations et travaux	5,000,000 "	

**BEGROOTING DER BUITENGEWONE UITGAVEN
VOOR HET DIENSTJAAR 1900.**

artikels.	AANWIJZING DER DIENSTEN.	BEDRAG der KREDIETEN.	TOTAAL per DIENST.
1 ^o MINISTERIE VAN LANDBOUW.			
1	Onbebouwde domeingronden. — Houtbeplanting.	100,000 "	100,000 "
2 ^o MINISTERIE VAN SPOORWEGEN, POSTERLIJN EN TELEGRAFEN.			
2	Spoorwegen. — Wegen en werken.	31,500,000 "	77,028,844 "
3	Spoorwegen. — Trekdienst en materieel.	43,023,544 "	
4	Telegrafen en telefoon. — Nieuwe lijnen, gebouwen, toestellen, netten, enz.	3,445,000 "	
5	Zeewezen	20,000 "	
3 ^o MINISTERIE VAN FINANCIËN EN OPENBARE WERKEN.			
A. Domein.			
6	Geschiktmaken van gronden voortkomende van het slechten van vestingen.	500,000 "	
7	Aankoop van onroerende goederen tot vergrooting van het boschdomein en tot uitbreiding of regeling van de grenzen der Staatseigendommen en voornamelijk der Staatsduinen	500,000 "	
8	Tot waarde brengen van een domeineigendom te Antwerpen. — Wegeniswerken	85,000 "	
B. Banen.			
9	Banen en verbindingswegen : aanleggen, rechtmaken en verbeteren. Bouwen van bruggen of toelagen voor dergelijke werken. Naasting van Staatswege van vergunde banen en bruggen ; toelagen aan de provinciën en de gemeenten te verleenen voor dergelijke naastingen	5,000,000 "	
10	Herbouwing der brug van Chénée en verbetering der rivier in de onmiddellijke nabijheid van dit werk	200,000 "	
C. Burgerlijke gebouwen.			
11	Veeartsenijschool. — Bouwwerken	200,000 "	
D. Waterwerken.			
12	Maas. — Onteigeningen en werken	700,000 "	
13	Oourtbe — Onteigeningen en werken.	2,000,000 "	
14	Vaarten in gemeenschap met de koolmijnen. — Onteigeningen en werken	3,000,000 "	

BUDGET DES DÉPENSES EXTRAORDINAIRES (suite).

Articles	DÉSIGNATION DES SERVICES.	MONTANT des CRÉDITS.	TOTAL par SERVICE.
15	Canaux de Liège à Anvers — Expropriations et travaux	600,000 »	48.835,000 »
16	Escaut. — Expropriations et travaux	1,200,000 »	
17	Lys. — Expropriations et travaux	300,000 »	
18	Senne et Dyle. — Expropriations et travaux	750,000 »	
19	Canal de dérivation de la Lys — Expropriations et travaux	100,000 »	
20	Canal de Gand à Terneuzen. — Expropriations et travaux	2,000,000 »	
21	Canaux de Furnes à Dunkerque et de Furnes à Bergues. — Expropriations et travaux	100,000 »	
22	Installations maritimes d'Anvers — Expropriations, travaux, dragages	17,000,000 »	
23	Port d'Ostende. — Expropriations, travaux, dragages	6,500,000 »	
24	Port d'escale de Heyst. — Expropriations et travaux. — Traitements, salaires et indemnités des fonctionnaires et agents chargés de la surveillance et du contrôle des travaux. — Indemnités des fonctionnaires, membres de la Commission mixte de contrôle. — Etablissement d'un bassin pour les bateaux pêcheurs.	5,500,000 »	
25	Canal de Bruxelles au Rupel. — Transformation	2,000,000 »	6,000,000 »
26	Côtes. — Expropriations et travaux.	1,000,000 »	
4 ^e MINISTÈRE DE LA GUERRE.			
27	Fortifications d'Anvers	6,000,000 »	6,000,000 »
TOTAL DE L'ARTICLE 1 ^{er} DU BUDGET DES DÉPENSES EXTRAORDINAIRES. fr.			152,923,544 »

Vu et approuvé pour être annexé à Notre arrêté du 9 avril 1900.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances et des Travaux publics,

P. DE SMET DE NAEYER.

BEGROOTING DER BUITENGEWONE UITGAVEN (vervolg).

Artikels.	AANWIJZING DER DIENSTEN.	BEDRAG der KREDIETEN.	TOTAAL per DIENST
15	Vaarten van Luik naar Antwerpen. — Onteigeningen en werken	600,000 .	48,835,000 .
16	Schelde. — Onteigeningen en werken.	1,200,000 .	
17	Leie. — Onteigeningen en werken	300,000 .	
18	Zenne en Dijle. — Onteigeningen en werken	750,000 .	
19	Afleidingsvaart der Leie. — Onteigeningen en werken.	100,000 .	
20	Vaart van Gent naar Terneuzen. — Onteigeningen en werken.	2,000,000 .	
21	Vaarten van Veurne naar Duinkerke en van Veurne naar Bergues. — Onteigeningen en werken	100,000 .	
22	Zeevaartoorichtingen van Antwerpen. — Onteigeningen, werken, boggerwerken.	17,000,000 .	
23	Haven van Oostende. — Onteigeningen, werken, boggerwerken.	6,500,000 .	
24	Aanlegghaven van Heyst. — Onteigeningen en werken. — Jaarwedden, dagloon en vergoedingen der ambtenaars en beambten gelast met het toezicht en den controle der werken. — Vergoedingen aan ambtenaars, leden der gemeenschappelijke Commissie van controle — Oprichting eener havenkom voor de visschersbooten	5,500,000 .	
25	Vaart van Brussel naar den Ruppel. — Verandering	2,000,000 .	6,000,000 .
26	Kusten. — Onteigeningen en werken.	1,000,000 .	
4 ^e MINISTERIE VAN OORLOG.			
27	Vestingen van Antwerpen	6,000,000 .	6,000,000 .
TOTAAL VAN HET ARTIKEL I DER BEGROOTING VAN BUITENGEWONE UITGAVEN.fr.			132,925,544 .

Gezien en goedgekeurd om gehecht te worden aan ons besluit van 9 April 1900.

LEOPOLD.

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Financiën en Openbare Werken,

P. DE SMET DE NAEYER.

ANNEXES

AU

BUDGET DES RECETTES ET DES DÉPENSES EXTRAORDINAIRES POUR L'EXERCICE 1900.

Annexe I : Convention additionnelle au contrat du 1^{er} juin 1894 relatif à l'établissement d'un port à la côte près de Heyst, d'un port à Bruges et d'un canal reliant ces deux ports.

Annexe II : Programme des conditions auxquelles sera subordonnée la concession d'un chemin de fer à traction électrique entre Bruxelles et Anvers.

Annexe III : Notice sur les voies navigables administrées par l'État.

Annexe IV : Budget de l'État Indépendant du Congo pour l'exercice 1900.

ANNEXE I.

CONVENTION ADDITIONNELLE

au contrat du 1^{er} juin 1894 relatif à l'établissement d'un port à la côte près de Heyst, d'un port à Bruges et d'un canal reliant ces deux ports.

Entre :

1° L'État belge, représenté par MM. Paul DE SMET DE NAEYER, Ministre des Finances et des Travaux publics, et Julien LIEBAERT, Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes ;

2° La ville de Bruges, représentée par M. le Comte Amédée VISART DE BOCARMÉ, bourgmestre, stipulant au nom de celle-ci, sous réserve de l'approbation du conseil communal de cette ville ;

3° La Compagnie des Installations maritimes de Bruges, société anonyme dont le siège est établi en cette ville, pour laquelle agissent MM. Gustave VAN NIEUWENHUYSE, président du conseil d'administration, et Julien NYSSENS-HART, administrateur délégué ;

4° MM. Louis COISEAU, ingénieur à Paris, et Jean COUSIN, ingénieur à Bruxelles,

A été conclue la convention suivante, sous réserve de l'approbation de la Législature :

ARTICLE PREMIER.

L'État construira une ligne directe de Bruges à Heyst par Zeebrugge, avec bifurcation vers le môle des escales.

Cette ligne comprendra, outre les deux voies de trafic ordinaires, une voie destinée à permettre le raccordement au réseau de l'État des établissements industriels et commerciaux qui s'établiraient le long du canal maritime ou aux abords des ports de Bruges et de Zeebrugge.

Une gare maritime avec station pour voyageurs sera établie à Zeebrugge, à l'ouest du port intérieur et parallèlement au bassin et au canal maritime.

ART. 2.

La ligne ferrée actuelle sera supprimée entre Blankenberghe et Zeebrugge, et les communications entre ces deux localités seront assurées par une route permettant l'établissement d'un chemin de fer vicinal à double voie et à traction électrique.

ART. 3.

La route de l'État de Lisseweghe à Heyst-Écluses, le canal de Lisseweghe, le fossé d'assèchement et le canal Isabelle seront détournés aux frais de l'État, conformément aux indications du plan ci-annexé, visé par les soussignés.

ART. 4.

MM. Coiseau et Cousin s'engagent à effectuer des dragages dans le banc du Zand, à concurrence de deux millions de mètres cubes, dans le but de créer une passe dont l'emplacement et les dimensions seront fixés par l'Administration des Ponts et Chaussées, d'accord avec la Compagnie des Installations maritimes de Bruges.

Les produits de ces dragages seront déposés sur les terrains teintés en brun et en rose au plan ci-joint, savoir : l'assiette de la gare maritime et de l'avenue d'accès à celle-ci, les terrains de dépôt sis à l'ouest de cette avenue, l'assiette de la nouvelle route de Blankenberghe à Zeebrugge, les terrains de dépôt au sud de celle-ci, les parcelles domaniales entre cette route et la mer, enfin les terrains situés au nord de la courbe de la voie ferrée nouvelle vers Heyst, entre cette courbe et le terre-plein actuel.

MM. Coiseau et Cousin s'obligent à porter, au besoin à l'aide d'apports supplémentaires, les emplacements indiqués ci-dessus aux niveaux qui seront fixés par les services des Chemins de fer et des Ponts et Chaussées, le cube total à mettre en place étant fixé à 2,533,000 mètres.

Ces travaux de dragage et de remblai seront payés aux entrepreneurs au prix moyen de fr. 1 27 par mètre cube mesuré au remblai, pour tous les emplacements qu'ils n'étaient pas tenus de remblayer en exécution des contrats antérieurs, et ce prix sera supporté par l'État à concurrence

de	0.880
par la ville de Bruges à concurrence de	0.234
et par la Compagnie précitée pour le surplus, ou.	0.156

de manière que l'intervention de la ville de Bruges s'élève à 593,490 francs.

Les paiements se feront par acomptes de 127,000 francs à mesure de l'avancement des travaux et seront effectués par l'État, la ville et la Compagnie dans les proportions respectives de 88,000 francs, 23,400 francs et 15,600 francs.

Le montant de l'intervention de la Compagnie sera prélevé sur le fonds de 2,000,000 de francs dont il est fait mention à l'article 8 de la convention-loi des 11 juin 1894-11 septembre 1895.

Les remblais pour l'assiette des nouvelles voies ferrées seront terminés dans le délai de deux ans à dater du jour où les emplacements seront mis à la disposition des entrepreneurs.

La ligne directe de Bruges à Zeebrugge sera établie dans les deux ans après que l'État aura acquis tous les terrains nécessaires à la construction de la voie.

Enfin, le délai d'achèvement total des remblais prévus au présent article est fixé à deux ans après la suppression de la ligne ferrée de Blankenberghe à Zeebrugge.

ART. 5.

Par extension de l'article 8 de la convention du 12 juillet 1899, l'État s'engage à acquérir, au besoin par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, en vue de l'exploitation et de l'extension éventuelle du port à la

côte, les terrains sis à l'ouest du port intérieur qui sont délimités par le tracé *a b c d e f g h i j* au plan ci-joint, visé par les soussignés, et les terrains situés à l'est dudit port qui sont délimités au même plan par le tracé *k l m n o p*.

Ces terrains seront mis à la disposition de la Compagnie des Installations maritimes de Bruges aux titre et conditions énoncés dans l'article 9 du contrat du 12 juillet 1899 précité.

Les parcelles comprises dans les périmètres préindiqués et qui appartiendraient à la Compagnie seront cédées à l'État au prix coûtant, en principal et accessoires.

ART. 6.

La Compagnie renonce à la concession qui lui était accordée en vertu des conventions antérieures, pour ce qui concerne : 1° les terrains sis à l'ouest de la ligne marquée *q* sur le plan ci-inclus et 2° ceux s'étendant au sud de la ligne *q* entre celle-ci et la courbe de la nouvelle voie ferrée se détachant de la gare maritime pour se diriger vers la tête amont de l'écluse maritime, le point S étant situé à 300 mètres à l'ouest de l'axe de l'écluse. Ces terrains ont une contenance de 8 hectares environ.

En compensation, l'État accorde à la Compagnie, moyennant une redevance annuelle de cent francs, exigible à partir de la date du commencement de la concession du port à la côte, la jouissance emphytéotique des blocs de terrains indiqués au plan ci-annexé sous les nos 1, 2, 3, 4, 5 et 7, d'une contenance totale de 5 hectares.

Ce droit de jouissance prendra fin à l'expiration de ladite concession. Il en sera de même dans les cas de déchéance de cette concession, d'abandon de l'exploitation du port par la Compagnie ou de rachat par l'État, conformément aux prévisions des articles 13 à 15 de la convention-loi des 1^{er} juin 1894-11 septembre 1895, mais dans ces cas, l'État sera subrogé aux droits et obligations de la Compagnie à l'égard des cessionnaires de son droit d'emphytéose.

Lors de la cessation de l'emphytéose, pour quelque cause que ce soit, la Compagnie ne pourra enlever les constructions qu'elle aura édifiées sur les terrains qui en font l'objet, soit à l'usage de bureaux, soit pour des services quelconques du port; ces constructions seront soumises aux dispositions de l'article 53 du cahier des charges annexé à la convention-loi des 1^{er} juin 1894-11 septembre 1895.

Si l'État usait de la faculté de rachat qui lui appartient en vertu de l'article 15 de la convention précitée, le revenu net moyen retiré par la Compagnie des mêmes terrains n'entrerait pas en ligne de compte pour la détermination du prix de ce rachat.

ART. 7.

L'État fera abandon gratuit à la ville de Bruges des terrains domaniaux qui, en dehors de la route de grande voirie de Blankenberghe à Zeebrugge et de celle de Lisseweghe à Heyst détournée, avec embranchement vers la

digue de mer, tomberont dans le tracé des rues et des places publiques. Cet abandon sera fait sous la condition que la ville s'engagera à exécuter à ses frais, dans les délais à convenir, les travaux de voirie des rues et places dont l'assiette lui sera cédée. Les subsides habituels seront alloués à la ville pour la construction d'un réseau d'égouts.

L'État cédera à moitié prix de leur estimation faite de commun accord tous les terrains domaniaux dont la ville aura besoin dans les dix ans, à partir de la date du commencement de la concession du port à la côte, pour la construction d'églises, d'écoles et bâtiments de services communaux. Si l'État et la ville ne s'entendent pas sur l'estimation de ces terrains, ceux-ci seront évalués contradictoirement par trois experts dont un nommé par chacune des parties et le troisième par le président du tribunal ; après avoir prêté serment, les experts procéderont conjointement à leurs opérations ; on adoptera l'évaluation qui aura été admise par la majorité, et, dans le cas où chaque expert aurait émis un avis différent, l'estimation qui n'est ni la plus haute ni la plus basse.

ART. 8.

Le Gouvernement autorisera l'établissement de deux traversées à niveau destinées à recevoir chacune une voie de raccordement entre les terrains concédés situés au nord et ceux qui sont situés au sud de la ligne principale du chemin de fer.

Les frais d'installation, d'entretien et de gardiennage de ces traversées seront à la charge de la Compagnie.

ART. 9.

Les immeubles destinés aux raccordements industriels à établir entre la ligne directe de Bruges à Zeebrugge et les établissements qui seraient créés le long du canal pourront être empris, au besoin, conformément aux lois du 17 avril 1835 et du 27 mai 1870 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

ART. 10.

La présente convention sera enregistrée au droit fixe de 2 francs 40 centimes.

Fait en cinq originaux à Bruxelles, aux frais de la Compagnie des Installations maritimes de Bruges, le 29 mars 1900.

ANNEXE II.

PROGRAMME

des conditions auxquelles sera subordonnée la concession d'un chemin de fer à traction électrique entre Bruxelles et Anvers.

ARTICLE PREMIER.

La concession a pour objet la construction et l'exploitation d'un chemin de fer électrique à grande vitesse, sans arrêt, entre Bruxelles et Anvers, lequel devra être relié aux tramways existants ou à créer dans ces deux villes.

ART. 2.

Cette concession se fera aux conditions du cahier des charges-type des chemins de fer concédés en Belgique, approuvé par arrêté ministériel du 20 février 1866, en tant qu'il n'y soit pas dérogé par les dispositions qui suivent.

La durée de cette concession sera de soixante années; elle prendra cours à partir du jour où, la ligne et son armement ayant été agréés par l'État, le chemin de fer sera mis en exploitation.

L'exploitation de la ligne ne sera autorisée que lorsqu'elle pourra se faire entre les deux points terminus.

ART. 3.

Avant l'octroi de la concession, le demandeur agréé par l'État devra justifier de la formation de la société et de la constitution du capital nécessaire à la construction, l'armement et l'exploitation de la ligne électrique.

Les appels de fonds ne pourront être faits que dans la mesure nécessaire pour pourvoir aux dépenses de construction de la ligne concédée ainsi que de l'aménagement des lignes de tramways urbains, aux frais généraux de la société et au paiement des intérêts intercalaires à 4 % sur le capital versé.

Les statuts de la société à former devront être préalablement agréés par l'État.

L'État aura également le contrôle des dépenses à effectuer pour l'établissement et l'armement de la ligne et de ses dépendances, de même que celui des recettes et dépenses de l'exploitation.

L'État pourra, lors de l'octroi de la concession, interdire l'émission en souscription publique et la négociation en bourse des titres de la société, avant le délai d'un an à compter de la mise en exploitation de la ligne objet du programme.

ART. 4.

La concession devant avoir pour conséquence d'enlever à l'État une partie des recettes produites par le trafic des voyageurs directs ou en transit entre Bruxelles et Anvers, la société à former sera tenue d'indemniser le Trésor public de ce chef.

ART. 5.

A cet effet, la société établira annuellement la recette nette en défalquant de la recette brute :

- 1° La réserve statutaire légale ;
- 2° L'alimentation d'un fonds de prévision (renouvellements, etc.) ;
- 3° Les frais d'administration et les dépenses d'exploitation.

Le surplus sera considéré comme recette nette.

ART. 6.

Cette recette nette servira :

- 1° Au service de l'intérêt à 4 % et de l'amortissement, en soixante ans, sans garantie de l'État, du capital social effectivement dépensé (actions ou obligations) ;
- 2° Au paiement à l'État de l'indemnité prévue à l'article 4 et établie conformément à l'article 10.

Le surplus de la recette nette sera considéré comme bénéfices.

Ces bénéfices seront partagés par moitié entre l'État et la société.

ART. 7.

L'État se réserve de racheter en tout temps la concession après la dixième année à partir de la mise en exploitation de la ligne, moyennant un préavis d'une année et en indemnisant la société sur les bases suivantes :

- 1° L'État remboursera à la société la partie du capital dépensé non encore amortie au moment du rachat.

Si, pendant les exercices précédant le rachat, les résultats de l'exploitation n'avaient pas été suffisants pour payer au capital l'intérêt de 4 % ci-dessus prévu, l'État paierait à la société, outre le capital non encore amorti, une somme égale aux déficits annuels subis sur lesdits intérêts.

- 2° On calculera la moyenne de la part de bénéfices touchée par la société, en exécution des deux derniers alinéas de l'article 6, pendant les trois années les plus favorables des cinq dernières précédant la date du rachat.

Cette moyenne, ou la part de bénéfices touchée pour l'année précédant la date du rachat, si elle est supérieure à cette moyenne, formera le montant d'une annuité qui sera due au concessionnaire pour chacune des années restant à courir depuis le moment du rachat jusqu'à l'expiration de la concession.

Cette annuité sera majorée d'une prime de 10 % si le rachat a lieu avant l'expiration de la quinzième année; de 5 % si le rachat a lieu après la quinzième année, mais avant l'expiration de la trentième.

L'État pourra se libérer du paiement de ces annuités en les capitalisant à un taux égal au produit moyen de la rente belge pendant les trois dernières années précédant le rachat, augmenté de $\frac{1}{4}$ %.

Lors du rachat, le concessionnaire aura le droit de demander, au lieu des annuités prévues au 2° ci-dessus, le paiement d'une prime sur le montant du capital remboursable en vertu du 1° du présent article.

Cette prime serait de :

5 % si le rachat avait lieu avant l'expiration de la quinzième année;

2 $\frac{1}{4}$ % si le rachat avait lieu après la quinzième année, mais avant l'expiration de la trentième.

ART. 8.

Moyennant paiement du prix de rachat ainsi déterminé, l'État entrera immédiatement en possession de toute la concession avec toutes ses améliorations ou modifications, telle qu'elle se comportera à l'époque du rachat.

Cette prise de possession comprendra la voie ferrée et ses dépendances, de même que le matériel roulant de toute nature, les usines de production de force (matériel fixe, bâtiments et terrains de ces usines) et tous les immeubles quelconques dont la compagnie concessionnaire serait propriétaire à cette époque, hormis son siège social; le tout quitte et libre de toute dette ou hypothèque.

Le fonds de réserve et le solde disponible du fonds de prévision seront partagés par moitié entre l'État et la compagnie, c'est-à-dire dans la même proportion que le partage des bénéfices sur lesquels ces fonds auront été prélevés.

En ce qui concerne le fonds de prévision, il sera prélevé, avant partage, au profit de l'État, le montant des sommes reconnues nécessaires au moment du rachat pour exécuter les travaux et renouvellements en vue desquels le fonds a été constitué.

ART. 9.

A l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, l'État sera subrogé à tous les droits de la compagnie concessionnaire et entrera immédiatement et gratuitement en possession de tout ce qui lui serait attribué en cas de rachat conformément à l'article 8.

ART. 10.

La société indemniserait complètement l'État de la perte de recette nette que l'exploitation de la ligne nouvelle lui fera subir. A cette fin, on établira la différence entre la recette nette produite par les voyageurs directs et en transit entre Bruxelles et Anvers pendant l'année normale qui aura précédé la mise en exploitation du chemin de fer électrique, et la recette nette effectuée

du même chef par le chemin de fer de l'État pendant chacune des années suivantes.

La recette nette afférente à ces trafics sera calculée à raison de 30 % de la recette brute.

S'il arrivait que les résultats de l'exploitation fussent, pendant une ou plusieurs années, insuffisants pour assurer le service de l'intérêt à 4 % et de l'amortissement du capital prévu à l'article 6 ci-dessus, l'indemnité dont il s'agit au présent article 10 ne serait payée à l'État qu'après que la société aurait récupéré une somme égale aux déficits annuels subis sur lesdits intérêts.

De même, s'il arrivait que les résultats de l'exploitation fussent, pendant une ou plusieurs années, insuffisants pour payer à l'État l'indemnité dont il s'agit au présent article 10, les déficits annuels sur cette indemnité seraient récupérés, au profit de l'État, par prélèvements sur les bénéfices des années ultérieures, avant le partage par moitié prévu au dernier alinéa de l'article 6.

ART. 11.

Délai d'achèvement.

La ligne devra être entièrement terminée et livrée à l'exploitation au plus tard cinq ans après la date de l'octroi de la concession.

Si la compagnie ne livrait pas la ligne à l'exploitation dans le délai prescrit, elle encourrait une amende de 1,000 francs par jour de retard, à moins que le délai ait été prorogé par le Gouvernement, cas auquel il n'y aurait lieu à amendes que si la Compagnie n'avait pas rempli ses obligations dans le délai qui aurait été substitué à celui primitivement prescrit.

ART. 12.

En ce qui concerne le transport des voyageurs sur la ligne électrique proprement dite, il sera créé deux classes.

L'État aura le droit de prescrire l'application à ces deux classes de tarifs respectivement inférieurs de 25 % aux prix perçus par les chemins de fer de l'État pour le trajet entier en 2^e et 3^e classe de Bruxelles (Nord) à Anvers (gare centrale).

La compagnie concessionnaire ne pourra, sans le consentement de l'État, appliquer à ces deux classes des prix inférieurs de plus de 25 % à ceux perçus respectivement pour le trajet en 2^e et en 3^e classe de Bruxelles (Nord) à Anvers (gare centrale).

Elle pourra délivrer des abonnements avec l'autorisation du Gouvernement.

Si le chemin de fer de l'État modifie ses tarifs, la compagnie sera tenue de modifier proportionnellement les siens, dans les conditions prévues aux alinéas 2 et 3 du présent article.

Les prix à percevoir pour le prolongement du service sur les deux tramways urbains ne pourront dépasser 20 centimes par trajet simple.

ART. 13.

La vitesse commerciale sera calculée à raison de 100 kilomètres à l'heure, au minimum. Le nombre de minutes nécessaire pour franchir toute la ligne d'un point extrême à l'autre ne pourra donc être supérieur au quotient de la division par 1666,66 de la distance totale, exprimée en mètres et comprise entre ces deux points.

Au cas où, après six mois d'exploitation de la ligne, la vitesse commerciale de 100 kilomètres ne serait pas atteinte, la part de la société prévue à l'article 6, 2°, dernier alinéa, serait réduite :

A 25 % si cette vitesse était inférieure à 100 kilomètres, sans descendre au-dessous de 95 kilomètres;

A 10 %, si elle était inférieure à 95 kilomètres, sans descendre au-dessous de 90 kilomètres.

Si la vitesse tombait au-dessous de 90 kilomètres, les bénéfices reviendraient intégralement à l'État.

De plus, si la période pendant laquelle le minimum de 100 kilomètres de vitesse commerciale n'aurait pas été atteint se prolongeait au delà d'un an, la société encourrait la déchéance.

ART. 14.

Le transport des marchandises, de quelque nature qu'elles soient, ainsi que celui des bagages enregistrés, est formellement interdit au concessionnaire.

ART. 15.

Toute convention intéressant le service du chemin de fer électrique que le concessionnaire conclurait avec les sociétés des tramways, devra être soumise à l'approbation du Gouvernement.

ART. 16.

Le chemin de fer devra être construit dans des conditions telles que les trains ou voitures qui le parcourent ne puissent jamais rencontrer aucun obstacle. Les passages à niveau, les ponts tournants sont rigoureusement interdits. Les files de rails des voies principales seront ininterrompues dans les parties parcourues à une vitesse supérieure à 80 kilomètres à l'heure.

A cette fin, les aiguilles et croisements à établir éventuellement seront d'un modèle spécial.

ART. 17.

La traversée du Rupel et celle du canal maritime de Bruxelles au Rupel ne pourront se faire que dans les conditions admises par le Gouvernement.

ART. 18.

Les courbes auront un rayon minimum de 2,000 mètres. Ce minimum sera porté à 4,000 mètres dans les parties susceptibles d'être parcourues à des vitesses de marche supérieures à 120 kilomètres à l'heure. Les courbes devront être raccordées aux alignements droits par des raccordements paraboliques. Ceux-ci auront un développement suffisant pour que la surélévation se rachète, dans la file de rails où elle doit être donnée, sans dépasser la rampe, par rapport à l'autre file de rails, de 1 millimètre par mètre.

ART. 19.

Le profil longitudinal développé du chemin de fer sera forme de lignes droites présentant sur l'horizontale des inclinaisons maxima de 6 millimètres par mètre. Ces lignes seront raccordées par des arcs circulaires d'au moins 20 kilomètres de rayon. A raison de certaines circonstances locales et pour des motifs très plausibles, il pourra toutefois être créé des sections singulières dans lesquelles il sera fait usage d'inclinaisons plus fortes.

On ne pourra user de cette faculté que pour autant que les conditions énoncées ci-après soient remplies :

1° Le profil des sections singulières parfaitement raccordées à la ligne normale doit se trouver complètement au-dessous de ladite ligne qui en constitue l'enveloppe supérieure,

2° Il faut qu'en roulant sur lesdites sections, les voitures non freinées et soumises à toute l'action électrique dont leur moteur est susceptible ne puissent en aucun point, par l'effet de la gravité, atteindre une vitesse incompatible avec le moteur, la résistance des organes de la voiture ou celle de la voie.

ART. 20.

Le concessionnaire devra se conformer, en ce qui concerne l'armement électrique de la ligne et l'équipement électrique des véhicules, à toutes les mesures de précaution qui lui seront imposées par le Gouvernement en vue d'assurer la sécurité publique et l'exploitation économique de la ligne.

ART. 21.

Toutes les fournitures exigées par la grosse installation, les ouvrages d'art, les ponts et viaducs métalliques, les rails, les machines à vapeur et chaudières, seront demandés à l'industrie nationale.

Si, par suite de circonstances de force majeure, des commandes de cette nature devaient être faites à l'étranger, elles seraient subordonnées à l'autorisation préalable du Gouvernement.

En ce qui concerne l'armement électrique de la ligne, y compris l'équipement électrique du matériel roulant, le concessionnaire pourra agir en toute liberté à raison des conditions de vitesse imposées.

ART. 22.

Les dispositions du corps du chemin de fer et des ouvrages à adopter dans les traversées des zones de servitude militaire devront être agréées par le Département de la Guerre.

Bruxelles, le 9 avril 1900.

Le Ministre des Finances et des Travaux publics,
P. DE SMET DE NAEYER.

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*
JUL. LIEBAERT.

Le Ministre de l'Agriculture,
ROD M VAN DER BRUGGEN.

ANNEXE III.

NOTICE SUR LES VOIES NAVIGABLES ADMINISTRÉES
PAR L'ÉTAT.

**Situation actuelle. Principaux travaux d'amélioration exécutés
récemment, en voie d'exécution ou en projet.**

BASSIN DE LA MEUSE.

Meuse.

Les travaux de canalisation exécutés de 1850 à 1880 sur la section de la Meuse comprise entre la frontière française et Liège ont réalisé sur cette partie de la rivière un mouillage minimum de 2^m,40 et ont ainsi créé, en continuation des canaux de la Campine, une ligne de navigation pour bateaux de 350 tonnes entre Anvers et Agimont (frontière française).

La longueur de 113 kilomètres de la Meuse canalisée a été divisée en 21 biefs commandés par des barrages éclusés. Les écluses construites en premier lieu de Namur à Liège ont 36^m,73 de longueur utile et 9 mètres de largeur. Par suite du développement du système de remorque par trains de bateaux, ces dimensions sont devenues insuffisantes et les écluses construites ultérieurement, de la frontière française à Namur, ont 100 mètres de longueur et 12 mètres de largeur; elles permettent l'éclusage simultané de quatre bateaux et de leur remorqueur. Les écluses des Grands-Malades et de Maizeret (les deux premières écluses en aval de Namur) ont été récemment remplacées par des ouvrages ayant ces dernières dimensions.

Grâce à ces travaux, la Meuse canalisée est devenue une voie de navigation de premier ordre. Le trafic, qui n'atteignait que 22 millions de tonnes-kilomètres en 1880, s'est élevé à 62 millions de tonnes-kilomètres en 1890 et à 96 millions de tonnes-kilomètres en 1898. Aux mêmes époques, le mouvement total (importation et exportation) à la frontière française a été respectivement de 79,000, 637,000 et 948,000 tonnes.

Après les inondations calamiteuses de 1879 et de 1880, on a entrepris d'importants travaux en vue d'améliorer l'écoulement des crues.

Le programme qui sert de base à ces travaux peut se résumer comme il suit :

- Création d'un lit mineur dont la largeur au plafond varie régulièrement de 80 mètres à la frontière française à 160 mètres en aval de Liège;
- Aménagement de zones d'inondation latérales au fleuve;
- Augmentation des débouchés des ouvrages d'art à section insuffisante;
- Défense et fixation des berges.

Ce programme a été réalisé en de nombreux points du fleuve, et avant tout aux endroits où l'effet désastreux des inondations s'était produit avec le plus d'intensité.

En outre, en vue de permettre aux bateaux de se garer en temps de glace et pendant les baisses d'eau, des bassins de refuge présentant un mouillage approprié ont été construits à Bouvignes, à Beez, à Seraing et à Jemeppe.

Parmi les principales améliorations restant à effectuer et dont l'étude est entamée, il faut citer, indépendamment des travaux de normalisation du lit en vue de l'écoulement rapide des crues :

La substitution d'écluses à grande section aux huit écluses qui existent entre Maizeret et Liège;

La construction de nouveaux déversoirs à débouché normal aux barrages de Rivière, de Tailfer et de La Plante;

Un relèvement de 0^m,50 de la hauteur de retenue des barrages entre Maizeret et Liège;

Enfin, la régularisation de la Meuse en aval de Liège.

Sambre.

La canalisation de cette rivière en Belgique remonte à 1825. Les travaux effectués à cette époque consistèrent dans la construction de vingt-deux barrages éclusés. Toutes les écluses avaient 5^m,20 de largeur; les neuf premières avaient 37^m,40 de longueur utile, tandis qu'on donna 45^m,90 de longueur utile aux treize écluses d'aval afin de permettre aux plus grands bateaux de Meuse de desservir les établissements industriels du bassin de Charleroi. Le mouillage de la rivière, qui n'était d'abord que de 1^m,10, fut porté à 1^m,50 en 1840 et à 2^m,40 en 1864.

Les principaux travaux d'amélioration effectués à la Sambre pendant les dix dernières années sont les suivants :

L'allongement des neuf premières écluses dont la longueur utile a été portée à 40^m,80, dimension admise pour les écluses des canaux houillers;

La reconstruction du pont-route de Tergnée et du pont-rail de Marchienne-au-Pont qui apportaient de sérieuses entraves à la navigation;

Et la construction de murs de quai à Charleroi et à Marcinelle.

Actuellement, la Sambre constitue une grande voie de navigation pour bateaux de 550 tonnes. Son tonnage kilométrique, qui était de 55 millions de tonnes-kilomètres en 1880, s'est élevé à 70 millions de tonnes-kilomètres en 1898. Le tonnage a donc plus que doublé en moins de vingt ans.

Les principaux travaux à l'étude sont :

L'amélioration des écluses de la Jambe-de-Bois, de Moignelée et de Grogneaux, en vue de faciliter le passage des bateaux;

La reconstruction du pont de Pont-de-Loup;

Et l'élargissement du débouché de la rivière dans la traverse de Namur.

Ourthe.

L'Ourthe est canalisée entre Comblain-au-Pont et son embouchure dans la Meuse. Les écluses sont au nombre de dix-sept; les quinze premières ont 20^m,47 de longueur utile et 5 mètres de largeur; les deux dernières écluses vers l'aval ont 45^m,10 de longueur utile et 5^m,20 de largeur. Sur toute la partie canalisée, le mouillage de la rivière est de 1^m,20; la navigation y est peu importante et ne comporte guère que des transports de produits des carrières. Dans la partie navigable non canalisée, en amont de Comblain-au-Pont, le trafic est nul.

Eu égard à cette situation, les travaux effectués en dernier lieu à l'Ourthe ont eu principalement pour but d'améliorer le régime de la rivière au point de vue de l'écoulement des crues. D'autres travaux de même nature sont actuellement à l'étude, mais ils doivent être exécutés avec prudence, afin de ne pas gâter le caractère pittoresque de la vallée.

Un travail très important sera entamé sous peu, avec le concours de la province, de la ville de Liège et des communes d'Angleur et de Grivegnée, au cours de l'Ourthe entre Chênée et Liège. Il s'agit de créer entre le confluent de la Vesdre et la dérivation de la Meuse, à Fétinne, un nouveau lit qui pourra écouler les plus grandes crues de l'Ourthe et de la Vesdre réunies. Ce travail aura pour effet de soustraire la campagne d'Angleur aux inondations; il permettra de remblayer l'ancien bras de l'Ourthe entre le barrage des Aguesses et la nouvelle dérivation, d'améliorer le canal de l'Ourthe dont la partie aval pourra être appropriée aux conditions normales de la navigation, telle qu'elle se pratique sur la Meuse, et enfin de créer dans d'excellentes conditions une artère nouvelle reliant la ville de Liège aux localités industrielles voisines.

CANALX RELIANT LE BASSIN DE LA MEUSE AU BASSIN DE L'ESCAUT.

Canaux de Liège à Anvers.

La ligne de navigation de Liège à Anvers, construite de 1823 à 1856, comprend le canal de Liège à Maestricht, le canal de Maestricht vers Bois-le-Duc et le canal de jonction de la Meuse à l'Escaut. Elle relie le port d'Anvers, par la Meuse canalisée, à l'est de la France et à l'Alsace-Lorraine; elle relie aussi le bassin de Liège, par le Zuid-Willemsvaart, aux Pays-Bas et au Rhin.

Les écluses, au nombre de vingt-six, ont 7 mètres de largeur et au moins 50 mètres de longueur utile; le mouillage des canaux est de 2^m,10; le tonnage maximum des bateaux ne dépasse guère, en fait, 350 tonnes.

Le trafic total des trois canaux, qui était de 73 millions de tonnes-kilomètres en 1880, s'est élevé à 99 millions de tonnes-kilomètres en 1890 et à 160 millions de tonnes-kilomètres en 1898.

D'importants travaux d'amélioration ont été effectués, dans ces dernières années, au canal de Liège à Maestricht sur lequel circulent des bateaux à vapeur à marche rapide. La section de la cunette a été augmentée; la largeur

au plafond a été portée de 10 mètres à 13^m,60, et la largeur à la ligne de flottaison, de 18^m,40 à 22^m,50. En outre, le port de Coronmeuse, à Liège, a été notablement agrandi.

Sur le canal de Maestricht vers Bois-le-Duc, un premier élargissement du plafond à 12 mètres a été effectué en certains endroits et les berges ont été consolidées sur de grandes longueurs.

Au canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, les travaux d'amélioration ont principalement consisté en construction de gares de croisement.

Eu égard au développement rapide de notre trafic par l'Escaut avec les Pays-Bas et avec le Rhin, et en présence de ce fait que nos voisins du nord et de l'est ont adopté, pour leurs voies navigables récemment construites ou en projet, des dimensions qui permettent la circulation de bateaux d'au moins 600 tonnes, il semble indispensable d'aménager la grande ligne de navigation de Liège à Anvers de manière à la rendre accessible aux bateaux de cette capacité; les berges devraient d'ailleurs être solidement défendues sur toute la longueur des canaux envisagés, en vue d'une navigation accélérée.

Embranchements du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.

Ces embranchements sont :

Le canal d'embranchement vers le camp de Beverloo ;

Le canal d'embranchement vers Hasselt ;

Et le canal d'embranchement vers Turnhout qui a été prolongé jusqu'à Anvers.

Ces voies navigables, construites de 1843 à 1874, présentent les mêmes conditions de navigabilité que le canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, sauf que le canal d'embranchement vers Turnhout n'a que 6 mètres de largeur au plafond (au lieu de 10 mètres) et 1^m,65 de mouillage (au lieu de 2^m,10), et que la partie du canal de Turnhout à Anvers comprise entre Turnhout et Ryckevorsel ne présente, elle aussi, qu'un mouillage de 1^m,65.

Jusque dans ces dernières années, cette situation a suffisamment répondu aux besoins du trafic et les travaux d'amélioration effectués aux embranchements n'ont guère eu pour but que de multiplier les gares de croisement, principalement sur les parties à section réduite.

Toutefois, depuis quelque temps, de nombreux établissements industriels, usines et briqueteries, sont venus s'établir le long du canal d'embranchement vers Turnhout et surtout le long du canal de Turnhout à Anvers. Il en est résulté une augmentation de trafic suffisamment importante pour qu'il y ait lieu de faire disparaître les divergences de section signalées plus haut. Ce travail sera entamé prochainement.

Canaux houillers.

Les canaux ainsi dénommés comprennent :

- a) Le canal de Charleroi à Bruxelles et ses embranchements ;
- b) Le canal du Centre.

Canal de Charleroi à Bruxelles et embranchements.

La branche principale du canal fut construite de 1827 à 1832.

A l'origine, le mouillage de cette voie navigable était de 2 mètres et la largeur au plafond de 6 mètres. Les écluses, au nombre de cinquante-cinq, avaient toutes 19 mètres de longueur utile et 2^m,60 de largeur; le tonnage maximum des bateaux était ainsi limité à 70 tonnes.

De 1854 à 1857, ensuite des réclamations de l'industrie, une première amélioration fut apportée au canal : la partie comprise entre la Sambre et l'écluse n° 9 fut rendue accessible aux bateaux de 280 tonnes; dès lors, les charbonnages situés le long de cette partie du canal purent expédier leurs produits vers la Sambre, dans des conditions économiques. Mais ce n'était encore qu'une solution incomplète et, en 1879, on décida la mise à grande section du canal sur tout son développement, y compris les embranchements, et sa jonction avec le canal de Mons à Condé par la construction du canal du Centre.

Le programme qui fut arrêté à cette époque comporte, pour la branche principale et pour les embranchements, une largeur au plafond de 10^m,50, un mouillage de 2^m,40 et des écluses de 40^m,80 de longueur utile et de 5^m,20 de largeur. En exécution de ce programme, on a effectué, de 1882 à 1897, les travaux d'amélioration ci-après :

1° L'allongement à 40^m,80 des écluses de la partie de canal déjà améliorée de 1854 à 1857 ;

2° La mise à grande section des écluses nos 9, 10 et 11, ainsi que des biefs nos 9 et 10;

3° La mise à grande section du bief de partage, la construction de murs de soutènement dans la tranchée de la Fléchère et la construction du tunnel à grande section de Godarville et des ouvrages attenants ;

4° La reconstruction à grande section des écluses n° 54 et 55, à Bruxelles.

Actuellement, on poursuit la mise à grande section du canal entre les écluses n° 12 et 23.

Lorsque ces travaux seront terminés, il restera à transformer la branche principale du canal sur la section de 41 kilomètres de longueur comprise entre les écluses nos 23 et 54, à compléter la mise à grande section dans la traverse de Bruxelles et à relier directement le canal à celui de Bruxelles au Rupel.

Ces derniers travaux sont à l'étude de même que les projets des installations nécessaires pour suppléer à l'insuffisance des moyens d'alimentation du canal.

Les embranchements du canal de Charleroi à Bruxelles comprennent la branche de Seneffe à Houdeng et les branches de Bellecourt, de La Croyère et de la Louvière.

Construits à petite section de 1836 à 1839, ces embranchements ont été mis à grande section de 1885 à 1888, d'après le programme arrêté en 1879 pour la branche principale du canal.

Canal du Centre.

Le canal du Centre relie les embranchements du canal de Charleroi à Bruxelles au canal de Mons à Condé.

La cunette du canal a 10^m,30 de largeur au plafond et 2^m,40 de mouillage. Les écluses, au nombre de six, ont 40^m,80 de longueur utile et 5^m,20 de largeur. Il y a en outre quatre ascenseurs dont les sas ont 45 mètres de longueur et 5^m,80 de largeur et qui rachètent des chutes variant de 15^m,40 à 16^m,95.

Actuellement, le canal du Centre est livré à l'exploitation entre Mons (canal de Mons à Condé) et Ville-sur-Haine, sur une longueur de 12 kilomètres.

Pour terminer le canal, il reste à exécuter :

1° La section comprise entre les ascenseurs n^{os} 1 et 2. Ces travaux sont en cours d'exécution;

2° Les parties métalliques des ascenseurs n^{os} 2, 3 et 4, dont les projets sont sur le point d'être terminés;

3° Quelques travaux d'étanchement de la cunette et de consolidation des talus.

BASSIN DE L'ESCAUT.*Escaut.*

Haut-Escaut. — Le Haut-Escaut, qui s'étend de la frontière française à Gand, a 2^m,10 de mouillage en hiver et 4^m,90 en été. Les écluses, au nombre de 7, ont 46^m,50 de longueur utile et 6^m,50 de largeur.

C'est vers 1860 que l'État décida de canaliser l'Escaut. Les travaux furent commencés dans le Hainaut où l'on construisit successivement les écluses d'Antoing, d'Espierres et de Constantin. En même temps, en vue de faciliter l'écoulement des crues, on exécuta d'importants travaux de dragage entre Antoing et Autryve, on creusa quelques coupures, notamment à Bruyelle, à Esquelmes et à Warcoing; enfin, on améliora la Petite-Rivière à Tournai.

Après les inondations de 1872, 1879 et 1880, le Gouvernement étendit le programme d'amélioration en prescrivant de combiner les travaux de canalisation proprement dits avec la normalisation et la rectification du fleuve en vue de faciliter l'écoulement des crues.

C'est dans cet ordre d'idées que les travaux d'amélioration furent exécutés dans la Flandre orientale, où l'on construisit les écluses de Berchem, d'Audenarde, de Synghem et de Semmerzaeke, en même temps que l'on effectuait de nombreux travaux de coupures et de régularisation du lit de la rivière.

Grâce à ces travaux, on put, en 1894, substituer une navigation continue et régulière par éclusées à l'ancienne navigation par bords d'eau. Une notable augmentation du trafic en fut la conséquence : le tonnage kilométrique du Haut-Escaut, qui était de 46 millions de tonnes-kilomètres en 1890, s'éleva à 63 millions de tonnes-kilomètres en 1898.

Outre les travaux de redressement et de régularisation qui s'exécutent actuellement dans le bief de Synghem-Semmerzaeke, il reste à effectuer les

ouvrages ci-après pour terminer l'amélioration du Haut-Escaut en amont de Gand :

a) Dans le Hainaut :

Le redressement de coudes trop brusques et l'élargissement du lit entre Bruyelle et Tournai.

La détermination de la section à adopter pour cette partie de la rivière est subordonnée aux résultats des travaux d'une commission franco-belge qui aura bientôt terminé sa mission.

b) Dans la Flandre orientale :

Les travaux de parachèvement des biefs de Berchem-Audenarde et d'Audenarde-Synghem, et d'achèvement des maitresses rigoles établies en vue d'écouler une partie des grandes crues et d'assécher ou d'irriguer à volonté les terrains de la vallée.

D'importants travaux ont été effectués aux branches de l'Escaut dans la traverse de Gand, afin de leur permettre d'évacuer, sans débordement, tout le débit du Haut-Escaut et une grande partie de celui de la Lys.

Ces travaux ont été également très favorables à la batellerie.

Escaut maritime. — La partie belge de l'Escaut maritime s'étend depuis le barrage de Gentbrugge jusqu'à la frontière néerlandaise.

L'amélioration méthodique de l'Escaut maritime a été commencée en 1880. Le but poursuivi consiste à mettre le lit du fleuve en état d'écouler les plus grandes crues sans débordement et à faciliter la propagation de la marée vers l'amont.

A cet effet, on a creusé d'abord — de 1880 à 1893 — de nombreuses coupures entre Gand et Termonde, notamment à Gentbrugge, à Destelbergen, à Heusden, à Wetteren, à Schellebelle, à Wichelen et à Appels. Le cours du fleuve a été ainsi réduit d'une douzaine de kilomètres.

On s'est occupé ensuite de la régularisation des sections du lit, auxquelles on donne successivement des dimensions en rapport avec leur nouvelle situation plus rapprochée de l'aval par suite du creusement des coupures.

C'est ainsi que le cours du fleuve a été régularisé entre Wetteren et Schellebelle; un travail analogue a été effectué devant Termonde sur 2 kilomètres de longueur; l'ancien pont de Termonde, qui constituait un obstacle sérieux à la propagation de la marée, a été remplacé par un ouvrage à grand débouché.

Les travaux de régularisation de l'Escaut entre Gentbrugge et Wetteren et ceux de rectification du fleuve immédiatement en amont du débouché de la Durme seront exécutés très prochainement.

En rade d'Anvers, un mur de quai de 2 kilomètres de longueur est en construction au sud de la ville.

En aval d'Anvers, les travaux effectués ont eu principalement pour but l'entretien et l'amélioration des passes de navigation. On a notamment procédé, entre Anvers et Lillo, à l'amélioration du chenal navigable reliant les passes de Melsele et de Krankeloon. Ce chenal remplace l'ancienne passe de

fort Philippe, qui présentait de sérieuses difficultés pour les navires de fort tirant d'eau.

Grâce aux travaux effectués, le trafic de la navigation par bateaux d'intérieur sur l'Escaut maritime a augmenté, ces dernières années, dans une mesure remarquable. Il s'est élevé de 106 millions de tonnes-kilomètres en 1890, à 191 millions de tonnes-kilomètres en 1898, soit une augmentation de 80 % en huit années. C'est surtout la navigation à vapeur (bateaux à vapeur ou remorqués à la vapeur) qui contribue à cet accroissement; elle représente actuellement plus de 60 % du mouvement total.

Haine.

Par la loi du 7 juillet 1887, l'État a repris l'administration de la partie de la Haine qui s'étend depuis Ghlin jusqu'à la frontière française.

Depuis cette époque, l'État a exécuté à cette partie du cours d'eau, avec le concours de la province de Hainaut, des travaux d'amélioration consistant principalement en rectifications de la rivière et en ouvrages de consolidation des digues.

Actuellement, la Haine se trouve dans un état satisfaisant.

Lys.

La Lys comprend la partie mitoyenne, d'Armentières à Menin, et la Lys exclusivement belge, s'étendant de Menin à Gand.

Les travaux de canalisation de la Lys n'ont été entrepris méthodiquement qu'après 1840, époque à laquelle l'État reprit l'administration de la rivière. Les écluses, au nombre de six, ont au moins 41^m,45 de longueur utile et 5^m,40 de largeur; le mouillage est de 1^m,90 dans la Flandre occidentale, tandis que, dans la Flandre orientale, il est de 1^m,90 en été et de 2^m,10 en hiver. Le tonnage maximum des bateaux est d'environ 350 tonnes.

Les travaux d'amélioration exécutés dans ces dernières années ont eu principalement pour objet d'établir la continuité du chemin de halage; en outre plusieurs ponts ont été reconstruits.

Une commission franco-belge s'occupe actuellement des améliorations à apporter à la Lys mitoyenne; elle étudie notamment les projets d'établissement d'un chemin de halage continu le long de cette partie de la rivière et de reconstruction des ponts mitoyens.

Après la désastreuse inondation de 1894, le Gouvernement institua une commission chargée de rechercher les causes des inondations et de signaler les travaux à effectuer pour en prévenir le retour dans la mesure du possible.

La commission a élaboré un programme qui comprend, notamment, le recreusement de la Lys de manière à réaliser une largeur au plafond de 14 mètres entre Armentières et l'embouchure de la Deule et de 19 mètres en aval de cette embouchure, l'exécution de nombreuses rectifications et la reconstruction totale ou partielle de sept ponts. Il sera établi en outre, partout

où le besoin en sera reconnu, des diguettes en vue d'empêcher les débordements lors des crues d'été.

Ce programme sera appliqué en premier lieu à la partie de la Lys comprise entre le barrage de Vive-Saint-Éloi et le pont du chemin de fer à Grammene.

Durme.

La passe navigable de la Durme a une largeur de 9 à 15 mètres et un mouillage variant de 1^m,70 à 5^m,60, suivant l'état de la marée.

La navigation sur cette rivière est peu importante et le trafic y reste stationnaire; ce fait doit être principalement attribué aux nombreuses sinuosités de la Durme et aux brusques changements de direction du lit qui rendent difficile la manœuvre des bateaux.

Les travaux d'amélioration se sont bornés à l'exécution de redressements à Lokeren et à Dacknam, à l'établissement d'un mur de quai à Lokeren et à la reconstruction du pont de Hamme et du pont dit « des Statiens », à Lokeren.

Un travail important sera exécuté prochainement avec le concours de la ville de Lokeren; il comprend la rectification de la rivière entre le pont du chemin de fer et le pont des Statiens ainsi que la régularisation de la rive droite en aval de ce dernier pont.

Enfin, on a entamé l'étude d'un projet d'ensemble ayant pour objet l'amélioration des conditions de navigabilité de la partie aval de la Durme. Les nombreuses sinuosités de la rivière rendent la solution du problème assez difficile.

Rupel.

En amont du canal de Bruxelles, le mouillage du Rupel est de 1^m,10 à 5^m,75, suivant la marée; en aval dudit canal, le mouillage varie de 2^m,00 à 7^m,15. La largeur de la passe navigable atteint 30 à 40 mètres.

Divers travaux d'amélioration ont été exécutés au Rupel en vue de régulariser les largeurs du lit, de faire disparaître les coudes trop brusques et les hauts fonds et d'augmenter le mouillage. Ces travaux consistent surtout dans l'établissement d'épis destinés à diriger convenablement le courant.

De 1894 à 1895, l'embouchure du Rupel a été modifiée; elle a été reportée de 400 mètres vers l'aval, en même temps que les sections et les largeurs ont été régularisées.

On étudie actuellement les améliorations qui devraient être apportées à la rivière en vue de la rendre aisément navigable aux navires qui pourront avoir accès au canal de Bruxelles transformé.

Dans la période de 1880 à 1898, le trafic du Rupel s'est élevé de 12 1/2 millions de tonnes-kilomètres à 20 millions de tonnes-kilomètres.

Dyle.

La partie de la Dyle administrée par l'État comprend deux sections: la Haute-Dyle, depuis Werchter jusqu'à Malines, et la Dyle inférieure, jusqu'au Rupel. Sur la Haute-Dyle, la navigation a fort peu d'importance.

On a dressé un avant-projet d'amélioration de la rivière sur tout son parcours, mais on s'est décidé à effectuer tout d'abord les travaux prévus dans la traverse de Malines, afin de soustraire cette ville aux inondations résultant des fortes crues et des marées extraordinaires. Ces travaux comprennent le détournement de la rivière par un ancien fossé contournant la ville en partie; la partie actuelle du cours d'eau qui traverse l'agglomération est destinée à devenir un bassin intérieur qui sera séparé de la rivière par deux écluses. Déjà, l'écluse d'amont est construite ainsi qu'une grande partie de la dérivation. On dresse actuellement les pièces nécessaires à la mise en adjudication des travaux qui restent à effectuer à Malines et qui comprennent notamment l'écluse d'aval, le parachèvement de la dérivation et le barrage à l'origine amont de celle-ci.

Les travaux d'amélioration de la Dyle inférieure seront également entrepris prochainement entre Malines et le Sennegat.

Nèthes.

L'État administre :

- 1° La Petite-Nèthe, de Grobbendonck à Lierre;
- 2° La Grande-Nèthe, d'Oosterloo à Lierre;
- 3° La Nèthe inférieure, qui s'étend de Lierre jusqu'au débouché de la Dyle.

La Petite-Nèthe est canalisée au moyen de quatre écluses ayant chacune 45^m,60 de longueur utile et 5^m,20 de largeur; mais le faible mouillage de la rivière (1^m,33) ne permet que la circulation de bateaux d'un tonnage réduit. La navigation sur la Grande-Nèthe est insignifiante. Elle est peu active sur la Nèthe inférieure.

Depuis 1894, les pertuis du barrage de Moll, à Lierre, sont ouverts en permanence, de sorte que la marée peut se propager aussi bien dans le bief inférieur de la Petite-Nèthe que dans la Grande-Nèthe. Cette mesure donne de bons résultats, tant au point de vue de la navigation que de l'assèchement des terres riveraines.

On effectuera prochainement des dragages dans la traverse de Lierre et l'on améliorera en même temps le débouché de la Grande-Nèthe.

Senne.

La loi du 7 juillet 1887 a confié à l'État l'administration de la partie de la Senne comprise entre la limite amont du territoire de Vilvorde et le Sennegat.

Depuis cette époque, de grands travaux ont été entrepris, avec le concours financier des provinces d'Anvers et de Brabant, en vue d'obvier aux inondations qui désolaient la vallée de la Senne inférieure. Le programme de ces travaux comprend l'élargissement, la rectification et l'approfondissement du lit, l'établissement de digues sur les deux rives et la reconstruction des

principaux ouvrages d'art. Le nouveau lit est aménagé de manière à pouvoir écouler les plus fortes crues sans débordement.

Les travaux dont il s'agit sont terminés dans la province d'Anvers; ils se poursuivent actuellement dans la province de Brabant.

Démer.

Le Démer, dont la partie navigable s'étend de Diest jusqu'au débouché dans la Dyle, à Werchter, n'a qu'un mouillage de 1^m,20; son trafic est quasi nul.

Des travaux ont été exécutés, il y a une dizaine d'années, dans la traverse d'Aerschot, en vue de faciliter l'écoulement des crues. Depuis lors, on n'effectue plus au Démer que des travaux d'entretien.

Canaux de Mons à Condé et de Pommerœul à Antoing.

Construite de 1807 à 1814, la partie belge du canal de Mons à Condé présente cinq écluses de 5^m,20 de largeur et de 40^m,80 de longueur utile. Son mouillage est de 2^m,40. sauf dans le dernier bief, à la frontière française, où le mouillage ne dépasse pas 2^m,20.

Le canal de Pommerœul à Antoing, établi de 1823 à 1826, comprend treize écluses de 6^m,20 de largeur et de 39^m,03 de longueur utile. Le mouillage est de 2^m,20 en été et de 2^m,40 en hiver.

Le tonnage maximum des bateaux qui circulent sur ces deux voies est de 350 tonnes.

Ces deux canaux sont en bon état; on n'y effectue que des travaux d'entretien courant. Toutefois l'Administration se propose d'améliorer les moyens d'alimentation du canal de Pommerœul à Antoing. Le programme élaboré à cette fin comprend l'installation à l'usine d'Harchies d'une pompe centrifuge avec machine motrice capable de remplacer les deux machines actuelles; celles-ci ne serviraient plus que de réserve.

Canal de Bossuyt à Courtrai.

Ce canal a 2^m,20 de mouillage; il comprend dix écluses de 38 mètres de longueur utile et de 5^m,15 de largeur; il est accessible aux bateaux de 300 tonnes au maximum.

Après la reprise du canal, qui eut lieu en vertu de la loi du 27 mai 1890, l'Etat y effectua d'importants travaux de réfection. La cunette remise sous profil, les portes d'écluse renouvelées, les tabliers des ponts reconstruits, les maisons d'habitation améliorées, la tranchée du bief de partage consolidée, le passage des bateaux dans le tunnel de Moen notablement facilité par l'établissement d'une passerelle métallique pour le halage: telles sont les améliorations successivement apportées à cette voie navigable.

Actuellement, le canal est en bon état, à l'exception toutefois des machines d'alimentation de Bossuyt qui doivent être renouvelées.

Canal de Roulers à la Lys.

Ce canal fut établi en 1867-1871. Ses deux écluses ont 5^m,40 de largeur et 40^m,90 de longueur utile. Le mouillage est de 2^m,50.

Après l'achèvement de cette voie navigable l'État y apporta diverses modifications, notamment au bassin qui termine le canal à Roulers et aux installations pour l'alimentation établies à Oyghem et à Cachtem.

Le canal est en bon état.

Canal de dérivation de la Lys.

La partie navigable du canal de dérivation de la Lys s'étend de Deynze à Balgerhoecke. Son mouillage varie de 2^m,40 à 3^m,20. Il ne comprend qu'une écluse ayant 3^m,23 de largeur et 42^m,20 de longueur utile.

Les travaux effectués au cours des dernières années ont eu pour objet la reconstruction des tabliers des ponts et la consolidation des berges.

Il a été décidé récemment d'étendre la navigation sur le canal jusqu'à Maldegem. A cette fin, la retenue de Balgerhoecke sera reportée à Pont-de-Paille, soit à 6 kilomètres environ vers l'aval. Le projet de ce travail est à l'étude.

Canal de Gand à Ostende.

Le mouillage de ce canal est de 2^m,50 dans le bief supérieur (en amont de Bruges) et de 4^m,50 dans le bief inférieur (en aval de Bruges). Tous les ouvrages d'art ont 12 mètres d'ouverture, à l'exception de l'écluse de Slykens (débouché du canal dans le port d'Ostende) dont la largeur n'est que de 10^m,90.

Le canal et ses dépendances sont en bon état.

Canal de Plasschendaale à Nieuport.

Les deux écluses de ce canal ont 6^m,50 au moins de largeur et une longueur utile minimum de 43 mètres. Le mouillage est de 2^m,20 en été et de 2^m,60 en hiver.

Ce canal ne sert pas seulement à la navigation; c'est en même temps une voie d'évacuation et d'alimentation.

Dans le courant de la présente année, on procédera au dévasement général de la cunette.

Canal de Gand à Terneuzen et canal dit de raccordement, à Gand.

Construit vers 1823 et notablement amélioré de 1871 à 1881, le canal de Gand à Terneuzen se trouve de nouveau dans une période de complète transformation.

Le but que l'on veut atteindre est de réaliser un seul bief de Gand

à Terneuzen et de rendre le port de Gand facilement accessible à des navires de 7 mètres de tirant d'eau.

Le programme des travaux à effectuer a été réglé par deux conventions conclues l'une avec la ville de Gand, qui intervient dans la dépense, l'autre avec le Gouvernement des Pays-Bas.

Voici un aperçu des principaux travaux qui seront exécutés :

Dans la partie belge du canal. Deux coupures importantes seront creusées, l'une à Langerbrugge, l'autre à Rieme, pour faire disparaître des courbes trop prononcées. La section du profil transversal sera notablement augmentée : la largeur au plafond sera portée à 19^m,50, les talus auront des inclinaisons de 12/4 sous flottaison et de 6/4 au-dessus de celle-ci ; le mouillage sera de 8^m,05 ; de cette manière, la surface de la section mouillée ne sera pas inférieure à 350 mètres carrés. Dans les courbes, dont le rayon minimum est fixé à 1,000 mètres, le plafond sera convenablement élargi. Les talus seront consolidés au moyen de revêtements en charpente formés de palplanches jointives ancrées à des pieux battus en arrière du talus. Dans la traverse de Selzaete, des murs de quai seront établis sur les deux rives. Un nouveau pont, avec passe navigable de 21 mètres de largeur, sera construit sur la coupure de Langerbrugge.

Dans la partie néerlandaise du canal. Deux coupures seront creusées, l'une à Sas-de-Gand (elle permettra la construction en terrain vierge d'un pont tournant et de deux têtes d'écluse), l'autre à Papeschor jusqu'au delà de la plage d'Axel. A Terneuzen, un embranchement nouveau de canal donnera accès à l'Escaut. La section mouillée du canal sera également de 350 mètres carrés ; la largeur au plafond sera de 20 mètres et le mouillage de 8^m,05. Les talus seront consolidés dans les mêmes conditions que sur le territoire belge. Les têtes d'écluse à construire à Sas-de-Gand auront chacune 21 mètres de largeur et seront distantes de 140 mètres ; les buses de ces têtes d'écluse, de même que le busc amont de l'écluse de Terneuzen, se trouveront à 7^m,65 sous le niveau de flottaison du canal. La nouvelle écluse de Terneuzen aura 15^m,75 de largeur et 140 mètres de longueur de sas ; son busc aval sera descendu à 1^m,65 en contrebas du busc amont. De nouveaux ponts seront construits, avec passe navigable de 21 mètres de largeur, à Sas-de-Gand (pont-route), à Sluiskil (pont-route et pont-rail) et à Terneuzen (pont-route). Enfin, la plage d'Axel sera endiguée.

Sur le territoire belge, les travaux ont été entamés en 1898 dans la traverse de Selzaete ; cette première entreprise, dont la dépense s'élèvera à environ 1,300,000 francs, est en voie d'achèvement. Les projets concernant deux autres sections, la première comprenant la coupure de Rieme et la seconde s'étendant du pont de la Canardiëre (origine de l'ancien bras de Roodenhuyze) à l'origine de la coupure de Rieme, sont entièrement achevés et les travaux seront très prochainement adjugés. On dresse actuellement les projets relatifs à la coupure de Langerbrugge.

En ce qui concerne la section néerlandaise du canal, un avant-projet très complet des travaux a été arrêté par le Gouvernement des Pays-Bas, d'accord

avec le Gouvernement belge. On procède actuellement à l'accomplissement des formalités préalables à l'exécution des travaux.

Le canal dit « de raccordement », à Gand, relie le canal de Gand à Terneuzen au canal de Gand à Ostende. Son mouillage est de 3^m,25 à 3^m,50; il est en communication avec le canal de Gand à Terneuzen au moyen de l'écluse dite « du Tolhuis », qui a 12 mètres de largeur et 85 mètres de longueur utile.

D'importants travaux sont décidés en vue de rendre le canal de raccordement accessible aux plus longs bateaux qui peuvent passer par l'écluse du Tolhuis. Ces travaux comprennent le déplacement du barrage du Tolhuis, à l'origine du canal de Gand à Terneuzen, la rectification du tracé du canal de raccordement, la construction d'un nouveau pont à l'extrémité de ce canal, la reconstruction du pont du péage, la démolition du pont du Tolhuis et divers ouvrages accessoires.

Déjà, le nouveau barrage à l'origine du canal de Gand à Terneuzen est construit; les autres travaux feront l'objet d'une seule entreprise qui sera très prochainement adjugée.

Moervaert et Zuidleede.

Ces deux voies navigables sont soumises aux fluctuations de la marée.

Le Moervaert a un mouillage variant de 1^m,65 à 2^m,05; il communique avec le canal de Gand à Terneuzen par l'écluse de Roodenhuyze, qui a 6 mètres de largeur et 50 mètres de longueur utile.

Dans la Zuidleede, le mouillage varie de 1^m,40 à 1^m,50.

La navigation a peu d'importance sur ces deux voies.

L'an dernier, on a effectué le recreusement de la majeure partie de la Zuidleede. Un travail semblable sera exécuté en 1900 sur le Moervaert.

Canal de Comines à Ypres.

Ce canal est destiné à relier le bassin de l'Escaut à celui de l'Yser; son mouillage sera de 2^m,40; il comprendra quatorze écluses de 5^m,20 de largeur et de 45^m,50 de longueur.

La construction de ce canal donne lieu à de grandes difficultés par suite de la nature du terrain dans lequel il est creusé. Les études relatives aux mesures à prendre pour empêcher les éboulements de talus dans la tranchée du bief de partage sont fort avancées et les travaux de parachèvement du canal pourront être entamés sous peu.

BASSIN DE L'YSER.

Yser.

La partie navigable de cette rivière s'étend de Rousbrugge à Nieuport. Son mouillage varie de 1^m,40 à 2^m,20; elle est en communication avec l'arrière-port de Nieuport par l'écluse d'Ypres, qui a 5^m,55 de largeur et 45^m,50 de longueur utile.

D'importants travaux ont été effectués de 1867 à 1880, en vertu de la loi du 8 mars 1838, en vue de régler les crues de la rivière et de parer ainsi au danger de rupture de la digue qui couvre le Furnes-Ambacht. Ces travaux ont donné les plus heureux résultats.

Depuis lors, la rivière a été complètement recreusée et deux coudes ont été redressés en amont de Dixmude. Il reste encore à effectuer quelques travaux d'amélioration entre Dixmude et Nieuport, notamment le redressement d'un coude brusque aux abords du pont dit « de l'Union ».

Canal de Nieuport à Dunkerque.

Sur toute la partie belge de ce canal, le mouillage est actuellement de 2^m,20.

De Nieuport à la frontière, le canal comprend deux sections. La première, de Nieuport à Furnes, sert non seulement à la navigation, mais aussi à l'écoulement d'une partie des crues de l'Yser; cette section est en bon état. La seconde section, de Furnes à la frontière, est en communication avec la première par une écluse de 5^m,40 de largeur et de 43 mètres de longueur utile.

Une convention conclue entre la Belgique et la France le 26 juin 1890 a arrêté le programme des travaux d'amélioration à effectuer au canal de Furnes à Dunkerque par chacun des deux pays. Le mouillage du canal doit être porté à 2^m,20 et la largeur au plafond à 6 mètres; la largeur dans les courbes doit être convenablement augmentée et des gares doivent être établies pour le croisement des bateaux chargés.

Ce programme est déjà partiellement réalisé en Belgique. Il reste à mettre les ouvrages d'art du canal en rapport avec la nouvelle section de la cunette et à redresser un coude brusque à la sortie de Furnes. Ces travaux seront effectués en même temps que le Gouvernement français exécutera ceux qui lui incombent en vertu de la convention précitée.

Canal de Furnes à Bergues.

L'administration de la partie belge de cette voie navigable a été reprise par l'État en vertu de la loi budgétaire du 20 mai 1898. Le mouillage du canal n'est que de 1 mètre. L'écluse d'Houthem, qui partage le canal en deux biefs, a 3^m,90 de largeur et 25^m,45 de longueur utile.

Par la convention du 26 juin 1890, la Belgique s'est engagée à réaliser sur la partie du canal située sur son territoire un mouillage de 2 mètres et une largeur au plafond de 6 mètres; de plus, tous les ponts devront avoir un débouché linéaire de 8^m,20. Le projet de ces améliorations est à l'étude.

Canal de Loo.

Ce canal, dont l'administration a été reprise par l'État en vertu de la loi budgétaire du 6 avril 1887, s'embranché sur l'Yser à la Fintelle et aboutit à Furnes au canal de Nieuport à Dunkerque.

Son mouillage est de 2^m,40; l'écluse de la Fintelle a 27^m,35 de longueur

utile et 5^m,30 de largeur. Le canal a été aménagé de manière à écouler une partie des crues de l'Yser. Des travaux de recreusement y ont été effectués en 1899.

Le terre-plein de la digue de la rive droite sera empierré par parties successives à partir de 1900.

Canal d'Ypres à l'Yser.

Ce canal est divisé en deux biefs par l'écluse de Boesinghe qui a 6^m,25 de largeur et 37 mètres de longueur utile. Le mouillage du bief supérieur est de 2^m,25; celui du bief inférieur, de 1^m,75.

Des travaux seront exécutés au canal dans l'intérêt de la navigation; on vient d'adjudger les travaux d'approfondissement nécessaires pour donner au bief inférieur un mouillage en rapport avec celui de l'Yser, les deux voies étant en libre communication entre elles.

CONCLUSIONS.

L'exposé qui précède montre que les anciennes voies navigables du pays et les ouvrages d'art qui les desservent présentent les dimensions les plus diverses; ces voies de transport ont été aménagées autrefois sans vues d'ensemble.

Depuis une vingtaine d'années, le Gouvernement a fait un grand pas dans la mise en pratique d'un système plus rationnel, en arrêtant pour les voies à améliorer, et notamment pour le réseau des canaux houillers, les dimensions types suivantes :

Largeur de la cunette au plafond, en alignement droit	10 ^m ,50
Mouillage	2 ^m ,40
Largeur des écluses	5 ^m ,20
Longueur utile du sas des écluses	40 ^m ,80
Hauteur libre minima sous les ponts fixes	4 ^m ,00

Ces dimensions ont été arrêtées en vue de la circulation facile des bateaux ayant 39 mètres de longueur, 5 mètres de largeur, 2 mètres à 2^m,40 d'enfoncement et dont la capacité peut atteindre 550 tonnes de poids.

Il ressort des renseignements contenus dans la présente notice que les travaux d'amélioration effectués au réseau fluvial du pays ont développé le trafic par eau dans une mesure considérable. Aussi, tout en poursuivant l'entreprise d'unification dont il vient d'être parlé, le Gouvernement est-il résolu à aménager exceptionnellement certaines voies navigables en vue de la circulation de bateaux de 600 tonnes, lesquels ont été choisis en Allemagne comme type

NOTE PRÉLIMINAIRE.

pour les canaux intérieurs projetés ou récemment creusés. Les dimensions à adopter seraient les suivantes :

Largeur de la cunette au plafond, en alignement droit.	17 ^m ,00
Mouillage	2 ^m ,40
Largeur des écluses	8 ^m ,60
Longueur utile du sas des écluses	67 ^m ,00
Hauteur libre sous les ponts fixes	4 ^m ,00

Les canaux transformés d'après ce programme seraient accessibles aux bateaux de 65 mètres de longueur et de 8 mètres de largeur, d'une portée en lourd de 600 tonnes.

Cette transformation de quelques-unes de nos voies navigables serait menée de front, chaque fois que les circonstances s'y prêteront, avec une autre amélioration qui consisterait à donner aux écluses les dimensions adoptées en dernier lieu pour celles de la Meuse — 100 mètres de longueur utile et 12 mètres de largeur — dimensions permettant l'éclusage simultané de quatre bateaux du type ordinaire avec leur remorqueur.

*
* * *

En terminant, il n'est pas sans intérêt de citer ici quelques chiffres qui feront ressortir l'importance de la fonction du réseau fluvial dans notre pays.

Le rapport, sur la base de la tonne-kilomètre, entre le trafic des marchandises par voie ferrée et le trafic par voie navigable, est de 2.8 à 1, ce qui revient à dire que plus du quart des marchandises est transporté par eau.

Le coût moyen du transport d'une tonne-kilomètre par voie ferrée s'est élevé en 1896 à fr. 0.0442, alors que le fret moyen sur nos voies navigables ne dépasse pas fr. 0.0163 par tonne-kilomètre.

Enfin, la progression annuelle moyenne du trafic sur nos voies navigables a été, de 1890 à 1898, de 6.5 %, tandis que cette progression n'a atteint, pendant cette même période, pour le chemin de fer, que 5.3 %.

ANNEXE IV.
~**BUDGET DE 1900.**

LEOPOLD II,

ROI DES BELGES,

Souverain de l'État Indépendant du Congo,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Secrétaire d'Etat,

NOUS AVONS DÉCRÉTÉ ET DÉCRÉTONS :

ARTICLE PREMIER.

Les dépenses pour l'année 1900 sont arrêtées, conformément au tableau II ci-annexé, à la somme de vingt-sept millions sept cent trente et un mille deux cent cinquante-quatre francs.

ARTICLE 2.

Les recettes ordinaires de l'État, pour l'année 1900, sont évaluées, conformément au tableau I ci-annexé, à la somme de vingt-six millions deux cent cinquante-six mille cinq cents francs.

ARTICLE 3.

Le Secrétaire d'État peut ordonnancer les dépenses portées au tableau II, jusqu'à concurrence des crédits indiqués pour chaque objet à chacun des articles de ce tableau.

Aucune dépense, pour un objet quelconque, ne peut être ordonnancée au delà des crédits prévus pour cet objet, à moins d'une autorisation spéciale de Notre part.

ARTICLE 4.

Le Secrétaire d'État peut déléguer le Gouverneur Général au Congo pour l'ordonnancement des sommes qui doivent être payées en Afrique par les comptables qui y résident.

ARTICLE 5.

Les crédits ou parties de crédit pour lesquels des mandats ou ordonnances de paiement n'auront pas été délivrés avant le 1^{er} janvier 1901, seront annulés, à moins que leur transfert à l'année 1901 ne soit autorisé par disposition spéciale.

ARTICLE 6.

Notre Secrétaire d'État est chargé de l'exécution du présent décret.

Donné à Bruxelles, le 25 décembre 1899.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI-SOUVERAIN :

Au nom du Secrétaire d'État :

Les Secrétaires Généraux,

H. DROOGMANS.

Chevalier DE CUVELIER.

LIEBRECHTS.

TABLEAU I.

Recettes.

Articles.	NATURE DES RECETTES.	MONTANT des prévisions.
<i>a.</i>	Avance du Trésor belge fr.	2,000,000 »
<i>b.</i>	Versement du Roi-Souverain	1,000,000 »
<i>c.</i>	Taxes d'enregistrement	10,000 »
<i>d.</i>	Vente et location de terres domaniales, coupes d'arbres, etc.	80,000 »
<i>e.-f.</i>	Douane { Droits de sortie . . . fr. 2,880,000 » Droits d'entrée, y compris les droits sur les alcools. 1,800,000 »	4,680,000 »
<i>g.</i>	Impositions directes et personnelles	130,000 »
<i>h.</i>	Péage sur les routes	5,000 »
<i>i.</i>	Taxes sur les coupes de bois	8,500 »
<i>j.</i>	Recettes postales	150,000 »
<i>k.</i>	Taxes maritimes	55,000 »
<i>l.</i>	Recettes judiciaires	40,000 »
<i>m.</i>	Droits de chancellerie	8,000 »
<i>n.</i>	Transports et services divers de l'État	3,800,000 »
<i>o.</i>	Taxes sur le portage	40,000 »
<i>p.</i>	Produit du domaine privé de l'État, des tributs et impôts payés en nature par les indigènes . .	10,500,000 »
<i>q.</i>	Produit du domaine de la Couronne (Lac Léopold II) (*)	700,000 »
<i>r.</i>	Produit du portefeuille	2,950,000 »
<i>s.</i>	Droits de patente de Sociétés congolaises	100,000 »
	TOTAL . . . fr.	26,256,500 »

(*) Ce revenu est appliqué à couvrir une partie du déficit.

TABLEAU II.

Dépenses.

Articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET DES SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS.
1	Traitement du Secrétaire d'État. fr.	21,000 »
2	Traitements du personnel du service central. . .	58,360 »
3	Frais de bureau et correspondances	6,000 »
3 ^{bis}	Bibliothèque, mobilier, loyers, chauffage, éclairage, assurances, téléphone, etc.	20,000 »
3 ^{ter}	Immeubles : entretien	5,000 »
Département de l'Intérieur.		
Service administratif d'Europe.		
<i>Montant total fr. 146,000.</i>		
4	Traitements du personnel des services de l'Intérieur.	85,000 »
5	Frais d'administration, correspondances, télégrammes et menues dépenses du Département.	61,000 »
Service administratif d'Afrique.		
<i>Montant total fr. 3,100,605.</i>		
6	Gouverneur Général, Vice-Gouverneurs Généraux et Inspecteurs d'Etat : traitements.	251,400 »
7	Administration centrale à Boma : traitements. .	51,915 »
A REPORTER. . . . fr.		559,675 »

Articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET DES SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS.
	REPORT fr.	559,675 »
8	Administration des districts : traitements. . . .	700,113 »
8bis	Administration des districts : allocations de retraite	600,000 »
9	Administration en Afrique. — Entretien du per- sonnel : vivres et autres objets de consomma- tion, salaires de noirs	749,202 »
10	Fournitures de bureau. — Instruments de préci- sion. — Bibliothèque	37,000 »
11 à 14	Service des transports, frais de voyage, fret et assurances et droits d'entrée.	710,975 »
 Force publique. <i>Montant total fr. 7,803,408.</i>		
15	Force publique : Personnel blanc : traitements.	1,735,260 »
16	Id. Personnel noir : salaire :	
	a) Payable en numéraire. fr. 599,700 »	1,712,205 »
	b) Payable en marchandises . 1,112,505 »	
17	Force publique : Entretien du personnel : vivres et autres objets de consommation	1,656,790 »
18	Force publique : Transport et frais de recrute- ment et de rapatriement du personnel noir . .	63,315 »
19	Force publique : Achat d'armes, de munitions et de rechanges	265,640 »
20	Force publique : Habillement et équipement . .	234,008 »
21 à 24	Force publique : Service des transports, frais de voyage, fret et assurances et droits d'entrée . .	2,136,190 »
	A REPORTER. fr.	11,160,373 »

Articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET DES SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS.
	REPORT. . . .fr.	11,160,375 »
	Service de la marine.	
	<i>Montant total fr. 2,619,077.</i>	
25	Service de la marine : Traitements :	
	a) Payables en numéraire . fr. 657,066 »	
	b) Payables en marchandises . 96,616 »	763,682 »
26	Service de la marine : Entretien du personnel : vivres et autres objets de consommation	340,093 »
27	Service de la marine : Achat de bateaux	561,367 »
28	Id. Entretien des bateaux, rechanges et combustible.	341,400 »
29 à 32	Service de la marine : Service des transports, frais de voyage, fret et assurances et droits d'entrée	611,635 »
	Service sanitaire.	
	<i>Montant total fr. 436,450.</i>	
33	Service sanitaire : traitements.	183,180 »
34	Id. Entretien du personnel : vivres et autres objets de consommation	51,020 »
35	Service sanitaire : Médicaments, instruments de chirurgie.	80,110 »
36 à 39	Service sanitaire : Service des transports, frais de voyage, fret et assurances et droits d'entrée .	122,120 »
	A REPORTERfr.	14,215,880 »

Articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET DES SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS.
	REPORT. . . . fr.	14,215,880 »
	Travaux publics.	
	<i>Montant total fr. 1,524,892.</i>	
40	Bâtiments et constructions de l'État : Artisans de divers métiers : Traitements :	
	a) Payables en numéraire .fr. 170,420 »	183,760 »
	b) Payables en marchandises . 13,340 »	
41	Bâtiments et constructions de l'État : Entretien des artisans : vivres et autres objets de consommation	87,007 »
42	Bâtiments et constructions de l'État : Matériaux et outils d'Europe pour l'entretien et l'exécution des travaux de l'État	132,500 »
43	Bâtiments et constructions de l'État : Mobilier . .	77,350 »
44	Id. Id. Télégraphe, téléphone et travaux publics divers.	731,200 »
45 à 48	Bâtiments et constructions de l'État : Service des transports, frais de voyage, fret et assurances et droits d'entrée.	313,075 »
	Missions diverses et établissements d'instruction.	
	<i>Montant total fr. 270,045.</i>	
49	Missions diverses et établissements d'instruction.	196,200 »
50 à 53	Missions diverses et établissements d'instruction : Service des transports, frais de voyage, fret et assurances et droits d'entrée	73,845 »
53bis	Dépenses non libellées au budget	2,611,640 »
	A REPORTER. . . . fr.	18,622,457 »

Articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET DES SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS
	REPORT. . . .fr.	18,622,457 »
	Département des Finances.	
	Service administratif d'Europe.	
	<i>Montant total fr. 75,000.</i>	
54	Traitements du personnel des services des Financesfr.	64,000 »
55	Frais d'administration, correspondances et menues dépenses du Département	9,000 »
	Service administratif d'Afrique.	
	<i>Montant total fr. 437,800.</i>	
56	Personnel : traitements	216,400 »
57	Entretien du personnel	168,400 »
58	Fournitures de bureau, instruments de précision, matériel	13,500 »
59	Frais de voyage	39,500 »
	Agriculture.	
	<i>Montant total fr. 1,452,802.</i>	
60	Agriculture : Traitements :	
	a) Payables en numéraire .fr. 316,653 »	484,380 »
	b) Payables en marchandises . 167,727 »	
61	Agriculture : Entretien du personnel : vivres et autres objets de consommation	296,762 »
	A REPORTER. . . .fr.	19,914,399 »

Articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET DES SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS
	REPORTfr.	19,914,399 »
62	Agriculture : Semences, outils et divers.	115,739 »
63	Agriculture : Entretien et développement de troupeaux	40,000. »
64 à 67	Agriculture : Service des transports, frais de voyage, fret et assurances et droits d'entrée . .	495,921 »
Exploitation du Domaine.		
<i>Montant total fr. 5,188,405.</i>		
68	Personnel de l'exploitation (pour mémoire, le service est fait par les agents du Département de l'Intérieur).	»
69	Dépenses en nature : Rémunération aux indigènes et dépenses diverses	2,137,690 »
70 à 72	Service des transports, fret et assurances, droits d'entrée et droits de sortie	2,950,715 »
Divers.		
<i>Montant total fr. 829,590.</i>		
73	Achat d'immeubles, annuités diverses dues pour expropriations et dépenses extraordinaires. . .	324,590 »
74	Intérêts des capitaux (emprunt 4 % et Caisse d'Epargne)	505,000 »
A REPORTER. . . .fr.		26,584,054 »

Articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET DES SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS.
	REPORT . . . fr.	26,584,054 »
	Département des Affaires Étrangères et de la Justice.	
	Service administratif d'Europe.	
	Montant total fr. 277,000.	
75	Traitements du personnel des services des Affaires étrangères et de la Justice. fr.	40,000 »
76	Frais d'administration, correspondances et menues dépenses du Département	12,000 »
77	Bulletin officiel	5,000 »
77bis	Missions scientifiques et commerciales	220,000 »
	Postes.	
	Montant total fr. 24,000.	
78	Personnel des bureaux de poste (pour mémoire — le service est fait par les agents du Département des Finances).	»
79	Transport des correspondances et matériel postal.	20,000 »
80	Service des mandats-poste	1,000 »
	Navigation.	
	Montant total fr. 115,200.	
81	Commissariat maritime : Personnel blanc : traite- ments	28,000 »
81bis	Service hydrographique du Bas-Congo : Per- sonnel : traitements	27,000 »
82	Commissariat maritime : Entretien du personnel.	21,200 »
82bis	Service hydrographique du Bas-Congo : Entre- tien du personnel	10,000 »
83	Commissariat maritime : Matériel et divers. . .	9,000 »
83bis	Service hydrographique du Bas-Congo : Matériel.	20,000 »
	A REPORTER. . . . fr.	26,997,254 »

Articles.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET DES SERVICES.	MONTANT DES CRÉDITS.
	REPORTfr.	26,997,254 »
	Justice.	
	<i>Montant total fr. 476,000.</i>	
84	Justice : Personnel : traitements	250,000 »
85	Id. Interprètes et frais divers de justice . .	15,000 »
85bis	Id. Police et prisons	62,000 »
86	Id. Entretien du personnel judiciaire . . .	125,000 »
87	Id. Frais de voyage.	24,000 »
	Cultes.	
	<i>Montant total fr. 100,000.</i>	
88	Subsides aux missionnaires et divers.	100,000 »
89	Dépenses imprévues des divers services	158,000 »
	MONTANT TOTAL DU BUDGET. . .fr.	27,731,254 »
Observations. — Pour la liquidation des dépenses, les sommes comprises aux articles 11, 21, 29, 36, 45, 50, 64 et 70 seront considérées comme formant un article unique :		
	90. <i>Service des transports</i> , defr.	4,615,040 »
	Celles comprises aux articles 12, 22, 30, 37, 46, 51, 59, 65 et 87 formeront l'article :	
	91. <i>Frais de voyage</i> , de	656,200 »
	Celles comprises aux articles 13, 23, 31, 38, 47, 52, 66 et 71 formeront l'article :	
	92. <i>Fret et Assurances</i> , de.	694,604 »
	Celles comprises aux articles 14, 24, 32, 39, 48, 53, 67 et 72 formeront l'article :	
	93. <i>Douane</i> (droits d'entrée et de sortie), de.	1,512,132 »
	et les sommes indiquées aux articles 9, 16b, 17, 25b, 26, 34, 40b, 41, 57, 60b, 61, 82, 82b et 86 formeront un article unique :	
	94. <i>Vivres payables en numéraire et en marchandises et salaires payables en marchandises</i> , pour un crédit global de	4,896,562 »

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
Note préliminaire du Budget extraordinaire.	2
Projet de loi	31
Tableau du Budget	40
Annexes au Budget :	
I. Convention additionnelle au contrat du 1 ^{er} juin 1894 relatif à l'établissement d'un port à la côte près de Heyst, d'un port à Bruges et d'un canal reliant les deux ports.	46
II. Programme des conditions auxquelles sera subordonnée la concession d'un chemin de fer électrique entre Bruxelles et Anvers	50
III. Notice sur les voies navigables administrées par l'État. — Situation actuelle ; principaux travaux d'amélioration exécutés récemment, en voie d'exécution ou en projet	57
IV. Budget de l'État Indépendant du Congo pour l'exercice 1900	74