

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 14 MAI 1846.

Rapport de la Commission chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1846.

(Voir les N^{os} 2 et ses 2 annexes, 171 et 203 de la Chambre des Représentants, et
le N^o 133 du Sénat.)

MESSIEURS.

La Commission appelée l'année dernière à l'examen du Budget des Travaux Publics, avait exprimé le regret de ne pouvoir procéder à ce contrôle avec toute la maturité que demandent des intérêts aussi importants, pressée qu'elle était par la nécessité de la mise à exécution de la loi annuelle.

Cette urgence a été la même cette année pour votre Commission. Elle pourrait donc encore formuler la même plainte ; mais, d'un autre côté, elle doit applaudir aux efforts tentés par le Ministère pour entrer dans une voie plus régulière qui permet enfin de mettre un terme au système de crédits provisoires si peu en harmonie avec une bonne comptabilité.

Le Budget de l'exercice 1846 se monte à fr. 14,168,009 49
celui de 1845 ne s'élevait qu'au chiffre de 13,079,374 78

Il y a donc augmentation pour cette année de la somme de 1,088,634 71

Cette augmentation porte en presque totalité sur les charges extraordinaires qui dépassent le chiffre de 2 millions, tandis que l'année passée elles atteignaient à peine 1 million.

Ces charges nous ont paru pleinement justifiées par la situation gênée de la classe ouvrière, la diminution du travail industriel dans certaines provinces et le renchérissement continu des denrées alimentaires.

C'est principalement pour la construction de nouvelles routes que cette augmentation a été demandée, et cette dépense temporaire aura ainsi, indépendamment de son utilité actuelle, une heureuse influence sur la prospérité à venir des contrées favorisées.

Il résulte d'ailleurs des tableaux qui nous ont été soumis que la plupart des travaux imposés aux concessionnaires des chemins de fer ont été commencés avant l'époque précise de la mise à exécution, et que fort peu sont en retard. Quant à ceux-ci, la Commission engage M. le Ministre à tenir la main à ce que les conditions soient ponctuellement remplies et qu'aucun délai ultérieur ne soit accordé.

Elle ne peut aussi qu'engager M. le Ministre à persévérer dans les intentions qu'il a manifestées dans une autre enceinte relativement à la publicité des adjudications toutes les fois que le bien du service pourra le comporter et à tenir la main, dans l'intérêt de la dignité de l'Administration, à ce que ces adjudications se fassent en dehors des influences et surtout de la participation directe, ou indirecte, si faire se peut, des fonctionnaires des travaux publics.

Une autre recommandation que la Commission croit devoir faire à M. le Ministre, c'est de ne conclure aucun traité avec une société concessionnaire qu'après être tombé complètement d'accord avec elle sur le tracé définitif de la voie à créer, quelqu'elle puisse être. Le Gouvernement seul connaît bien les nécessités des contrées à parcourir, leurs ressources, leur avenir. Il est le défenseur obligé de leurs intérêts divers, et s'en remettre à une compagnie souvent étrangère, et dont les vues peuvent ne pas concorder avec celles de l'État, du soin de tracer la ligne définitive sur tel point du parcours, c'est confier au hasard la solution de questions importantes pour les contrées riveraines, c'est s'exposer à paraître avoir ou peu de souci ou peu de connaissance des intérêts les plus vitaux des provinces. Cette obligation est d'ailleurs un devoir imposé par les prescriptions de l'Arrêté Royal du 29 novembre 1836.

CHAPITRE PREMIER.

Administration Centrale.

Article 1^{er}. Adopté sans observations.

L'article 2 de ce chapitre est augmenté de fr. 5,520 sur celui de l'année dernière; mais cet excédant n'est qu'apparent et résulte de la régularisation opérée au budget de l'exercice 1845, de l'imputation du traitement des fonctionnaires et employés de l'administration centrale, rétribués précédemment sur le fonds spécial affecté à la construction du chemin de fer.

L'arrêté du 1^{er} mars 1845 avait décidé l'organisation d'un bureau de contrôle des recherches et de statistique; cet arrêté n'a pas jusqu'à présent reçu d'exécution, à cause des dépenses considérables que nécessiterait cette augmentation du personnel. La Commission a compris cette réserve que commandaient pour cette année l'augmentation des dépenses faites sur d'autres chapitres, et la nécessité d'une constante et sévère économie.

CHAPITRE II.

PREMIÈRE SECTION. — *Ponts et chaussées.*

Le crédit demandé pour l'entretien ordinaire des routes d'après les baux existants et ceux à intervenir était l'année passée de 1,762,306

Il est réduit en 1846 à 1,346,236

Il y a donc, malgré la création de six nouvelles sections de routes, une économie de 416,070 due surtout au renouvellement des baux d'après un système d'entretien nouveau plus en rapport avec les besoins actuels du roulage et à la création de différentes branches du chemin de fer de l'État qui diminuent les dépenses d'entretien des routes latérales au rail-way.

Dans les Budgets antérieurs les dépenses imprévues en dehors des baux et

provenant de force majeure étaient comprises dans le chiffre global représentant l'allocation affectée à l'établissement de routes neuves ; cette année, elles forment un littéra à part et se montent au chiffre de 500,000 fr. Cette innovation permettra de juger mieux à l'avenir des variations que subissent chaque année ces deux sortes de dépenses.

Une économie de 5,600 fr. environ a été opérée sur le salaire des préposés aux ponts à bascule par suite de l'inutilité de certains ponts depuis l'achèvement de nos chemins de fer.

Outre l'allocation d'une somme de 1,001,544 fr. présumée disponible sur le chiffre ordinaire demandé pour le service des routes, l'article 1^{er} de ce chapitre comprend une allocation extraordinaire de 400,000 fr. destinée à assurer du travail à la classe ouvrière pendant cet hiver. Cette dépense est trop bien motivée pour qu'elle ait donné lieu à la moindre observation. Elle a été adoptée à l'unanimité. Indépendamment de cette somme, une autre de 600,000 fr. dépensée pour la même cause sera portée au Budget de 1847. M. le Ministre se propose de l'y faire paraître comme charge temporaire. Il espère de plus que l'excédant des dépenses faites cet hiver pourra être couvert au moyen du crédit normal alloué depuis plusieurs années et qui serait maintenu en 1848.

ART. 2. — *Plantations.*

Cet article n'a pas été adopté sans observations. D'abord l'utilité d'une pépinière de l'État à Laeken, a été contestée. Des plantes provenant d'un sol fertile, profond, soumis à la même exposition, conviennent-elles bien aux expositions et aux natures si diverses des terrains de nos grandes routes? Ne souffrent-elles pas dans ce trajet prolongé sans nécessité? Souvent même ne gèlent-elles pas? ne serait-il pas préférable d'utiliser pour cet usage certains déblais ou remblais de nos grandes routes ou les parcelles invendables contigues au chemin de fer?

Les sujets pourraient ainsi trouver un sol en rapport avec celui qu'ils occuperont définitivement, et leur écorce ne souffrirait pas d'une exposition nouvelle, comme celle de jeunes plants serrés les uns contre les autres et se nuisant ainsi mutuellement.

Certaines portions de nos grandes routes taillées dans le schiste, le tuf, le roc ou le sable pur ne peuvent nourrir aucun arbre sans additions de terre végétal. Pourquoi les remplacer imperturbablement chaque année, au lieu de recourir à ce moyen? Les essences d'arbres sont aussi loin d'être toujours en harmonie avec le terrain qui les reçoit. La vente des arbres de plantation devrait être une ressource. Elle pourrait diminuer dans un temps donné les sommes considérables qu'exigera le remplacement des billes de nos chemins de fer et elle n'est pas même une compensation des frais occasionnés par l'éducation des jeunes plants. La Commission pense qu'il y a beaucoup à faire sur ce point qu'elle recommande à l'intérêt de Monsieur le Ministre.

SECTION 2.

Les articles, de 5 à 15 inclusivement, ont été adoptés par la Commission qui toutefois désirerait connaître les motifs qui ont déterminé Monsieur le Ministre à appliquer à une autre destination les fonds (12,000 fr.) reconnus nécessaires pour l'élargissement du plafond de l'Escaut entre le pont Madou et le pont aux Chaudrons à Gand. Elle ne trouve ces explications nulle part.

ART. 14. — Service de la Meuse.

Si notre propre expérience ou nos souvenirs nous avaient fait défaut, les pétitions nombreuses adressées aux deux Chambres auraient suffi pour attirer notre attention sur les dégâts plus menaçants chaque année, sur les accidents et sur les pertes produits par les débordements de nos rivières et de nos cours d'eaux. Des causes de plusieurs natures aggravent sous ce rapport la position de la Belgique qui ne renferme dans ses limites, ni les sources, ni les embouchures de ses grands fleuves. Aussi pendant que, d'un côté, le déboisement successif des montagnes accélère la descente des eaux pluviales et amoncelle dans le lit des fleuves la terre des hauteurs, pendant que les dessèchements des marais et des systèmes d'assèchement-mieux entendus grossissent encore le volume des eaux, de l'autre ces terres charriées à l'embouchure des fleuves y sont fixées par le flux et le reflux ou par l'égalité de niveau et empirent ainsi la condition des contrées intermédiaires. Ce n'est donc que par une surveillance active et intelligente, par des travaux bien conçus et de tous les jours, par des réparations immédiatement faites lorsque l'état du lit ou des rives du fleuve viennent à l'exiger, et surtout par des redressements et des canaux de dérivation que l'on peut espérer d'améliorer un état de choses qui réclame toute la sollicitude de Monsieur le Ministre. La Commission croit devoir lui recommander particulièrement les mesures qui ont pour objet les inondations de la Meuse, de l'Escaut et de nos rivières principales.

Elle s'est également occupée de la question des Chemins de halage de la Meuse, et elle espère que Monsieur le Ministre employera tous ses soins à concilier autant que faire se pourra les droits de l'État, et les exigences du commerce avec les intérêts de l'agriculture et les égards dus à la propriété.

Articles 15, 16, etc., jusqu'à 50. Adoptés.

Article 51. Les rapports qui existent entre la canalisation de la Nèthe et l'exécution aux frais de l'État du canal de la Campine de Bockholtz à Herenthals, ont imposé au Gouvernement l'obligation de reprendre à la province d'Anvers la petite Nèthe canalisée pour le prix de fr. 550,000. Cette somme sera payée au moyen de 7 annuités de 50,000 francs. La Commission ne peut qu'adhérer à l'exécution de ce projet qui donnera à la Campine tous les avantages de la canalisation votée. Elle vous en propose l'adoption.

Articles 52 à 40. Adoptés.

L'art. 41 est relatif à la construction d'une salle nouvelle pour le Sénat. La question ayant été déferée à une Commission particulière n'a point été débattue et le chiffre en a été adopté.

L'art. 42 l'a été également.

CHAPITRE III.*Chemin de Fer.*

Les prévisions de recettes pour 1845 étaient de	fr.	11,500,000 00
Elles se sont élevées à		12,403,204 55
Augmentation sur les prévisions.	fr.	1,103,204 55

Cet excédant toujours croissant des revenus sur les prévisions justifie mieux chaque année l'appui constant et unanime que vous avez accordé à cette grande œuvre nationale ; mais il ne doit cependant pas faire perdre de vue les économies qui pourraient être réalisées sur les dépenses. Votre Commission croit que plusieurs seraient possibles et se demande s'il n'eût pas été préféra-

ble que le Projet de loi sur la comptabilité de l'État eût décidé dès à présent la question de la perception des recettes du chemin de fer à effectuer par le Département des Finances et celle de la rétribution des agents employés à cette perception dans le sens des remises proportionnelles aux recettes, ainsi que le recommandait votre Commission de l'an passé.

La Commission est également unanime sur la préférence à accorder à l'exploitation par l'État des lignes principales de notre voie ferrée. Il importe au pays de ne pas se dessaisir de ce puissant auxiliaire de nos transactions internationales et de la prospérité de l'industrie et du commerce.

Ce mode de gestion conserve aussi au Gouvernement la possibilité de régler les tarifs pour le plus grand bien du pays et de manière à faire disparaître les inégalités existantes entre différentes branches du chemin de fer. La Commission a donc appris avec une grande satisfaction que Monsieur le Ministre s'occupe activement de cette question ; elle espère pouvoir apprécier bientôt les résultats de son travail.

Nous sommes également partisans de l'adjonction dans une certaine mesure de l'industrie particulière au complément de nos chemins de fer. Les rail-ways que nous lui devons, en appelant à l'intérieur les capitaux étrangers et en multipliant le travail parmi nos populations laborieuses, ouvriront des voies nouvelles de prospérité à notre industrie dont la concurrence sera mieux régularisée, donneront une valeur plus grande aux contrées traversées et développeront ainsi la marche ascendante des revenus de l'État par l'accroissement de l'aisance individuelle.

L'importance de nos relations avec la France et l'exploitation prochaine du chemin de fer qui reliera Paris à Bruxelles, réclame la terminaison dans le plus court délai possible de la seconde voie sur le chemin du midi.

Toutes les allocations relatives au chemin de fer ont d'ailleurs été adoptées par votre Commission.

Les allocations pour les postes l'ont été également.

La régularisation de la position des maîtres de poste nous a paru aussi devoir être poursuivie. Elle mérite la sollicitude de Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

Nous aurions donné quelques développements à la question de l'opportunité d'une réforme postale si le Gouvernement n'avait déclaré qu'un projet de loi sur la matière serait présenté dans un bref délai. Un membre de la Commission a toutefois émis le désir de voir dès à présent supprimer le décime rural.

La transmission des lettres et paquets venant d'Allemagne et traversant la Prusse Rhénane est loin d'avoir toute la régularité désirable. Nous serions heureux d'apprendre que des négociations sont ouvertes sur ce point et promettent un prochain résultat.

Les chiffres relatifs aux mines ont aussi été admis par votre Commission sans donner lieu à des observations qui méritent d'être consignées ici.

En résumé, Messieurs, la Commission, par mon organe, vous propose l'adoption du Projet de loi contenant le Budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1846.

A. DAMINET.

D'HOOP.

Le Comte J. DE BAILLET.

Le Comte DE BRIEY, Rapporteur.