

## SÉNAT DE BELGIQUE.

---

SÉANCE DU 31 MARS 1845.

---

### Rapport de la Commission chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget du Département des Travaux publics pour l'exercice 1845.

*(Voir les Nos 2 et ses 2 annexes, 104, 269 et 277 de la Chambre des Représentants,  
et le N° 87 du Sénat.)*

MESSIEURS,

Comme les années précédentes, votre Commission des Travaux publics déplore que l'époque à laquelle elle est appelée à discuter le Budget si important de ce Département, rende par le fait cet examen presque illusoire.

En effet, en présence d'adjudications faites, pour la plupart, lorsque le moment est venu de commencer les travaux, tout ajournement à proposer, toute discussion approfondie sur les économies à y introduire, tout ce qui pourrait enfin réagir sur l'Administration pendant l'exercice courant, n'est quasi plus possible.

Disons le donc avec vérité : tant que l'on persistera à ne présenter les Budgets qu'au commencement des sessions, tant que par ce mode vicieux l'on se trouvera amené à ne pouvoir les voter que lorsque déjà l'on a pourvu par des crédits provisoires aux exigences d'une partie de l'exercice courant, une investigation fructueuse sur les dépenses de l'Etat échappera au Sénat; en réalité depuis quelques années nous n'assistons guère qu'à des espèces de comptes rendus de dépenses effectuées et non à une véritable discussion des Budgets, telle que le veut la Constitution qui nous régit.

Le remède que l'on demande depuis longtemps pour obvier à cette marche très-irrégulière, vous le connaissez, c'est la présentation et la discussion des Budgets à une autre époque de l'année. Il est à regretter, sans doute, que le Gouvernement n'ait pas cru jusqu'à présent devoir faire droit à nos réclamations : si nous insistons de nouveau, c'est que nous avons la conviction que par un examen préalable et approfondi des grands travaux exécutés en Belgique depuis la révolution, l'on eût évité bien des fautes qui pèsent aujourd'hui sur le Trésor.

En présence de cette position notre tâche est facile, elle ne peut guères aller au-delà de quelques réflexions générales sur les Travaux Publics, et de quelques remarques sur des articles spéciaux. Le rapport de la Section Centrale de la Chambre des Représentants et la discussion publique qui vient d'y avoir

lieu suffisent pour éclairer le débat qui va s'établir au Sénat sur le même Budget.

En mettant en regard les recettes et les dépenses de ce Département pour l'exercice courant, nous voyons qu'il rapportera, d'après les prévisions du Budget des voies et moyens, une somme de . . . . . 20,198,500 00

Et que les dépenses s'élèveront à . . . . . 13,079,574 78

Différence . . . . . 7,118,925 22

Dans la somme des dépenses celles relatives au personnel sont comprises pour . . . . . 3,073,436 43

Ce chiffre est très-élevé, et il est difficile de ne pas croire qu'il pourrait être réduit, si l'on voulait s'occuper sérieusement de simplifier les rouages administratifs.

La somme pétitionnée par le Ministre pour les besoins de son Département pendant l'exercice de 1845, s'élevait à 13,051,714 78

Elle a été augmentée de . . . . . 27,660 00 sur le chap. 1<sup>er</sup>, art. 2.

Elle porte donc actuellement. . . . . 13,079,574 78

La somme allouée en 1844, n'était que de 12,424,114 74

Différence en plus au Budget de 1845 655,260 04

L'on doit toutefois reconnaître, que quant au Budget des Travaux publics, toute comparaison d'un exercice avec un autre offre peu d'intérêt, sauf en ce qui concerne les dépenses fixes et permanentes ; car ce budget est variable par sa nature même et bien des causes imprévues peuvent souvent changer les prévisions. Ce n'est donc qu'avec réserve que nous admettons l'idée émise par la Section Centrale que le Budget de 1845 représente un chiffre normal pour l'avenir.

Nous reconnaissons cependant que l'achèvement du chemin de fer de l'État permettra de mieux fixer les dépenses de l'entretien et de l'exploitation, et que l'expérience acquise pourrait se résumer en économies aussi réalisables que désirables.

Nous nous en rapportons, en les appuyant, aux observations judicieuses de la Section Centrale contre la tendance du Gouvernement à majorer les traitements des fonctionnaires de ce Département et sur la nécessité d'un règlement pour les fixer définitivement dans tous les Ministères, ainsi que les frais de route et de séjour.

Après ces considérations générales, nous nous sommes occupés des divers articles du Budget des Travaux publics sur lesquels nous appelons également l'attention du Sénat.

#### CHAPITRE I<sup>e</sup>.

Charges ordinaires. . . . . fr. 234,250 00

Extraordinaires pour l'ameublement de l'hôtel du Ministre. . . . . 6,400 00

Total. . . . . 240,650 00

Le Ministre n'avait primitivement demandé que la somme de 210,650 00

Différence en plus 30,000 00

Cette différence représente les traitements d'une catégorie d'employés du

chemin de fer, qui depuis 1840 se trouvaient payés sur les fonds de construction : la nouvelle division adoptée par l'arrêté du 1<sup>er</sup> mars de cette année a nécessité cette demande qui ne constitue pas une augmentation, mais seulement une autre imputation de dépense. La somme pétitionnée est le salaire de dix mois : les deux premiers mois de cette année ayant encore été soldés sur les fonds de construction.

CHAPITRE II. — SECTION 1<sup>re</sup>. — *Ponts et chaussées.* . . . 2,747,400 00

L'allocation demandée est la même que celle du Budget de 1844.

Le n<sup>o</sup> 2, *Plantations*, a donné lieu à quelques observations.

Sans partager toutes les espérances de M. le Ministre, quant aux produits, l'on reconnaît que l'État peut en tirer de grands avantages dans l'avenir. Comme le succès dépend principalement de l'intelligence qui aura été apportée dans le choix des essences de bois et dans leur rapport avec la nature des différents sols, ainsi que dans les soins à y donner pendant les premières années surtout, on espère que le Gouvernement n'aura rien négligé pour parvenir à ce but, en choisissant les Inspecteurs parmi des hommes reconnus pour posséder des connaissances spéciales en agronomie forestière; chose d'autant plus facile en Belgique, que le personnel de l'administration des eaux et forêts offre de grandes ressources, une partie se trouvant en disponibilité par la vente des forêts de l'État.

Quant aux dégradations aux plantations, un des meilleurs moyens de les réprimer serait peut-être d'intéresser plus fortement les gardes-champêtres et la gendarmerie à leur conservation, par des primes assez fortes à accorder à ceux qui constateraient les délits.

SECTION II. — *Service des canaux, etc.*

Dans le projet primitif du Gouvernement, le service des canaux de Gand au Sas-de-Gand, de Maestricht à Bois-le-Duc, de Pommerœul à Antoing, et de la Sambre avaient été réunis dans un seul article, sous les lettres A, B, C, D; d'après les propositions de la Section centrale, on en a fait quatre articles séparés; et la Chambre, sur la proposition d'un de ses membres, en a ajouté un cinquième comprenant en un seul article le personnel des quatre canaux, ce qui donne plus de facilité à l'Administration, sans offrir d'inconvénient. Aucun changement n'a été apporté aux chiffres pétitionnés, sauf une réduction de fr. 1446 proposée par la Section centrale, sur la Sambre canalisée, à l'article *Personnel*.

*Canal de Bruxelles à Charleroi.*

Le chiffre proposé a été adopté avec réduction de 400 fr. sur le personnel.

*Service de l'Escaut.*

Le chiffre du Gouvernement a été admis avec réduction de fr. 200 sur le personnel.

A l'occasion de cet article, un membre appelle l'attention du Gouvernement sur les travaux qu'il serait à désirer que l'on exécutât aux rives de l'Escaut, principalement en amont de Termonde au village d'Appels et en aval à Basserode;

il se forme à ces deux endroits des envasements très-préjudiciables à la navigation et aux riverains.

*Service de la Lys.*

Adopté.

*Service de la Meuse dans les provinces de Liège et de Namur.*

Le chiffre présenté par le Gouvernement et adopté par la Chambre, l'est également par votre Commission.

Nous croyons à cet article devoir signaler à l'attention du Sénat des contradictions assez remarquables dans la marche suivie par le Gouvernement relativement aux travaux d'amélioration à la navigation de la Meuse.

D'une part, il vous demande, comme les années précédentes, fr. 200,000 pour cet objet spécial et cette somme recevra cette destination cette année.

Mais de l'autre, dans l'exposé des motifs à l'appui du projet de loi sur l'émission des bons du trésor pour la confection de divers travaux, en parlant du Canal latéral à la Meuse de Liège vers la Campine, canal que le Gouvernement vient offrir au bassin houiller de Liège comme compensation du chemin de fer de l'entre Sambre-Meuse, le Ministre mentionne cette allocation, qu'il prétend très-hypothétiquement être acquise pour plusieurs années au Budget, comme représentant l'intérêt de ce que coûtera en principal le Canal latéral de la Meuse.

L'on doit en conclure que le Gouvernement renonce pour l'avenir aux travaux à exécuter à la haute Meuse, ce qui est évident, puisqu'il compte donner une autre destination à ce fonds spécial; et il serait dès lors plus régulier de porter la somme des intérêts de ce que coûtera le Canal, au Budget de la Dette publique.

Il est nécessaire que dans la discussion de cet article de son Budget, M. le Ministre donne des explications positives sur l'anomalie que nous signalons ici.

*ART. 16 et 17. — Service de la Meuse dans le Limbourg.*

Ces articles ont été adoptés sans opposition par la Section Centrale et par la Chambre des Représentants. On espère qu'à dater de 1847, l'allocation pourra être réduite de 100 mille francs annuellement.

*ART. 18 et 19. — Service de la Dendre.*

Adoptés.

*ART. 20, 21, 22, 23, 24, 25. — Service du Rupel, de la Dyle, et du Demer.*

Les sommes demandées par le Gouvernement ont été accordées; seulement la somme de fr. 100,000 comprise sous le N° 11 du projet du Gouvernement a été divisée sous les Nos 22 et 23 : une somme de fr. 60,000 est attribuée exclusivement aux travaux d'amélioration au Demer, et 40,000 fr. sont alloués pour les autres voies navigables de second ordre.

Votre Commission, en approuvant ces allocations, recommande particulièrement à M. le Ministre de faire bien étudier les travaux, ceux de ce genre présentant généralement de grandes difficultés d'exécution, surtout lorsque l'on veut rétrécir le lit des rivières.

**ART. 26 et 27. — Service des Canaux de Gand à Ostende.**

Les augmentations demandées paraissent complètement justifiées.  
Adoptés.

**ART. 28 et 29. — Service du Canal de Mons à Condé.**

Adoptés avec la diminution de 300 fr. sur le personnel proposée par la Section centrale et votée par la Chambre.

**ART. 30 et 31. — Service du Canal de la Campine, 1<sup>re</sup> Section.**

La Section centrale avait proposé une réduction de 5,000 fr., parce qu'une partie de la somme votée, l'année dernière, n'avait pas été employée; cette proposition a été rejetée sans discussion.

**ART. 32. — Service des Bacs et Bateaux de passage.**

Adoptés.

**ART. 33 et 34. — Service des Poldres.**

Adoptés.

**Résumé de la Section 2.**

Chiffre du Gouvernement . . . . .	1,601,804 13
Id. adopté. . . . .	1,599,464 13
Différence en moins . . . . .	2,340 00

**ART. 35, 36, 37, 38 et 39. — Troisième Section. — Ports.**

Les allocations comprises sous ces numéros et formant la 3<sup>e</sup> section du chapitre 2, n'ont donné lieu à aucune observation importante; nous vous proposons l'adoption du chiffre du Gouvernement accepté par la Chambre et s'élevant à fr. 180,389.65.

**ART. 40 et 41. — Section Quatrième. — Bâtiments civils.**

Adoptés.—Le crédit de 70,000 francs compris sous le numéro 41, représente un peu plus de la moitié de la somme nécessaire pour construire une salle pour les séances du Sénat et ses dépendances,

**ART. 42. — Section Cinquième. — Personnel des ponts et chaussées.**

Adopté.—L'augmentation de fr. 3,000 sur le Budget de 1844 n'est que fictive et résulte du transfert du Département de la Justice à celui des Travaux Publics, du traitement de l'Ingénieur des bâtiments civils, ce qui est beaucoup plus régulier.

**CHAPITRE III. — SECTION 1<sup>re</sup>. — Chemin de Fer.**

Cette section est portée en recette au Budget des Voies et Moyens pour une somme de . . . . . fr. 11,800,000  
et à celui des Dépenses pour. . . . . » 6,010,925  
parmi lesquelles le Personnel figure pour. . . . . » 1,042,125

Tous ces chiffres ont été adoptés par la Chambre des Représentants et nous

n'y proposons aucun changement, tout en pensant cependant que l'exploitation par l'État serait susceptible de grandes économies. N'en trouverait-on pas, par exemple, en faisant rentrer la perception dans la catégorie des Recettes ordinaires effectuées par le Département des Finances, et en substituant au traitement fixe actuel, l'indemnité proportionnelle, dont le tantième diminue graduellement par l'élévation des recettes ?

Aujourd'hui que toutes les Sections du chemin de fer sont livrées à l'exploitation, les mêmes raisons d'opposition de la part du Ministère des Travaux publics devraient-elles encore subsister, et cette surveillance d'un Département sur l'autre n'aurait-elle pas ses avantages ?

L'on sait, que pour offrir aux Chambres des résultats favorables, l'on a souvent pris sur les frais de 1<sup>er</sup> établissement des sommes qui auraient dû figurer comme dépenses de l'exploitation ordinaire. Y a-t-il donc après l'achèvement des travaux, des motifs bien réels pour ne pas rentrer dans les règles communes d'une bonne comptabilité ?

Le moment ne serait-il pas venu de savoir d'une manière positive, l'intérêt que donne à l'État les capitaux engagés, que l'on ne connaît encore que d'une manière très-approximative ?

Quoiqu'il en soit, cette question devra nécessairement recevoir sa solution dans la loi générale de comptabilité, dont la discussion, toujours promise et toujours retardée, est si impatiemment attendue par tous ceux qui regardent l'ordre et la régularité dans l'administration financière du pays comme une nécessité et un des éléments de sa prospérité.

Nous sommes partisans de l'exploitation par l'État ; nous croyons que le mode adopté en Belgique offre de grands avantages ; que d'autres peuples nous envient les résultats que nous en avons obtenus, et que notre position industrielle nous faisait un devoir de le préférer à tout autre, afin de pouvoir régler nos tarifs de manière à nous assurer le marché intérieur, et à nous attirer le commerce de transit. Les questions de tarifs ont une importance immense, et pour obtenir les résultats que nous indiquons, l'on ne peut trop les étudier, non uniquement sous le rapport des intérêts du Trésor, mais aussi sous le point de vue de la prospérité nationale.

Un grand fait s'est révélé pendant cette session même, c'est le concours de l'industrie particulière venant, par des routes nouvelles, compléter nos communications, les reliant au grand chemin de fer de l'État, sans pouvoir toutefois lui faire une concurrence directe et nuisible : elles augmenteront sa prospérité, comme les affluents des rivières grossissent les eaux des fleuves.

Ce serait donc se refuser à l'évidence que de ne pas se féliciter franchement des effets heureux que doit réaliser pour la Belgique, l'intervention de capitaux étrangers, venant féconder son sol, aider à l'extraction des richesses qu'il renferme, donner pendant plusieurs années du travail à ses ouvriers, et en diminuant le prix de revient de ses produits, lui permettre de lutter avec avantage contre la concurrence étrangère à l'intérieur et souvent même, nous l'espérons, à l'extérieur.

Néanmoins, cette situation favorable impose au Gouvernement des devoirs nouveaux ; nous nous plaçons à croire qu'il ne les méconnaîtra pas.

S'assurer de la réalité des offres par des cautionnements effectifs qui puissent toujours donner la certitude de l'achèvement des travaux concédés ; faire examiner les demandes concurrentes avec impartialité et de manière à mettre

sous ce rapport l'administration des Travaux publics à l'abri de toute inculpation malveillante; se réserver une action puissante dans la fixation des tarifs; éviter que l'agiotage, cette plaie hideuse des temps modernes, ne vienne compromettre les fortunes privées par l'appât trompeur de bénéfices fictifs; régler enfin le mouvement sans le comprimer, telle est selon nous la tâche imposée au Gouvernement; s'il sait la remplir dignement, il aura acquis des droits incontestables à la reconnaissance de la génération actuelle et de la postérité.

Nous pensons que le chemin de fer ne fera jouir le pays de tous ces avantages, que lorsque les doubles voies seront plus multipliées. Sur la ligne du midi, des retards perpétuels prouvent d'une manière bien fâcheuse, combien une seule voie est insuffisante. Le matériel est loin de répondre aussi aux besoins du commerce, et l'État se trouve ainsi privé de recettes qu'il lui serait facile d'obtenir s'il avait un matériel plus en rapport avec les exigences de l'industrie. Nous recommandons spécialement cet objet à la sollicitude du Gouvernement.

### CHAPITRE III. — SECTION 2. — Postes. — 1,380,546.

Ce chiffre n'a subi aucun changement à la Chambre des Représentants et nous vous en proposons également l'adoption.

Le service des postes a, depuis quelques années, été singulièrement perfectionné, et toujours les recettes ont augmenté dans une proportion plus grande que les dépenses.

La recette en 1854 ne s'élevait qu'à la somme de . . . . .	fr. 2,087,152	
Et la dépense à . . . . .	776,948	
		Bénéfice
		1,310,184
La recette portée au Budget de 1845, est évaluée à . . . . .	fr. 3,505,000	
Et la dépense à . . . . .	1,380,546	
		Bénéfice
		1,924,454
		1,510,184
		Différence en plus
		614,270

Ces résultats satisfaisants sont dus à diverses causes : l'établissement de la poste rurale, les transports par le chemin de fer, et la création de nouveaux bureaux de perception et de distribution, etc.

Ainsi l'Etat, en faisant jouir le pays d'avantages incontestables, a bénéficié proportionnellement à ses dépenses.

Néanmoins l'on doit reconnaître que dans bien des localités le service rural pourrait être perfectionné et que des plaintes assez vives se sont élevées à cet égard.

Deux questions occupent en ce moment l'attention publique : l'une est la suppression du décime rural, l'autre la taxe uniforme des lettres.

Le Gouvernement doit les étudier et, avant de rien décider à cet égard, s'assurer de l'influence que ces suppressions pourraient avoir sur le Trésor de l'Etat; car si, d'une part, nous sommes disposés à donner toutes les facilités désirables au commerce, d'une autre, nous devons reconnaître que le plus grand bénéfice à retirer de cette mesure, serait en faveur de la classe aisée de

la société, et que dès lors on ne doit pas faire peser sur les autres une aggravation de charges pour compenser les pertes qui pourraient en résulter.

Comme toutes les années précédentes, votre Commission prie instamment le Gouvernement de presser la discussion du projet de loi sur la poste aux chevaux. Nous sommes convaincus que cette institution si utile est menacée dans son existence, si l'on ne s'occupe incessamment de la réorganiser.

**CHAPITRE IV. — Mines. — Fr. 272,600.**

Les quatre articles composant ce chapitre n'ont soulevé aucune discussion. Les chapitres V, VI et VII sont également adoptés.

Telles sont, Messieurs, les réflexions qui nous sont suggérées par l'examen du Budget des Travaux Publics, dont nous avons l'honneur de vous proposer l'adoption à l'unanimité.

L'on pourrait sans doute, en ne s'attachant qu'aux détails de ce Budget, se livrer à des critiques très-fondées surtout sous le rapport économique. Toutefois, en le jugeant dans son ensemble, en voyant tout ce qui a été fait d'utile depuis quinze ans, en songeant à l'influence qu'un bon système de communications de toute nature doit exercer sur la prospérité du pays, reconnaissons qu'il y a lieu de féliciter le Gouvernement et les Chambres d'être entré largement dans une voie, qui, en dehors même des intérêts purement matériels, a si bien servi à la consolidation de notre nationalité.

En effet, après les grandes commotions politiques et lorsque le but même qui les a fait naître, paraît atteint, le calme ne succède pas immédiatement à l'orage; une certaine agitation survit dans la nation et entrave la marche régulière de tout pouvoir nouveau. Donner à cette exubérance de force une direction d'utilité, constitue l'habileté. Mieux qu'aucun autre, le Gouvernement Belge s'est pénétré de cette nécessité, et d'immenses travaux ont été entrepris; ne nous plaignons donc pas trop des sacrifices qu'ils nous imposent. Les capitaux dépensés dans le pays ont soutenu de grandes industries compromises par la révolution, occupé la classe ouvrière, et contribué fortement au maintien de l'ordre et de la tranquillité publique dans des circonstances difficiles.

Par le sage emploi qui en a été fait, ils ont assigné à la Belgique (et c'est là un résultat important) un rang des plus honorables parmi les nations industrielles, dans un siècle où l'industrie est la puissance réelle qui préside aux destinées des peuples.

Bruxelles, le 31 mars 1845.

**Le Duc D'URSEL.**

**Le Comte J. DE BAILLET.**

**Le Baron DE STASSART.**

**CHRISTYN, Comte DE RIBAU COURT.**

**Le Vicomte DESMANET DE BIESME, Rapporteur.**