

## SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 5 MAI 1847.

### Rapport de la Commission chargée d'examiner le Budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1847.

(Voir les nos 5 et son annexe, 248 et son annexe, 300, 302, 305, 309 et 321 de  
la Chambre des Représentants, et le n° 272 du Sénat.)

MESSIEURS,

Les observations générales que nous avons à vous soumettre sur le Projet de Budget des Travaux Publics, que vous nous avez envoyé, s'éloignent si peu de celles qui vous ont été faites les années précédentes, que nous pourrions les copier, mot pour mot. Nous sommes arrivés au commencement de mai : déjà depuis plus de deux mois, on aurait pu mettre la main aux travaux à effectuer cette année, et le Budget vient seulement de nous parvenir; et cependant, Messieurs, il y a cette année une raison nouvelle pour hâter l'ouverture des travaux : l'ouvrage et le pain manquent aux ouvriers, force nous est donc de nous hâter d'accomplir la tâche que vous nous avez imposée, et de nous borner à des observations générales. L'exposé des motifs du Ministère, et le travail remarquable de la Section Centrale à l'autre Chambre, nous dispenseront d'entrer dans des détails qui seraient ici inopportuns.

Nous renouvellerons pourtant le vœu que nous formons tous les ans, que les budgets nous soient soumis à temps, et que nous puissions les voter après examen sérieux et mûre réflexion.

Il est peu intéressant de comparer le budget des Travaux Publics d'une année avec celui de l'année qui la précède, les travaux s'exécutent en vertu de dispositions législatives, et comme ils sont variables, on ne peut tirer de conséquence de la comparaison des chiffres, pour voir s'il y a économie ou prodigalité dans l'un ou l'autre exercice. Pourtant nous vous dirons que le budget de 1844 se montait à fr. 12,424,114 74

celui de 1845	id.	13,079,374	78
celui de 1846	id.	14,168,009	49
et enfin celui de 1847,	id.	16,301,110	55

Voilà sans doute une progression assez remarquable, mais les circonstances engagent à augmenter et à hâter les travaux utiles, et puis les produits des voies de communications et surtout du Chemin de Fer, s'augmentent dans une

proportion satisfaisante; le Trésor ne se trouve dont point grevé par ces travaux qui procurent un avantage notable au commerce et à l'industrie, et de l'occupation à la classe ouvrière.

Nous le répétons, Messieurs, nous n'arrêterons point votre attention sur les chiffres qui ont été admis sans observations par la Chambre des Représentants; nous suivrons, chapitre par chapitre, les remarques qui ont été faites, et les modifications que quelques articles ont essuies.

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>. — ADMINISTRATION CENTRALE.

La Section Centrale de la Chambre des Représentants a observé, et nous trouvons sa remarque fort juste, que les dépenses de personnel et de fournitures de bureaux sont toujours croissantes; la Chambre, au reste, n'a pas admis les augmentations qu'on voulait introduire de ce chef au Budget.

A l'article 3, *Fournitures de bureaux, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses*, elle a opéré une réduction de

fr. 8,000 00

A l'article 4, *Annales des Travaux Publics*, une 2<sup>e</sup> réduction de fr. 2,700 00

#### CHAPITRE II. — PONTS ET CHAUSSÉES, CANAUX, RIVIÈRES, POLDERS, PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Nous devons, à propos de ce chapitre, vous entretenir de la question de la Meuse, qui a soulevée de vifs débats dans une autre enceinte. La Section Centrale avait, à plusieurs reprises, demandé quelles étaient les intentions du Gouvernement pour l'amélioration de ce fleuve, et aucun renseignement ne lui avait été transmis, de nombreuses réclamations avaient été faites et cette question ne recevait aucune solution: pour mettre un terme aux hésitations du Gouvernement, et sur la proposition de plusieurs Membres, la majorité avait porté au Budget un premier fonds, destiné à donner un commencement d'exécution à ces travaux. Cette disposition n'a pas été maintenue au deuxième vote. Nous ne pouvons passer sous silence un incident aussi grave.

Votre Commission ne croit pas qu'on puisse ainsi préjuger incidemment une question d'aussi haute importance; elle croit qu'il ne peut être d'une bonne administration, d'introduire au Budget, malgré le Gouvernement, des sommes qui puissent déranger toute l'économie de l'exercice, mais elle pense que c'est un impérieux devoir pour le Gouvernement, d'avoir égard aux réclamations qui lui sont adressées, de les faire étudier, et de se prononcer d'une manière ou d'une autre.

Nous croyons, Messieurs, qu'on doit garantir les riverains de la Meuse (autant que cela est possible) d'inondations et de malheurs trop fréquents; on le doit d'autant plus, qu'une partie de ces maux proviennent de travaux faits par le Gouvernement, ou de constructions qui ont été faites avec son autorisation.

Sur ce chapitre, on a supprimé avec l'assentiment de M. le Ministre :

L'article 44 du projet primitif, *Construction d'un pavillon au Ministère de la Justice*, se montant à

fr. 10,800 00

Et l'article 45, *Construction d'un pavillon au Ministère des Finances*, montant à

fr. 15,000 00

Les projets d'acquisition de nouveaux hôtels ont provoqué ces suppressions.

A l'Art. 46, *Traitement des ingénieurs et conducteurs, frais de bureau et de déplacement, indemnités et dépenses éventuelles, frais de jury d'examen de l'école du génie civil, et voyages des élèves*, la Chambre des Représentants a opéré une réduction de fr. . . . . 8,700 00

Mais à l'Article 25, *Entretien du canal de Gand à Ostende*, le chiffre de 53,835 fr. a été porté à 73,835 ; augmentation, 20,000.

Cette somme a été majorée par un amendement admis par la Chambre des Représentants.

A l'Art. 42, *Entretien et réparations des palais, hôtels et édifices appartenants à l'État, ainsi que les bâtiments dont les lois mettent l'entretien à la charge de l'État*, on a porté à la colonne des dépenses extraordinaires un chiffre nouveau de 3,000 francs. Cette somme est destinée à pourvoir à l'exécution de travaux indispensables au second étage de l'aile droite de l'hôtel du Gouvernement provincial à Bruxelles.

L'Art. 47, *Traitement et indemnité du personnel chargé de la surveillance des travaux des chemins de fer concédés*, fr. . . . . 109,100 00  
est nouveau, il se trouve introduit au Budget des Dépenses, par suite d'un article analogue, porté au Budget des Voies et Moyens, sous la rubrique : *Versement à faire par les concessionnaires des chemins de fer, pour frais de surveillance*, fr. . . . . 157,000 00

### CHAPITRE III. — CHEMINS DE FER, POSTES.

Arrêtons nous, Messieurs, à ce chapitre intéressant. En construisant les Chemins de Fer aux frais de l'État, la Belgique a donné un grand exemple ; cette entreprise grandiose a fait connaître à l'étranger ses ressources et son génie, et bien des préventions qu'on nourrissait contre elle en Europe, ont disparu ; mais, nous l'avons dit, dans notre adresse au Roi, à l'ouverture de la session : il ne suffit pas d'avoir pris l'initiative et de nous être mis à la tête du mouvement, il faut continuer nos efforts pour ne pas nous laisser devancer par nos voisins ; si nous restons stationnaires, quand tout le monde marche autour de nous, nous perdrons bientôt cette position honorable que nous avons prise :

Nous devons appeler l'attention de Monsieur le Ministre sur ces observations ; les communications établies maintenant avec nos voisins, nous font voir que notre matériel et notre exploitation sont un peu en retard.

Nous vous prions de jeter les yeux, Messieurs, sur un état de choses qu'il est temps de voir finir. Les voies ferrées, construites aux frais de l'État, ont reçu sans doute tous les développements qu'on veut leur donner, et pourtant le compte de premier établissement n'est point encore arrêté. Plusieurs fois nous avons voté des sommes, qu'on nous déclarait être les dernières, et cependant rien n'est fini, ni *stations*, ni *doubles voies*, ni *matériel* : on confond les deniers votés pour la construction avec ceux destinés à l'exploitation, et par là il devient impossible d'établir des comptes bien réguliers ; déjà ( et le Budget dont nous nous occupons, en fait foi ) nous votons de fortes sommes, pour renouvellement de billes, rails, etc., et pourtant la construction première n'est pas terminée.

Nous approuvons fortement la mesure qui a été prise, d'augmenter le chiffre destiné au renouvellement des billes, rails, etc. Nous devons pourvoir avec soin et exactitude au remplacement de tout ce qui devient défectueux, car sans

cela nous pourrions éprouver d'étranges mécomptes et nous voir entraînés tout-à-coup à des dépenses considérables.

Nous appuyons près de M. le Ministre, les observations si justes de la Section Centrale de l'autre Chambre, sur la fabrication du coke; l'économie du combustible est la plus notable qu'on puisse introduire dans l'exploitation des chemins de fer.

Des faits analogues à ceux qui s'étaient passés dans une autre enceinte, au sujet des améliorations à porter à la Meuse, se sont reproduits dans la question de la voie ferrée directe de Gand à Bruxelles; les partisans de ce nouveau moyen de communication étaient parvenus à faire porter au budget une somme de 275,000 francs, comme premier fonds, pour l'exécution des travaux; cette somme a disparu au second vote. Les observations que nous avons eu l'honneur de vous soumettre plus haut, au sujet de la Meuse, retrouvent ici leur application. Nous ne croyons point qu'on puisse incidemment porter cette somme au budget, mais nous ne croyons point non plus que le Gouvernement puisse se soustraire au devoir qui lui incombe de faire étudier et de vider cette question.

Après ce qui concerne le chemin de fer exploité par l'État, votre Commission s'est occupé des concessions accordées à diverses sociétés, à la fin de la session 1845, et dont l'exécution doit réagir tant sur le railway national que sur la prospérité générale du pays.

On sait que plusieurs sont en voie d'exécution et que si l'on peut regretter que les travaux ne soient pas poussés partout avec la même activité, il est cependant juste de tenir compte à ces sociétés des circonstances défavorables où elles sont placées par la crise financière qui existe en ce moment et rend difficile la rentrée des versements.

Mais à côté de ces efforts louables à remplir des engagements pris envers la Belgique, il est des Sociétés qui paraissent avoir complètement perdu de vue les obligations qu'elles ont contractées, et nous croyons devoir appeler l'attention et la sévérité des Ministres envers celles qui chercheraient à se soustraire à leurs engagements; nous faisons remarquer, que l'on peut prévoir dès-à-présent, que plusieurs se trouveront dans l'impossibilité d'avoir terminé leurs travaux pour l'époque qui leur a été assignée par les cahiers des charges.

La Chambre a opéré sur le Chap. III, les réductions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — <i>Personnel.</i> . . . . .	fr. 8,200 00
ART. 2. — <i>Main d'œuvre, travaux et fournitures.</i> . . . . .	11,250 00
ART. 3. — <i>Personnel d'entretien des routes.</i> . . . . .	10,875 00
ART. 6. — <i>Personnel de locomotion et entretien du matériel.</i> . . . . .	2,060 00

La Section Centrale explique les réductions qui ont été provoquées par elle, et qui sont plutôt une opposition à des augmentations, que des réductions réelles.

L'art. 5, <i>Renouvellement des billes et fers</i> , qui figurait au projet du Gouvernement, pour une somme, à l'ordinaire, de . . . . .	fr. 540,000 00
à l'extraordinaire, de . . . . .	560,000 00

fr. 700,000 00

Figure au Budget voté par la Chambre, pour une somme :

( 5 )

à l'ordinaire, de . . . . .	fr. 724,000 00
à l'extraordinaire, de . . . . .	700,000 00
	<hr/>
	fr. 1,424,000 00

Ce crédit est donc augmenté de 724,000 fr. On ne peut qu'applaudir à ce service, qui a maintenu en bon état les voies et le matériel.

Dans tous les rapports qui vous ont été faits, depuis de nombreuses années, sur le budget des Travaux Publics, votre attention, Messieurs, et celle du Gouvernement, ont toujours été appelées sur la situation malheureuse des maîtres de la poste aux chevaux. Le Sénat a constamment émis le vœu de voir finir cet état de choses si intolérable ; et pourtant ces vœux sont restés stériles. Les maîtres de postes ont gardé tous les inconvénients de leur position et en ont perdu les avantages. Qu'on ait une fois le courage de leur dire ce qu'on prétend faire ; si on veut supprimer la poste aux chevaux qu'on le fasse, mais, nous le répétons, on ne peut les laisser dans un état qui les ruine.

#### CHAPITRE IV. — MINES.

L'Art. 2, *Traitement des ingénieurs et conducteurs, frais de bureau et de déplacements, jurys d'examen et voyage des élèves des mines*, a subi une réduction de . . . . . fr. 10,800 00

Les chapitres V, VI et VII n'ont subi aucune modification.

Ici, Messieurs, se termine notre tâche, nous ne pousserons pas plus loin nos observations, et nous vous en avons dit plus haut les motifs.

La Commission, à l'unanimité, vous propose l'adoption du Projet de Loi qui vous est soumis.

**Le Vicomte DESMANET DE BIESME.**

**Le Comte J. DE BAILLET.**

**Le Baron DELLAFAILLE.**

**Le Comte DE RENESSE BREIDBACH.**

**DUMON-DUMORTIER, Rapporteur.**