

Sénat de Belgique.

SÉANCE DU 6 FÉVRIER 1843.

Rapport de la Commission chargée de l'examen du Budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1843.

MESSIEURS,

On ne peut contester l'importance du Département des Travaux publics, sous le rapport du bien-être général, son influence sur toutes les branches de la prospérité publique.

L'accroissement que le budget relatif à ce Département a éprouvé depuis quelques années est considérable, puisque la part qu'il prend dans nos dépenses générales, y compris l'intérêt des emprunts qui lui sont destinés, s'élève à plus de 25 millions de francs.

Ces considérations font une loi à la Représentation nationale, de porter l'attention la plus sérieuse et l'examen le plus scrupuleux sur ces dépenses importantes. Elle est en droit d'exiger du Ministère qu'elles concernent, les renseignements les plus clairs, les détails les plus exacts, pour qu'elle puisse acquérir l'intime conviction, que les travaux exécutés ou proposés ont le degré d'utilité qu'on en attend, et que, tout en ne négligeant rien de ce qui peut en assurer la bonne exécution, l'économie et l'ordre les plus sévères sont apportés aux dépenses.

Pour obtenir ce résultat, on doit mettre au premier rang des mesures à prendre par l'Administration, la bonne confection des plans, des devis et des cahiers des charges, un bon système d'adjudications publiques, une surveillance soutenue dans les travaux, de la fermeté dans l'autorité supérieure unie à une hiérarchie de pouvoirs bien établie, et enfin un système de comptabilité qui ne laisse aucune dépense hors du contrôle légal.

Ces règles, Messieurs, ont-elles présidé jusqu'à présent à nos travaux publics ? Nous vous en laissons juges. Vous avez lu à cet égard les observations de la Cour des Comptes, particulièrement en ce qui concerne le chemin de fer.

Mais si le passé n'est plus à nous, pensons au présent et surtout veillons aux mesures à prendre pour l'avenir.

Monsieur le Ministre est pénétré des vérités que nous énonçons. Il a reconnu dans une autre enceinte la nécessité d'établir une comptabilité réelle dans cette immense administration du chemin de fer ; il promet des rensei-

gnements clairs et précis fournis assez à temps avant la discussion du budget, il promet enfin un budget particulier du chemin de fer, avec subdivisions d'articles en nombre suffisant.

Le pays attend de M. le Ministre l'exécution pleine et entière de ces promesses. Le budget actuel lui alloue au-delà d'un million de plus que pour l'exercice passé. Une somme de fr. 960,000 à elle seule est ajoutée à l'exploitation du chemin de fer. Cette exploitation, nous nous plaisons à le reconnaître, laisse peu à désirer aux voyageurs, sous le rapport de la régularité, et par l'absence d'accidents qui se renouvellent assez fréquemment dans d'autres pays ; néanmoins, ces avantages, nous en avons la conviction, pourraient s'établir au prix de sacrifices moins élevés. Cinq millions 400 mille francs vont être à la disposition de M. le Ministre pour subvenir au service du chemin de fer, en 1843. Votre Commission croit ce crédit trop élevé, et si elle se décide à l'accorder, c'est dans la persuasion, qu'il sera apporté de notables économies dans les frais d'entretien, de locomotion, de personnel, et de perception. Une comptabilité sévère, un contrôle efficace doivent être établis, non-seulement dans les dépenses d'exploitation, mais dans celles de construction. Ces gigantesques travaux du chemin de fer sont, il est vrai, près d'être terminés ; cependant il reste encore des ouvrages importants à faire. Les soins de l'administration doivent tendre à éviter ces travaux supplémentaires et dits *imprévus*, si onéreux au trésor, qui rendent illusoires les cahiers des charges et les adjudications, et que nous avons à déplorer. Il faut qu'il soit porté remède prompt et efficace à cette manière d'opérer que depuis longtemps la Cour des Comptes ne cesse de blâmer.

Messieurs, les membres présents de votre Commission le disent en toute franchise : s'ils étaient trompés dans leur attente, en ce qui concerne les frais d'exploitation et les travaux de construction du chemin de fer, ils se verraient à regret forcés d'user de leur droit constitutionnel, lors du vote du prochain Budget des Travaux Publics, et je suis chargé par eux d'en faire ici la déclaration explicite.

Passant à l'examen du projet de budget qui est à discuter, j'aurai l'honneur de vous faire remarquer, Messieurs, qu'il a la même forme que l'année dernière, si ce n'est qu'il présente les dépenses du chemin de fer en quatre articles, au lieu d'une somme globale. Les charges sont distribuées en service ordinaire et en service extraordinaire.

La section centrale de la Chambre des Représentants avait fait subir à la répartition de ces deux catégories, quelques changements auxquels M. le Ministre s'était rallié ; néanmoins ces changements, probablement par erreur de copiste, ne se retrouvent point dans le projet qui nous est soumis. L'on n'y voit que 685,038 fr. 94 c. de charges extraordinaires, tandis que, d'après ce qui était convenu, il devait y en avoir pour 879,189 fr. 94 c.

Le budget est de 11,830,044 fr. 65 c., et par conséquent dépasse le précédent de 1,038,221 fr. 48 c.

En effet, le budget pour 1842, était de	fr.	10,601,823	17
La loi du 26 juin 1842 y ajoute, pour travaux à la Meuse. »	»	110,000	»
Celle du 19 juin 1842, pour les employés des Postes. »	»	100,000	»
		<hr/>	
Total.	fr.	10,811,823	17

Différence en plus pour 1843.	fr.	1,038,221 48
Cette différence provient des majorations apportées à divers articles, ainsi qu'il est à voir plus loin, s'élevant à fr.		1,266,562 41
Moins les diminutions que j'aurai l'honneur de signaler également, se montant à.		228,340 93
	Total. . fr.	1,038,221 48

Voici, Messieurs, l'énumération des chapitres et articles composant le budget avec les observations auxquelles ils ont donné lieu. Ceux où la différence n'est pas indiquée, présentent les mêmes chiffres que pour l'exercice passé.

CHAPITRE PREMIER.

Administration Centrale.

ART. 1 ^{er} . Traitement du Ministre.	fr.	21,000
ART. 2. Traitements des fonctionnaires.	»	91,830
ART. 5. Loyer de l'hôtel du Ministère.	»	9,000
ART. 4. Fournitures de bureau.	»	31,600

L'augmentation de 9,600 fr., établie au budget de 1842, pour publication des *Annales des travaux publics*, existe encore. Il faut espérer que ce travail portera les fruits qu'on en attend.

ART. 5. Frais de route et de séjour	fr.	8,000
Augmentation.	- fr.	2,000

Malgré la facilité qu'offre le chemin de fer qui devrait plutôt diminuer les frais, cette augmentation peut être utile pour la surveillance des travaux. Avec une inspection plus immédiate de l'autorité supérieure, on n'aurait pas probablement à regretter certains ouvrages trop coûteux ou mal exécutés.

CHAPITRE II.

Ponts et Chaussées.

ARTICLE PREMIER. Entretien et améliorations de routes, construction de routes nouvelles fr. 2,600,000

Déduction faite de l'entretien, et autres frais courants, il reste environ 600,000 fr. de disponibles pour construction de routes nouvelles ou pour subsides à leur accorder. C'est au moyen de ce fonds qu'il s'agit de subvenir aux nombreuses demandes qui existent.

Le produit des barrières est évalué, aux Voies et Moyens, à fr. 2,500,000

Il se trouve dans cet article 20,000 fr. pour études où sont compris les premiers travaux d'une carte de nivellement pour tout le pays, dont on attend d'heureux résultats.

ART. 2. Plantations	fr.	50,000
-------------------------------	-----	--------

Canaux, Rivières, Poldres.

ART. 3. Service des canaux de Gand au Sas-de-Gand, de Maestricht à Bois-le-Duc, de Pommerœul à Antoing, de la Sambre. fr. 395,812 50 c.

Différence en plus 12,974 fr. 50 c. provenant d'une somme pétitionnée

pour approfondissement du bief de partage du Canal de Pommerœul,
de fr. 50,500 »

Moins :

Une diminution de 35,725 fr. 50 c. pour le Canal de Maestricht,
Et une autre de 1,800 » pour la Sambre.

Ensemble. 37,525 50

fr. 12,974 50

Dans cet article se trouve, comme au budget de 1842, une somme de 18,000 fr. destinée au dévasement du Canal de Gand, afin de le rendre praticable aux navires de mer.

ART. 4. Service du Canal de Bruxelles à Charleroy. . fr. 121,036 »

Diminution. » 26,992 87

ART. 5. Service de l'Escaut. » 88,900 »

Réduction » 195 »

ART. 6. Service de la Lys. » 50,911 50

Diminution » 84,028 50

ART. 7. Service de la Meuse dans les provinces de Namur et de Liège. fr. 238,380 »

Les 200,000 fr. d'extraordinaire sont, comme aux budgets précédents, destinés à des travaux d'amélioration qu'on peut considérer comme des essais.

Il serait temps de prendre une résolution sur les travaux définitifs à exécuter: un système doit être arrêté. Cette question est déferée au Conseil des Ponts et Chaussées, assemblé depuis le mois passé. Un rapport interviendra sans doute sous peu.

ART. 8. Service de la Meuse dans le Limbourg fr. 150,000 »

ART. 9. Service de la Dendre. 18,496 56

Augmentation. 4,065 56

ART. 10. Service du Ruppel, de la Dyle et du Demer. . . 5,900 »

Votre commission a demandé des renseignements sur ces diverses rivières. Rien n'a encore été résolu pour la Dyle, mais les travaux sur les améliorations à apporter au Demer sont achevés.

ART. 11. Travaux aux voies navigables de second ordre. fr. 45,000 »

Diminution. 55,000 »

Le crédit précédent était de 100,000 fr.; il n'a pas été dépensé plus de 45,589 fr. 59 c. Une demande de 45,000 fr. a paru suffire pour cet exercice, mais on doit s'attendre à une augmentation pour l'exercice 1844.

Votre Commission a demandé des renseignements sur la navigation de l'Ourthe, et sur la position du Gouvernement, vis-à-vis de la Société du canal de Meuse et Moselle. La société condamnée en première instance est en appel. La convention avec le Gouvernement des Pays-Bas, que la législature vient d'approuver, facilitera peut-être un arrangement amiable avec la Société, et permet d'espérer de voir mettre la main à l'exécution d'une entreprise qui ne peut avoir que des résultats heureux pour le pays, et en particulier pour la province de Luxembourg et celle de Liège.

ART. 12. Travaux dans la vallée de la Senne. fr. 45,881 96

Diminution. 20,599 06

Les travaux entrepris pour obvier aux inondations de la Senne, s'élèveront, lors de leur achèvement, à fr. 152,561 94

Votre Commission doute de leur efficacité.

ART. 13. Première moitié de la part de l'État, dans les travaux d'amélioration de la navigation de Bruges vers Dunkerke. . . . fr. 144,120 »
Cet article est nouveau.

Les travaux projetés doivent particulièrement être utiles à la navigation charbonnière du bassin de Mons, et faciliter l'écoulement des eaux. Ils seront supportés, deux tiers par le Gouvernement, un tiers par la province de la Flandre Occidentale, dont le conseil provincial, dans sa session de 1842, a voté cette répartition. Elle est d'ailleurs la suite d'un arrêté royal du 6 juin 1821. (Voir le cahier des *Nouveaux développements du Budget*, p. 36.)

ART. 14. Canaux de Gand à Ostende. fr. 40,751

Article nouveau, suite de la reprise de ces canaux par le Gouvernement à partir du 1^{er} janvier 1843, ainsi que l'indique le titre de l'article. La répartition de ce crédit se trouve page 42 des *Nouveaux développements*.

ART. 15. Confection et entretien des bacs et bateaux de passage. fr. 20,000
Le produit en est de 110,000

ART. 16. Service des Poldres. 26,000
Augmentation. 12,000

Ce crédit se subdivise comme suit :

Personnel. 1,000

Subside à la direction du poldre de Lillo, suivant convention du 21 juin 1839. 5,000
Travaux aux digues de la partie non réendigüée du même poldre. 20,000

La Commission vous propose, Messieurs, d'accorder cette dernière somme, mais sous la réserve que c'est sans préjudice des droits de l'État, quant à la question de savoir à qui incombe le réendigüement.

Au surplus, la question du réendigüement, sous le rapport de la défense du pays, se traite en ce moment entre le Département des Travaux Publics et le génie militaire.

ART. 17. Ports d'Ostende et de Nieuport, côtes de Blankenberg, francs. 265,959 15
Augmentation. 46,125 85

Division du crédit :

Fr. 110,487 » pour Ostende. Une partie des travaux est au compte de l'État, d'autres sont par moitié à charge de l'État et de la ville, ou de la province.

Fr. 25,133 33 pour Nieuport, dont 2/3 à charge de l'État et 1/3 à charge de la province.

Fr. 111,585 82 pour la côte de Blankenberg. Cet entretien se fait par adjudication.

Fr. 18,755 » pour le personnel en général. La province et la ville entrent dans le payement pour leur cote-part.

ART. 18. Phares et Fanaux. fr. 1,000
Diminution. 4,000

ART. 19. Entretien et réparations aux bâtiments civils. 34,000

ART. 20. Constructions nouvelles et travaux d'amélioration. 31,000
Augmentation. 6,000

Cette allocation est destinée aux hôtels du gouvernement à Bruges, à Mons et à celui du Ministère de la Justice.

ART. 21. Personnel des ponts et chaussées. fr. 455,000
En plus. 4,000

Cette augmentation est motivée par le transfert au Budget des Travaux Publics, du traitement de deux conducteurs payés, en 1842, par le Département de la Justice.

Un état du personnel du corps des ponts et chaussées au 12 décembre a été fourni à Votre Commission. Les traitements s'élèvent à 429,670 fr. Il reste 25,330 fr., pour dépenses éventuelles.

Il est à remarquer que parmi les Ingénieurs et Conducteurs employés au chemin de fer, les uns sont payés par l'allocation au budget, et les autres par le fonds des chemins de fer en construction. Les traitements fixes de ces derniers importent une somme de 70,800 fr., pour 1843.

CHAPITRE II.

Chemin de Fer.

Ce service, comme j'ai eu l'honneur de le faire remarquer en commençant, est divisé en 4 articles, tandis que le crédit était global au budget de 1842. Il devient dès lors difficile d'indiquer positivement sur quels articles portent les différences. La section centrale de 1842 avait, il est vrai, demandé la division en 4 littera. Cette division n'a pas eu lieu. Ces littera correspondaient aux 4 articles de cette année, mais comme les littera, aux développements des budgets, n'obligent pas les Ministres, il devient pour ainsi dire superflu de faire une comparaison. Voici néanmoins la répartition apparente des 960,000 fr. d'augmentation pour cet exercice :

ART. 1 ^{er} . Administration générale.	Fr. 169,500 »
» 2. Entretien des routes et stations.	» 459,200 »
» 3. Locomotion et entretien du matériel.	» 283,700 »
» 4. Service des transports.	» 67,600 »
	Fr. 960,000 »

Quant à ses observations sur le chemin de fer, votre Commission, Messieurs, ne peut que s'en référer à ce que j'avais l'honneur de vous dire en commençant ce rapport. Elle reviendra cependant encore sur l'énormité du crédit de 5,400,000 francs. Elle vous fera remarquer que sur les 4 articles, se trouvent rien qu'en traitements d'employés seuls. fr. 554,800 »

En fournitures de bureau et impressions. » 133,000 »

En remplacement de billes et rails. » 428,000 »

(Voir *Nouveaux développements du Budget*, page 51.)

Votre Commission espère qu'il ne sera procédé au remplacement des rails qu'après une enquête approfondie qui motive une dépense aussi considérable. Elle espère que non-seulement pour les deux autres dépenses indiquées ci-dessus, M. le Ministre recherchera les moyens de les diminuer, mais qu'il portera ses investigations sur tous les autres détails de ce service, de manière à amener l'économie jointe à l'ordre et à une comptabilité claire et satisfaisante.

Les tarifs pour le transport des marchandises réclament également des perfectionnements. C'est au moyen de la simplicité des tarifs, jointe au bon marché, et à une certaine fixité, ainsi qu'à la grande régularité du service, qu'on pourra engager le commerce intérieur et extérieur à se servir exclusivement du chemin de fer.

(7)

Enfin, c'est dans le courant de cet exercice, où la belle entreprise du chemin de fer Belge va recevoir son complément, qu'il s'agit d'en asseoir l'exploitation sur des bases normales qui puissent faire atteindre les résultats que le commerce, l'industrie et la prospérité du pays en attendent, et qui, par d'heureuses combinaisons, menagent en même temps, autant que possible, les intérêts du trésor.

M. le Ministre consacrera, nous en sommes persuadés, tout ses soins, toute sa sollicitude, pour répondre aux vœux que nous émettons.

Postes.

ART. 5. Personnel.	fr. 800,000
ART. 6. Matériel.	370,546

Au budget précédent, le crédit pour les postes ne formait qu'une somme unique, cependant la répartition en 2 articles est encore insuffisante, et votre Commission espère que pour la suite il sera subdivisé plus convenablement. Elle compte d'ailleurs pour l'année prochaine sur une réorganisation complète que motivera la liaison de notre chemin de fer avec celui d'Allemagne.

Nous sommes également arrivés au moment où il est urgent de procéder à la réorganisation de la poste aux chevaux. Il est certain que la création du chemin de fer compromet gravement l'existence de cette institution dont on ne peut contester l'utilité. D'ailleurs elle est indispensable sous le rapport gouvernemental, et ce serait nous isoler du reste de l'Europe, si, faute de protection, elle venait à tomber. Les délégués des maîtres de poste du royaume ont, dès le 18 mai 1841, présenté à M. le Ministre des Travaux publics un mémoire sur les moyens d'assurer le maintien de la poste sans imposer aucune charge au trésor public. Ce mémoire doit avoir attiré la sérieuse attention de M. le Ministre, et votre Commission se plaît à croire qu'il interviendra une décision qui ne peut plus tarder.

Les trois derniers chapitres du budget, *mines, secours et dépenses imprévues* ne présentent point de changements, ni dans le libellé des articles ni dans les allocations.

En résumé, j'ai l'honneur, Messieurs, de vous proposer, au nom de la Commission, l'adoption du projet de loi contenant le budget des Travaux publics pour l'exercice 1843.

Bruxelles, le 6 février 1843.

Le Duc D'URSEL,
Le Baron DE STASSART.
Le Baron DE MACAR.
BIOLLEY, Rapporteur.