

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 12 JUIN 1869.

Rapport de la Commission des Travaux publics, chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Travaux publics, pour l'exercice 1869.

(Voir le N° 102, session 1867-1868; les N°s 9, 74, 103 et 112, session 1868-1869 de la Chambre des Représentants, et le N° 69 du Sénat.)

Présents : MM. le Baron DE WOELMONT D'HANBRAINE, Président; le Duc D'URSEL, COGELS-OSY, WINCQZ, le Baron MAZEMAN DE COUTHOVE, STIELLEMANS et le Baron DE LABBEVILLE, Rapporteur.

MESSIEURS,

En présence de la prescription formelle de l'article 1^{er} de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité, le Département des Travaux publics a été tenu de présenter à la Chambre, au mois de mars de l'année dernière, son projet de Budget pour 1869; mais, depuis lors, il a dû être soumis à une révision complète, afin de mettre les crédits sollicités en harmonie avec la connaissance plus exacte que l'on possède actuellement des besoins probables des divers services.

Le Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice de 1868 s'élevait à la somme de fr. 59,469,000; celui adopté par la Chambre des Représentants pour l'exercice courant atteint le chiffre de fr. 58,123,110; il présente donc, sur celui de l'exercice écoulé, une majoration de fr. 654,000, répartie sur les services suivants :

	Augmentation.
Administration centrale	fr. 17,700
Ponts et chaussées.	249,050
Mines	7,880
Chemins de fer, postes et télégraphes	574,500
Commissions	»
Traitements de disponibilité	»
Pensions	5,000
Secours	»
Dépenses imprévues	»
	Fr. 654,110

Votre Commission se propose de présenter les observations qui seront produites sur les différents articles du Budget, au fur et à mesure de leur examen.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

Les six articles de ce chapitre sont adoptés sans discussion.

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.

PREMIÈRE SECTION.

ART. 7. Entretien ordinaire et amélioration des routes, construction de routes nouvelles et subsides fr. 3,198,780

Ce chiffre se subdivise ainsi qu'il suit :

A. Entretien ordinaire des routes, d'après les baux existants, et entretien de nouvelles sections. fr. 1,998,780

Plusieurs membres appellent l'attention de M. le Ministre des Travaux publics sur l'état des routes du Gouvernement, qui laissent beaucoup à désirer dans plusieurs de nos provinces.

B. Travaux en dehors des baux d'entretien reconnus indispensables ou rendus nécessaires par des causes de force majeure. — Paiement de terrains cédés à la grande voirie par suite de l'adoption de plans d'alignement. — Travaux d'amélioration et reconstruction d'ouvrages d'art . fr. 400,000

C. Travaux de construction et de rectification des routes et allocation de subsides pour aider à l'établissement de chemins vicinaux de grande communication et de chaussées communales réunissant des routes de grande voirie ou servant de raccordement aux stations de chemins de fer . . . fr. 800,000

A l'occasion du chiffre de 800,000 fr. porté au dernier paragraphe de cette dernière subdivision, votre Commission s'est demandée s'il était assez élevé pour satisfaire aux nombreuses demandes justifiées et régulièrement formées. Elle estime que ce crédit devrait être augmenté d'une manière permanente, dans une notable proportion, afin de hâter l'achèvement des communications vicinales qui permettraient de faire disparaître les inégalités qui existent actuellement pour les communes qui ne sont pas situées sur les voies ferrées ; elle exprime le vif regret de ce que M. le Ministre des Travaux publics, dans son Projet de Loi de crédits spéciaux à concurrence de fr. 6,685,000, se soit trouvé dans la nécessité de réduire à fr. 400,000 le chiffre de fr. 500,000 qu'il avait manifesté l'intention de solliciter de la Législature, dans sa réponse à la section centrale de la Chambre des représentants chargée d'examiner le projet de son Budget pour l'exercice 1869.

ART. 8. Travaux de plantations de toute nature le long des routes, à l'exception de ceux compris dans les prix d'adjudication des baux d'entretien des routes fr. 41,000

La question de la distance à observer dans les plantations le long des routes a été souvent soulevée au sein de votre Commission, et notamment lors de l'examen du Budget de 1867 ; les jurisconsultes du Département des

Travaux publics, qui ont examiné depuis longtemps cette question, ayant été unanimement d'avis que l'État est maître de planter sur le sol des routes sans observer la distance prescrite par l'art. 671 du Code civil, elle croit devoir engager le Gouvernement à user avec modération du privilège qui lui est accordé en exploitant les arbres avant leur complète maturité, afin de causer moins de dommage aux riverains qui supportent cette servitude dans un intérêt général.

DEUXIÈME SECTION.

Bâtiments civils.

Les articles de cette section n'ont pas donné lieu à discussion.

TROISIÈME SECTION.

Services des canaux et rivières, etc.

ART. 12. Entretien ordinaire et extraordinaire et dépenses d'exploitation des canaux et rivières	fr. 790,050
A l'extraordinaire	602,050
Cet article est adopté.	

TRAVAUX D'AMÉLIORATION AUX CANAUX ET RIVIÈRES.

BASSIN DE LA MEUSE.

ART. 13. Meuse dans les provinces de Namur, de Liège et de Limbourg. fr. 76,000

A propos de cet article, votre Commission émet le vœu de voir hâter jusqu'à Givet l'exécution des travaux entrepris à la Meuse, pour permettre de retirer la plus grande utilité des sommes considérables qui ont été appliquées jusqu'à ce jour à améliorer le régime de cette rivière ; ce beau fleuve international ne rendra de véritables services à l'agriculture, à l'industrie et au commerce des provinces qu'il traverse, que lorsque des barrages auront été établis jusqu'à la frontière française avec un niveau d'eau uniforme de 2 mètres 10 centimètres, afin d'éviter tout débordement ; elle appelle également la sérieuse attention du Gouvernement sur les avantages dès maintenant incontestés de l'introduction du touage à vapeur sur cette voie navigable, ce nouveau mode de traction qui doit produire une véritable révolution dans le prix de transport, puisqu'il réduit les prix de celui-ci jusqu'à 60 p. c. du prix de halage par chevaux, à la remonte, dans les rivières à grands courants ; qu'il fait disparaître le défaut de régularité des transports par le halage ; qu'enfin, offrant une rapidité plus grande que celui-ci, l'augmentation du nombre des voyages possibles en un temps donné doit réduire le fret en diminuant nécessairement les frais généraux du batelage par voyage. Mais pour que le touage produise la plus grande somme d'effet utile, il faut que les dimensions des sas qui sont en aval de Namur, possédant seulement 62 mètres de longueur sur 9 mètres de largeur, soient portées au moins à 100 mètres de longueur et à 12 mètres de largeur, comme le propose M. Dumont, ingénieur en chef des ponts et chaussées dans la province de Namur,

afin que l'on puisse organiser de grands trains, partant régulièrement à heures fixes.

Tous les articles de cette section sont adoptés sans observations, sauf à l'art. 56, *bassin de l'Yser*, où un membre fait remarquer que, depuis quelques années, le crédit de fr. 51,000 figure au Budget des Travaux publics pour rendre la partie de cette rivière navigable en toute saison, entre Rousbrugge et Haringue, mais que les travaux, qui ont reçu un commencement d'exécution, sont depuis quelque temps abandonnés; il demande que le Département des Travaux publics les fasse reprendre sans retard, pour éviter les inondations fréquentes qui causent un préjudice notable aux propriétés riveraines.

Les articles contenus sous les 4^e et 5^e sections de ce chapitre sont adoptés.

CHAPITRE III.

MINES.

SECTION I^{re}. — PERSONNEL DU CONSEIL.

Les articles 48, 49 et 50 sont adoptés.

SECTION VI.

Personnel des ponts et chaussées.

ART. 45. Traitements des ingénieurs et constructeurs des ponts et chaussées, frais de bureau et de déplacements fr.	677,270
A l'extraordinaire	10,008

Votre Commission se joint à la section centrale de la Chambre des représentants pour appeler toute la sollicitude de M. le Ministre des Travaux publics, afin d'améliorer la position des conducteurs des ponts et chaussées, qui jouissent d'un traitement trop peu élevé pour les services qu'ils rendent et dont l'avancement n'est pas en rapport avec les sacrifices qu'ils ont dû s'imposer pour obtenir la modeste position qu'ils occupent; en effet, ils ont dû passer deux années à l'école spéciale de Gand et faire preuve, dans leur examen de connaissances beaucoup plus étendue, que celles exigées dans les autres carrières administratives.

CHAPITRE III.

MINES.

Les articles contenus dans ce chapitre sont adoptés sans discussion.

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

Dans la note explicative qui accompagne le Budget amendé des Travaux publics, le Gouvernement fait la déclaration suivante :

« La question la plus importante qui puisse être soulevée à l'occasion du » Budget des Travaux publics est relative à la réforme des tarifs du chemin » de fer; le Gouvernement ne peut actuellement que s'en référer à l'exposé des

» faits ordinaires renseignés au compte rendu de l'exercice 1867, et qui sera
 » suivi d'un rapport spécial résumant les résultats de l'exercice courant.
 » Ce n'est que lorsque la Législature aura été saisie de ce dernier travail, qu'il
 » sera possible d'aborder avec fruit la discussion de cet objet. Les Chambres se
 » sont d'ailleurs trouvées pendant la dernière session en conformité d'opinion à
 » cet égard avec le Gouvernement.»

Votre Commission partage l'avis de M. le Ministre des Travaux publics; elle est persuadée que la discussion relative à la réforme des tarifs ne pourra être fructueuse que lorsque le Gouvernement aura fait connaître le rapport spécial sur les résultats obtenus au moyen du tarif des voyageurs appliqué sur les chemins de fer de l'Etat depuis le 1^{er} mai 1866; aussi elle engage ce haut fonctionnaire à présenter le plus promptement possible le travail auquel il se livre actuellement; sans rien vouloir préjuger dès maintenant de la question, elle ne peut s'empêcher de faire remarquer, se ralliant à l'opinion exprimée par la section centrale de l'autre Chambre, combien il serait injuste de maintenir plus longtemps l'énorme inégalité relative existant entre le prix des petits parcours et celui des voyages à longue distance; elle recommande à l'attention de M. le Ministre des Travaux publics le mode de réduction de prix dans le transport des voyageurs, appliqué par la généralité des chemins de fer de l'Europe; elle veut parler des billets d'aller et retour, d'abonnements valables pour quelques jours avec notable diminution de prix; par ce moyen il éviterait au Trésor une perte estimée à 1,000,000 de francs occasionnée par les étrangers qui transitent par la Belgique.

ART. 58. Billes, rails et accessoires.

La note explicative à l'appui du Budget amendé indique que les dépenses de renouvellement de la voie prennent aujourd'hui un accroissement considérable; « qu'elles subissent dans une forte mesure l'influence d'une circulation plus active, du poids de plus en plus élevé du matériel, et de la » réduction notable de durée des rails récemment fabriqués. » Le Département des Travaux publics attribue cet accroissement de dépenses, qui grossissent d'une façon inquiétante, à la faculté qui est laissée à nos industriels d'adopter, pour les rails à fournir au chemin de fer de l'Etat, tel mode de fabrication qui leur paraît le plus convenable.

Votre Commission, d'accord avec l'opinion émise par la section centrale de la Chambre des représentants, estime que, pour remédier dans une certaine proportion à la situation révélée par la communication du Gouvernement, il faudrait changer le système d'adjudication avec lequel nos industriels n'ont pas intérêt à faire bien; elle pense qu'il serait préférable de leur accorder une certaine tolérance de rebut avec une prime accordée à la bonne fabrication constatée par la durée des produits. A cette occasion, elle recommande spécialement à l'attention de M. le Ministre des Travaux publics l'usage des rails en acier, dont l'exposé du Budget a fait la plus complète apologie; sans doute, la dépense serait immédiatement plus considérable, mais ces sacrifices seraient amplement compensés par une diminution notable des frais d'entretien et de renouvellement.

ART. 58. Fourniture des billes.

Un membre désirerait voir le Département des Travaux publics s'occuper d'une manière plus sérieuse de la question des traverses métalliques, qu'il croit

appelées à remplacer les billes en bois, dans un avenir rapproché. Un autre membre fait observer que les essais des divers systèmes qui ont eu lieu sur les lignes du Nord et de Paris à Lyon n'ont pas répondu à l'attente que l'on avait conçue. La stabilité de la voie et la douceur du mouvement laissent beaucoup à désirer sur les lignes où les traverses Wautherin ont été appliquées, et les moyens employés dans le système expérimenté pour fixer le rail sur la traverse constituent encore, à cette heure, un problème à résoudre. Du reste, cette amélioration a perdu beaucoup de son importance depuis que l'on est parvenu à prolonger la durée de la bille en bois au moyen économique du créosotage. Toutefois, votre Commission engage le Gouvernement à se tenir au courant des expériences tentées par les diverses Compagnies, afin de s'éclairer sur la valeur de cette innovation qui passe en ce moment par les vicissitudes qui s'attachent à toute conception nouvelle.

ART. 59. Travaux d'entretien et d'amélioration, etc.

A l'occasion de cet article, un membre préconise la supériorité du ballast en pierrailles concassées et préparées au moyen de certains appareils en usage aux carrières de Lessines, qui possède l'élasticité et le liant nécessaires au bourrage des traverses, qui offre, en outre, l'avantage de conserver la voie dans un état parfait de sécheresse, sans soulever, comme le ballast en sable ou en cendres, des nuages de poussière. Votre Commission, sans nier les allégations produites, croit devoir aussi appeler l'attention de M. le Ministre des Travaux publics sur l'emploi d'un ballast très-économique composé en laitier de hauts fourneaux, granulé par le procédé de M. Minary, et qui aurait pour effet de débarrasser nos usines métallurgiques d'une matière sans valeur et encombrante; sans vouloir donner la préférence à l'un sur l'autre, elle estime que, dans l'usage que l'on serait appelé à en faire, on doit tenir compte de la proximité des lieux où ces matières doivent être employées.

SECTION III.

Transports.

ART. 63. Les nombreuses plaintes que formulent l'industrie et le commerce, à l'occasion des différences parfois énormes qui existent entre les prix des marchandises transportées par les chemins de fer de l'État et les Compagnies concédées, déterminent votre Commission à recommander spécialement au bienveillant examen de M. le Ministre des Travaux publics la solution du problème ayant pour objet d'amener l'unité dans l'exploitation et les tarifs sur toutes les voies ferrées qui existent en Belgique; la réalisation de cette unité serait un immense bienfait pour les populations et les industries qui sont actuellement desservies par les Sociétés qui, refusant de mettre leurs tarifs au niveau de ceux de l'État, amènent souvent les inégalités les plus choquantes entre des établissements similaires.

Les articles contenus dans les chapitres V, VI, VII, VIII et IX sont adoptés sans observation.

En résumé, Votre Commission a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité de ses membres présents, l'adoption du Budget des Travaux publics pour l'exercice 1869, tel qu'il vous a été transmis par la Chambre des Représentants.

Le Président,

Baron FERD. DE WOELMONT D'HAMBRAINE.

Le Rapporteur,

Baron J. DE LABBEVILLE.