

(A)

(N° 132)

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 7 AOUT 1873.

Rapport de la Commission des Travaux publics, chargée d'examiner le Projet de Loi qui ouvre au Gouvernement des crédits spéciaux pour Travaux publics.

*(Voir les Nos 121, 173, 209, 212, 213 et 221 de la Chambre des Représentants
et le N° 96 du Sénat.)*

Présents : MM. le Baron DE WOELMONT D'HAMBRAINE, le Duc d'URSEL, le Baron DE LABBEVILLE, le Baron G. DE WOELMONT, WINCQZ, le Baron MAZEMAN DE COUTHOVE, le Comte DE MÉRODE WESTERLOO, Rapporteur.

MESSIEURS,

Votre Commission voit avec satisfaction, dans la présentation même du Projet de Loi ouvrant des crédits qui montent à la somme globale de 186 millions 750 mille francs aux Départements des Finances et des Travaux Publics, une preuve nouvelle de la prospérité financière et économique du pays. En effet, l'emprunt considérable que vient de réaliser si heureusement notre Trésor, sans que nos Budgets en ressentent le contre-coup par un accroissement de charges, et l'application faite du produit de cet emprunt à la création et à l'achèvement de nombreux et importants travaux publics sur toute la surface du pays, prouvent, d'une part, l'incessante augmentation du produit de nos impôts et revenus, et, d'autre part, notre marche continue dans le développement des instruments de notre richesse agricole et industrielle.

ART. 1.

§ 3. La Commission comprend que l'importance du chiffre, affecté au raccordement de routes aux chemins de fer, permettra au Gouvernement de subsidier dans de plus larges proportions les communes traversées par ces routes.

§ 6. La Commission voit, avec satisfaction, le Gouvernement entrer résolument dans la voie de concentrer les bureaux de tous les Départements ministériels dans des locaux contigus, ce qui facilitera singulièrement les rapports administratifs entre les différents Ministères.

La Commission désire connaître à ce sujet si le Gouvernement sera prochainement en mesure de solliciter de la Législature les crédits nécessaires à la construction d'un local sûr et convenable pour la conservation des archives générales du Royaume.

§ 9. Un membre exprime son étonnement de ne pas voir figurer dans ce paragraphe un crédit pour la construction d'un Hôtel provincial à Hasselt. Cette réclamation se justifie d'autant plus, qu'à différentes reprises le Gouvernement a reconnu la nécessité de construire un local en rapport avec les besoins du service de cette province; de plus, par suite de la restitution des archives de la province, effectuée par le Gouvernement hollandais, il se trouve que le poids de ces papiers menace de faire effondrer les bâtiments où ils sont déposés et restent entassés, au point que l'on ne peut en prendre connaissance.

§ 10. La Commission exprime le regret que le Gouvernement n'ait pas sollicité le crédit nécessaire pour la construction des deux barrages qui termineront la canalisation de la Meuse, ce grand travail ne devant produire toute son utilité que lorsqu'il sera complètement achevé, comme le dit d'ailleurs l'Exposé des motifs lui-même.

Abordant les paragraphes relatifs aux travaux hydrauliques, votre Commission appréciant l'importance de ces travaux, ne croit pouvoir mieux faire que de reproduire la note si intéressante que renferme le Rapport de la Section centrale de la Chambre des Représentants, travail dont elle adopte toutes les vues et qu'elle soumet à l'attention spéciale du Ministre des Travaux Publics :

Régime des eaux.

- » L'autre question, de principe en quelque sorte, qui a le plus vivement
- » occupé la Section centrale, est celle qui a trait à l'ensemble de notre système
- » de travaux hydrauliques. Elle lui a paru être d'une importance capitale, trop
- » négligée peut-être jusqu'ici, dans l'opinion de plusieurs membres, par le
- » Département des Travaux Publics, absorbé par les soins incessants et plus
- » apparents que lui impose l'exploitation des chemins de fer.
- » Le régime des eaux, ce que nos voisins du Nord appellent le *Waterstaat*,
- » et qu'ils ont tant perfectionné (1), semble relégué au second plan dans les
- » préoccupations de l'Administration supérieure; ce n'est pas un reproche que
- » l'on articule par là contre les fonctionnaires chargés de cette branche du ser-
- » vice public, loin de là; on reconnaît et l'on apprécie leur zèle et leur intelli-
- » gence; mais nous constatons une situation de fait et nous croyons en trouver
- » l'explication dans la nécessité journalière, et de chaque heure, pour ainsi dire,
- » qui oblige le Gouvernement à consacrer toute son attention à l'immense
- » responsabilité qu'entraîne la direction du réseau de nos voies ferrées. Et ce-
- » pendant personne ne saurait méconnaître la non moins grande importance

(1) Il suffit de rappeler leurs admirables travaux de préservation contre les inondations, leurs digues, le dessèchement du lac de Haarlem, le nouveau canal d'Amsterdam à la mer, leurs projets sur le Zuyderzee, etc., etc.

» qui s'attache à améliorer notre régime des eaux. Il intéresse, à la fois, et au
» plus haut degré, l'agriculture, le commerce et la sécurité des propriétés
» comme des populations. Assainir les terrains submergés, les préserver, les
» rendre à leur fécondité, créer ou perfectionner les voies navigables, faciliter
» les irrigations ou corriger les erreurs commises à cet égard, empêcher à
» l'avenir, dans la mesure du possible, les inondations désastreuses qui ont
» affligé le pays, sauvegarder en même temps les intérêts de la grande navi-
» gation maritime, tels sont, pour n'en citer que quelques-uns, les termes d'un
» problème digne de fixer la sollicitude la plus soutenue du Gouvernement et
» des Chambres.

» Dans un pays de basses terres, confinant à la mer, comme le nôtre,
» tout ce qui tient à l'ensemble de ces travaux hydrauliques constitue un
» intérêt fondamental de premier ordre, destiné à exercer une action décisive
» sur la prospérité publique.

» Résoudre les difficultés au jour le jour, parer aux besoins du moment,
» ne faire que des travaux spéciaux ou locaux, n'aborder le problème que
» par ses côtés fragmentaires, sans les relier par une vue générale, sans cal-
» culer l'influence qu'une solution isolée doit avoir sur l'ensemble, n'a pas
» paru être à la Section centrale la bonne méthode à suivre. Elle estime, au
» contraire, qu'il faut s'attacher à une étude collective, à un plan général où
» tous les éléments, si multiples et connexes de la question, se complètent et
» se coordonnent, dans lequel il importe d'apprécier en quoi et comment un
» résultat particulier qu'on obtient agira sur le tout; il importe de se bien con-
» vaincre, au préalable, qu'un travail, bon et utile au point de vue local ou
» spécial, n'est pas de nature à compromettre un intérêt, placé ailleurs,
» et qui sera peut-être aussi, sinon plus important; en un mot, chercher la
» solution de haut, dans ses lignes générales et en vue des intérêts collec-
» tifs du pays, telle semble être la marche que la nature des choses conseille
» de faire prévaloir.

« Déterminée par ces considérations, votre Section centrale recommande
» vivement au Gouvernement de vouer une attention de plus en plus assidue
» à l'amélioration de notre régime des eaux, d'en faire une étude approfondie
» d'où sortent des vues et un plan d'ensemble pour ce qu'il y a à faire dans le
» présent et dans l'avenir : il ne saurait y avoir un objet plus digne de ses
» réflexions »

A cette occasion, la Commission croit devoir appeler l'attention de M. le
Ministre de l'Intérieur sur l'inexécution, dans certaines provinces, des règlements
concernant l'ensablement des cours d'eau non navigables ni flottables.

§ 24. Le chiffre de cinq millions de francs est adopté par six voix contre
une, après une discussion sur la manière dont l'augmentation du chiffre pri-
mitif a été introduite dans la loi.

§ 26. La Commission espère que le moment approche de l'achèvement de
la ligne ferrée de Bruxelles à Luttre, si ardemment attendue par le bassin de
Charleroy.

§ 30. La Commission approuve l'acquisition d'un 7^e steamer, destiné à
compléter notre service international d'Ostende à Douvres et voudrait voir
améliorer, à l'embarquement et au débarquement, le service des bagages à
bord des bateaux.

Chemins de fer en exploitation.

Aujourd'hui, où tout ce qui touche à l'exploitation de ce grand instrument de prospérité matérielle est d'un intérêt si important pour le pays, votre Commission ne peut terminer l'examen de ce chapitre sans féliciter le Gouvernement des larges mesures qu'il a adoptées pour ce qui concerne le Grand-Luxembourg et le railway de l'Etat en général, et elle espère que les travaux de parachèvement s'exécuteront, en consultant ce qui a été fait de plus efficace et de plus commode dans les pays voisins, tant pour le trafic des marchandises que pour le service des voyageurs, et que, dans un temps peu éloigné, la Belgique pourra, à juste titre, être fière de son réseau ferré national que parcourent tant d'étrangers de tous les points du monde.

Votre Commission verrait avec regret le maintien de *nombreux* passages à niveau, où les chemins de fer industriels coupent, à angle droit, les voies ferrées de l'Etat, ce qui offre une chance permanente d'accident.

Le Président,
Baron FERD. DE WOELMONT.

Le Rapporteur,
Comte DE MERODE WESTERLOO.

Votre Commission a décidé le dépôt sur le bureau, pendant la discussion du Projet de Loi, des pétitions suivantes :

- 1° Société agricole du Limbourg ;
- 2° Zwarte Wateringue d'Assenede ;
- 3° Les 4 wateringues de la commune de St.-Laurent ;
- 4° Des communes de Rulles, Villers-sur-Semois, Termes, les Bulles, Jamoigne, Rossignol, Izel ;
- 5° Bruges ;
- 6° Iseghem.