

## SENAT DE BELGIQUE.

---

SÉANCE DU 6 AOUT 1862.

---

### **Rapport de la Commission des Travaux Publics, chargée d'examiner le Projet de Loi qui accorde au Gouvernement des crédits pour l'exécution de travaux publics.**

*(Voir les Nos 179 et 202 de la Chambre des Représentants, et le N° 102 du Sénat.)*

---

Présents : MM. FERD. SPITAELS, Président-Rapporteur; BARON DE LABBEVILLE,  
STIELLEMANS, BARON DE WOELMONT, Comte MAURICE DE ROBIANO, WINCQZ,  
BARON MAZEMAN DE COUTHOVE.

MESSIEURS,

Les documents qui vous ont été distribués concernant le Projet de Loi relatif à l'exécution par le Gouvernement de certains travaux publics, vous ont fait connaître le système adopté par l'Etat, dont l'origine remonte à la loi de septembre 1859.

Votre Commission, dans le but de ne pas scinder la discussion des deux projets soumis à vos délibérations, s'est décidé à ne vous présenter qu'un travail sommaire qui vous permet de terminer sans désemparer la discussion de tout ce qui se rattache aux travaux publics.

Dans le premier rapport qu'elle a l'honneur de vous présenter sur le projet concernant les chemins de fer à concéder, votre Commission s'est bornée à signaler au Sénat la marche progressive et continue du développement de la richesse publique, et elle a exprimé l'opinion que cet accroissement remarquable était intimement lié au développement des travaux d'utilité publique en Belgique, et surtout à la création des nombreux chemins de fer et des canaux, dont notre pays est aujourd'hui sillonné.

Le Projet de Loi dont nous nous occupons, comprend, nous l'avons dit, la série des travaux à exécuter aux frais de l'Etat.

Dans son exposé des motifs, l'honorable Ministre des Finances énumère les moyens possibles et pratiques d'exécuter ces travaux, et le Gouvernement a donné la préférence au système inauguré en 1859, c'est-à-dire qu'il veut les réaliser avec l'excédant de nos ressources, sur les dépenses courantes ordinaires et extraordinaires de notre année financière.

Il est incontestable que lorsque l'on peut exécuter au moyen de ses propres ressources, de ses économies, tout en y mettant peut-être un peu plus de temps, une série importante de travaux, comme nous l'avons fait depuis 1859, ce mode d'action est préférable à une exécution plus prompte peut-être, mais achetée au prix d'emprunts constituant une charge permanente, grévante l'avenir d'une manière improductive et entraînant des frais assez considérables pour qu'on puisse désirer de les éviter.

En exprimant cette opinion, votre Commission n'entend pas proscrire d'une manière absolue et condamner les moyens extraordinaires que procurerait une dette flottante proportionnée à nos ressources, ou un emprunt; mais elle estime que les lois qui nous occupent, mettent sur le marché assez de travaux pour alimenter l'activité des entrepreneurs, et fournir, dans un moment de crise industrielle et commerciale, une ressource importante à certaines parties de la population ouvrière du pays. Il importe aussi de laisser se reconstituer par l'épargne les capitaux que nécessiteront l'exécution des chemins de fer concédés par la loi soumise en ce moment aux délibérations du Sénat; il ne faut pas amener une concurrence extrême dans l'appel que l'on fait aux ressources d'un pays, des conditions onéreuses retardent l'exécution des travaux au lieu de les avancer.

Pour justifier la préférence qu'il accorde au système qu'il préconise, M. le Ministre des Finances expose la situation financière du pays. Votre Commission croit bien faire en vous en présentant ici une brève analyse.

Les engagements pris par les lois des 8 septembre 1859, 8 mai et 2 juin 1861, s'élèvent à la somme de 51,261,170 francs, répartis sur les sept exercices de 1859 à 1865 inclus.

Le résultat des exercices 1858 à 1861, est aujourd'hui connu; il donne, d'après les documents que nous avons sous les yeux, un excédant d'environ 58 millions.

Les données que l'on possède déjà sur l'exercice 1862, permettent d'évaluer approximativement son boni à 8,850,000 fr.; c'est donc un excédant d'environ 47 millions qui sera réalisé à la clôture de l'exercice 1862. Il résulte de cette situation que les engagements pris par les lois du 8 septembre 1859, 8 mai et 2 juin 1861, sont couverts, moins une différence de 4,350.000 francs.

C'est là, il faut bien le reconnaître, une situation des plus prospères, et dont nous devons féliciter le pays; nous ajouterons que quelque confiance que l'on pût avoir lorsque ce système fut inauguré en 1859, on pouvait raisonnablement s'attendre à des résultats moins brillants.

Cette situation financière florissante a permis au Gouvernement de vous présenter le Projet de Loi actuel, en se basant, pour l'exécution des travaux qu'il contient, sur le système introduit en 1859; nous allons, après ce court exposé, passer à l'examen des articles.

#### A. — *Ponts et chaussées.*

ART. 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>. Pour la construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, par Cortenberg. . . . fr. 5,000,000 »

Le projet de construction du chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain n'est pas nouveau, il avait été compris, par le Gouvernement, dans le Projet

de Loi de 1859; à cette époque, ce travail fut ajourné, et lors de la discussion des lois de 1861, le Gouvernement déclara qu'il désirait et demanderait l'exécution de cette ligne; mais que la situation financière ne lui permettait pas d'exécuter immédiatement ce travail cumulativement avec les ouvrages qu'il proposait à cette époque.

Ce paragraphe n'a provoqué aucune discussion dans les sections de la Chambre; il a seulement été demandé quelques explications sur la différence des devis de 1859 comparés au crédit demandé actuellement. Les renseignements ont été fournis, et la réponse du Ministère des Travaux Publics se trouve consignée dans le rapport de la section centrale, pages 17 et 18; ils sont satisfaisants en tous points.

Votre Commission considère en outre le direct Louvain comme un corollaire obligé du direct Hal à Ath et Tournay à Lille, ayant tous pour objet de diminuer le trajet d'Herbesthal à cette dernière ville, dans le but de favoriser autant que possible la circulation entre l'Allemagne et l'Angleterre par le chemin de fer de l'Etat. — Votre Commission adopte.

§ 2. Pour l'achèvement du canal de Deynze à Heyst, transformation du barrage de Deynze. . . . . fr. 400,000 »

Ce paragraphe a été adopté sans discussion par toutes les sections de la Chambre et à l'unanimité; ce crédit est demandé pour terminer, enfin, le canal de Deynze à la mer du Nord par Schipdonck, dont la dépense totale s'élèvera à près de 11 millions. — Votre Commission adopte.

§ 3. Élargissement de la deuxième et achèvement de la troisième section du canal de la Meuse à l'Escaut. . . . . fr. 510,000 »

Cette allocation a pour objet l'achèvement d'un travail commencé, qui n'atteindra réellement son but que lorsque l'élargissement aura lieu sur tout son parcours. — Admis à l'unanimité par toutes les sections de la Chambre des Représentants, il est adopté.

§ 4. Pour l'amélioration du port de Nieuport. . . . fr. 300,000 »

Un premier crédit a été mis à la disposition du Gouvernement par le § 3, art. 5 de la loi du 8 juin 1861; l'allocation qui vous est demandée a pour but l'achèvement des travaux d'amélioration du port de Nieuport. — Il est adopté.

§ 5. Canalisation de la Meuse de Chokier à Namur. . . . fr. 1,400,000 »

Lors de la présentation du Projet de Loi pour l'exécution des travaux publics du 2 juin 1860, le Gouvernement a communiqué à la Législature ses vues quant à la canalisation de la Meuse. La dépense entre Chokier et l'embouchure de la Sambre à Namur était évaluée à 7 millions de francs. Un premier crédit de 1,600,000 francs a déjà été affecté à ce travail, et c'est dans le but de le continuer sans interruption, qu'une nouvelle allocation de 1,400,000 francs vous est demandée aujourd'hui.

La haute utilité de ce travail est généralement admise; aussi votre Commission adopte ce paragraphe. Elle ajoute seulement que, dans l'opinion unanime de ses membres, le travail devra se continuer jusqu'à la frontière

française, elle exprime le vœu que le Gouvernement fasse étudier dès maintenant les travaux à exécuter dans ce but.

§ 6. Travaux destinés à relier les charbonnages et établissements de la rive droite de la Meuse avec le canal de Liège à Maestricht. . . . . fr. 600,000 »

Déjà par la loi du 2 juin 1861, un premier crédit de 1,400,000 francs a été mis à la disposition du Département des Travaux Publics pour ce travail aujourd'hui adjugé. C'est pour l'achever complètement dans le délai de deux ans qui a été stipulé, que l'allocation nouvelle vous est demandée. — Elle est adoptée.

§ 7. Construction du canal de Turnhout à Anvers par Saint-Job-in-'t-Goor. . . . . fr. 1,000,000 »

Vous avez déjà alloué un premier million pour la construction de ce canal dont l'utilité a été reconnue et admise lors de l'examen et du vote de la loi de 1861. Votre Commission ne pouvant, vu le peu de temps dont elle dispose, entrer dans des détails du reste assez oiseux, après les discussions qui ont eu lieu, adopte le crédit, en priant ses honorables collègues de recourir aux exposés des motifs et aux rapports de 1861 et de la loi actuelle pour les détails qu'ils désireraient se rémémorer.

§ 8. Établissement d'une branche de raccordement entre le canal de Bruges à Gand et le bassin du Commerce . . . fr. 500,000 »

Quatre crédits successifs ont déjà été affectés à l'approfondissement et à l'élargissement du canal de Bruges à Gand, par les lois des 20 décembre 1851, 12 mars 1856, 5 mars 1858 et 8 septembre 1859, emportant ensemble une somme de fr. 4,803,000.

Dès l'origine, votre Commission a eu l'honneur de faire observer au Sénat combien une dépense aussi importante serait peu productive pour le trésor. Les produits de cette voie navigable sont insignifiants et nuls, si l'on tient compte des frais annuels d'entretien et des capitaux employés à son amélioration; ainsi le canal de Gand à Ostende a produit en 1860, suivant le dernier recueil publié en 1862 par le Département des Travaux Publics, fr. 31,960-16.

Le travail est évidemment trop avancé aujourd'hui pour ne pas l'achever complètement; mais votre Commission exprime l'espoir que, dans l'avenir, le Gouvernement se montrera plus soucieux de l'emploi des fonds de l'État, alors surtout qu'il a adopté pour système d'exécuter les travaux publics avec l'excédant de nos ressources budgétaires. Il importe dans cet ordre d'idées, sans toutefois en faire une règle absolue, d'employer les fonds disponibles de la manière la plus fructueuse et de façon à augmenter le boni, au lieu de restreindre, par un emploi improductif, l'excédant disponible, car avant les améliorations les produits étaient égaux, si pas supérieurs à ceux d'aujourd'hui. — Votre Commission adopte

§ 9. Canalisation de la Mandel à Roulers . . . . . fr. 1,000,000 »

La construction du canal de Bossuyt à Courtrai a nécessité un nouvel examen de la question des voies navigables pour relier d'une manière complète le bassin houiller de Mons à la Flandre occidentale. Nous renvoyons

nos honorables collègues a l'exposé des motifs pages 11 et 12, pour se convaincre que le crédit pétitionné est la conséquence de l'examen approfondi qui a été fait de la question.—Ce crédit a été adopté à l'unanimité par toutes les sections de la Chambre, et votre Commission l'approuve également.

### B. — Chemins de fer.

§ 10. Pour achèvement des stations et dépendances, prolongement du quai du Rhin à Anvers. . . . . fr. 3,000,000 »

La loi du 8 septembre 1859 allouait au Département des Travaux publics un crédit de 12,216,408 francs, pour l'achèvement des stations des lignes de l'État. Ce crédit est devenu insuffisant par suite de l'extension extraordinaire que prennent les transports, qui ont forcé l'administration à donner aux stations des proportions beaucoup plus considérables que celles qui avaient servi de bases aux prévisions.

Votre Commission, pour convaincre le Sénat, se bornera à indiquer ici le tonnage des grosses marchandises transportées que nous emprunterons à l'exposé des motifs; ce tonnage a été :

En 1859, de . . . . .	5,314,745 tonnes;
En 1860, de . . . . .	3,678,002 »
En 1861, de . . . . .	4,105,029 »

C'est-à-dire, de 1859 à 1861, un accroissement de près de 24 p. c. Notons encore en passant que l'année dernière n'a pas été, par suite de la situation politique de l'Europe et du conflit américain, une année de prospérité commerciale et industrielle.

Votre Commission n'hésite pas un instant à vous proposer l'adoption de ce crédit. Toujours elle s'est empressée d'admettre les allocations sollicitées pour l'achèvement de notre réseau national et le développement de son matériel, parce que ces dépenses devaient largement profiter au Trésor public; les résultats ont complètement justifié son attente. Elle se bornera donc à appeler l'attention de l'honorable Ministre des Travaux Publics sur l'urgence de la construction de hangars pour préserver notre matériel de l'intempérie des saisons. L'Administration a aujourd'hui un énorme capital engagé dans le matériel d'exploitation de nos chemins de fer; il importe aux intérêts du Trésor de le préserver autant que possible des avaries résultant de son exposition à l'air par tous les temps.

Art. 2. Jonction de la Lys à l'Yperlée . . . . . fr. 2,800,000 »

Le Gouvernement avait demandé dans l'origine, pour ce travail, une somme de trois millions, formant la moitié du capital nécessaire à l'exécution de cette entreprise.

Trois modes d'intervention se présentent pour l'assistance que le Gouvernement se décide à prêter à l'exécution de certains travaux publics :

- La garantie d'intérêts;
- La prise d'actions;
- Le subside.

C'est la première fois que l'État intervient, par une prise d'actions, dans

l'exécution d'un travail d'utilité publique en *Belgique*; il l'avait fait une fois lors de la construction du chemin de fer de la frontière à Cologne.

En s'engageant à une prise d'actions de 2,800,000 fr., dominée par une série privilégiée jouissant d'un intérêt de 5 pour cent et d'un amortissement d'un demi pour cent, le Gouvernement n'a peut-être pas choisi le mode le plus économique pour le Trésor. Il motive son système d'intervention actuelle sur ce que la garantie d'un minimum d'intérêt eût dû porter sur un capital de 6 millions, nécessaire à la construction de cette voie navigable et qu'en cas d'insuccès, il aurait été tenu à une dépense en intérêts supérieure à celle que représente le capital consacré à la souscription en actions.

Votre Commission croit devoir vous faire observer que, jusqu'à présent, la garantie donnée a généralement été toujours inférieure au chiffre du capital réel à dépenser; exemple le Grand-Luxembourg, Charleroi à Louvain, etc. Une garantie sur un chiffre moindre eut donc pû être acceptée. Mais puisqu'une convention est intervenue entre le Gouvernement et un demandeur en concession, votre Commission ne veut point retarder l'exécution d'un travail instamment sollicité par la Flandre occidentale. Elle se bornera à demander à M. le Ministre des Travaux Publics une explication sur la contradiction qui semble exister entre les art. 6 et 9 de la convention conclue le 25 juin dernier entre le Département des Travaux Publics et le sieur Bucher, ingénieur civil à Ypres.

L'art. 6 dit que la concession est accordée pour le terme de 90 ans, à dater du procès-verbal constatant la mise en exploitation de ce canal.

L'art. 9 stipule au § 2, que le canal, objet de la convention, appartiendra, après l'amortissement des 5,200,000 francs, aux porteurs des actions représentant le Gouvernement. Votre Commission entend cette disposition en ce sens que si, par suite d'un trafic supérieur à celui que l'on semble espérer, l'amortissement des actions privilégiées avait lieu, par exemple, en 60 ans, la jouissance des produits du canal *appartiendrait exclusivement* aux porteurs des actions non privilégiées de l'État, à l'exclusion entière du sieur Bucher ou de tous autres porteurs d'actions privilégiées. Votre Commission espère que ces articles sont interprétés de même par le Gouvernement.

ART. 4. Cet article, conséquence du système adopté par le Gouvernement, est approuvé par votre Commission.

ART. 5. Approuvé sans discussion.

Plusieurs pétitions, émanant des arrondissements de Mons et de Charleroi, ont été renvoyés à la Commission des Travaux Publics; elle conclut à leur dépôt sur le bureau, se réservant de demander à leur sujet quelques explications pendant la discussion.

En résumé, votre Commission a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité de ses membres présents, l'adoption du Projet de Loi, tel qu'il vous a été soumis par la Chambre des Représentants.

*Le Président-Rapporteur,*  
FERD. SPITAEELS.