

SÉNAT DE BELGIQUE.

SESSION DE 1870-1871.

Rapport des Commissions réunies des Travaux Publics et des Finances, chargées d'examiner le Projet de Loi qui ouvre aux Départements des Travaux Publics et de l'Intérieur des crédits spéciaux à concurrence de 22,056,000 francs, et qui autorise le Gouvernement à conclure un emprunt de 50,000,000 de francs.

(Voir les Nos 173, 197, 219, 221 et 222 de la Chambre des Représentants et le N° 80 du Sénat.)

Présents : MM. le Duc d'URSEL, ff. de Président, FORTAMPS, DE VADDER, le Baron VAN CALOEN, le Comte DE MÉRODE-WESTERLOO, COGELS, BISCHOFFSHEIM et le Baron BETHUNE, Rapporteur.

MESSIEURS,

Une série de crédits s'élevant ensemble à une somme de 15,593,500 francs, fut ouverte par la loi du 3 juin 1870 aux Départements des Travaux publics et de l'Intérieur, pour les mettre à même de faire face aux dépenses à résulter de la création ou de l'achèvement de divers travaux d'utilité publique.

Par le Projet de Loi qui est soumis à vos délibérations, le Gouvernement sollicite de nouveaux crédits pour un capital total de 22,056,000 francs, destinés à solder des dépenses de même nature.

Chaque année, la Législature a cru devoir encourager l'initiative des provinces, des villes et des communes dans les travaux qu'elles entreprirent, tant pour faciliter le développement des voies de communication qui devaient les relier entr'elles, que pour réaliser les améliorations de diverse nature, imposées par l'extension qu'ont pris dans notre pays le progrès agricole et l'activité industrielle et commerciale.

Chaque année aussi la Législature a mis le Gouvernement à même d'exécuter de nombreux travaux dont le caractère d'utilité générale faisait assumer exclusivement la responsabilité par l'Etat.

Quelqu'importants que soient les capitaux affectés jusqu'à ce jour à ces genres de dépenses, nous ne devons pas nous dissimuler que nous sommes

loin d'avoir satisfait à toutes les exigences, d'avoir pourvu à tous les besoins de l'agriculture, de l'industrie et du commerce.

Ce n'est pas seulement dans l'ordre exclusivement matériel que la Belgique se développe sans cesse; les beaux-arts ont suivi le mouvement du progrès général, et, à ce titre, ils ont eu leur part dans les subsides de l'État.

Le Projet de Loi actuel ne les néglige point, et en le formulant, le Gouvernement s'est souvenu que de tout temps la prospérité matérielle d'un peuple a engendré un développement scientifique et artistique parallèle.

Vos Commissions réunies de l'Intérieur et des Travaux Publics, dans leur rapport sur le projet devenu la loi du 3 juin 1870, lui reprochaient « de laisser à l'écart plusieurs arrondissements et même une province entière. »

Aujourd'hui le même reproche n'est plus possible. Pas une province n'a été oubliée, et l'initiative parlementaire de quelques membres de la Chambre des Représentants est venu combler, à l'égard du Limbourg, une lacune qu'il eût été regrettable de rencontrer dans le projet.

Des critiques se sont élevées dans la presse et dans le sein de la Chambre contre l'attribution à certaines provinces de parts plus considérables qu'à d'autres.

Reconnaissons, Messieurs, qu'il serait impossible de trouver des bases fixes de proportionnalité pour l'octroi des subsides. La population n'est pas en rapport avec l'étendue territoriale et la situation géographique de certaines villes, de certaines étendues du territoire exigent des travaux qui ne seraient d'aucune utilité dans d'autres.

De plus, dans un grand nombre de cas, l'intervention de l'État, bien que paraissant devoir contribuer plus particulièrement à l'embellissement, au plus grand avantage d'une localité ou d'une province déterminée, profite au pays tout entier.

C'est dans cette catégorie qu'il faut comprendre les crédits affectés à l'amélioration des ports d'Anvers et d'Ostende. Le commerce et l'industrie du royaume entier ne sont-ils pas intéressés à ce que les chargements et déchargements des marchandises puissent se faire le plus sûrement et le plus promptement possible? N'est-ce pas par nos ports de mer que les riches produits de notre industrie manufacturière doivent passer pour les déverser dans les pays lointains, en échange d'avantages matériels qui amènent la richesse et l'aisance parmi nos populations?

Toutes les branches de la production, tous les genres de négoce sont donc intéressés directement au développement de nos ports de mer, d'Anvers surtout, dont bien des pays envient et la position topographique qui offre tant de sécurité, et l'immense prospérité.

Les mêmes observations générales peuvent s'appliquer à bien d'autres travaux prévus dans le projet.

L'extension nouvelle à donner au réseau de nos voies ferrées, bien que fournissant des avantages particuliers à certaines localités qui sont restées isolées jusqu'à présent, ne doit-elle pas aider au développement général de la prospérité publique?

Le sentiment de l'égalité de tous, qui a poussé des racines si vivaces dans notre patrie, bien avant que la Constitution ne l'eût consacrée dans un de ses articles, entraînera la Législature Belge à faire participer, dans l'avenir, le plus

grand nombre de régnicoles possible, à la jouissance des communications faciles et rapides dont beaucoup sont encore privés.

Envisagé de cette façon, le Projet de Loi semble répondre aux exigences bien entendues du moment, pourvoir aux nécessités les plus impérieuses et répartir le plus équitablement possible les secours du Trésor dans les limites du crédit sollicité par le Gouvernement.

Quelle qu'elle soit, la répartition soulèvera toujours des critiques. Toujours des rivalités se révéleront. Toujours ceux qu'intéressent plus particulièrement certains travaux d'utilité publique, prétendront à la priorité d'exécution. Et cependant il est impossible de donner une satisfaction simultanée à tous les besoins, d'exécuter à la fois toutes les améliorations qu'il est désirable d'apporter à l'état de choses existant.

Force est donc de modérer les désirs, d'ajourner de légitimes aspirations, jusqu'au moment où les ressources du Trésor permettront d'y donner satisfaction.

Il a paru à vos Commissions, Messieurs, que les allocations sont réparties le plus utilement aux travaux les plus urgents.

Si nous prenons successivement tous les crédits pétitionnés, nous pouvons les ranger en six catégories principales, ayant respectivement l'importance qu'indiquent les chiffres que voici :

1° Routes	fr.	4,150,000
2° Bâtiments civils		4,461,000
3° Travaux hydrauliques		4,545,000
4° Chemin de fer de l'État en construction		4,400,000
5° — en exploitation		9,750,000
6° Travaux au palais du Roi		750,000
		22,056,000

Le premier de ces postes comprend :

§ 1. — 500,000 fr. pour construction ou reconstruction de plusieurs ponts appartenant à des routes de l'État et pour subsides destinés à aider à l'établissement de ponts sur la Meuse, l'Ourthe, l'Emblève et autres énumérés dans l'exposé des motifs.

§ 2. — 250,000 fr. pour prolongement de l'avenue de la Reine à Laeken jusqu'à la rue de l'Eglise, et dégagement des abords de la nouvelle église.

§ 3. — 200,000 fr. pour création de routes dans le Luxembourg.

§ 4. — 200,000 fr. pour création de routes dans le Limbourg.

Ces deux dernières allocations répondent à un désir exprimé, en 1870, par les Commissions du Sénat, et réparent l'oubli signalé dans le sein de ces Commissions.

Le poste des bâtiments civils comprend :

§ 5. — 500,000 fr. pour l'achat d'immeubles nécessaires à l'agrandissement du palais de la Nation et des Ministères des Affaires Étrangères, de l'Intérieur et de la Guerre,

ainsi que pour les travaux de construction et de restauration aux susdits bâtiments.

A propos de ce crédit, la section centrale de la Chambre des Représentants avait élevé des observations, qui ont donné lieu à des explications de la part de notre honorable Président.

Ces explications ont reçu l'accueil que l'on devait attendre de l'impartialité de la Chambre, et il reste convenu qu'aucun travail concernant l'aménagement des locaux destinés simultanément au service de la Chambre et du Sénat ne sera entamé sans qu'un accord préalable ne se soit établi à ce sujet entre les bureaux des deux Assemblées. Les plans proposés par le Gouvernement paraissent d'ailleurs mériter l'approbation du Sénat, car ils semblent répondre aux nécessités de son service et aux désirs qu'il a manifestés.

- § 6. — 200,000 fr. pour la reconstruction des bâtiments du Conservatoire royal de musique, à Bruxelles, et construction d'une salle de concert.

La sollicitude du Sénat pour notre savante école de musique garantit à ce crédit un accueil favorable.

- § 7. — 175,000 fr. dont a) 125,000 pour l'achèvement des nouvelles salles des musées de Bruxelles, leur restauration et leur appropriation, b) 30,000 pour l'établissement des appareils de chauffage dans les salles des divers musées, c) 20,000 pour l'achèvement des locaux de la Bibliothèque.

- § 8. — 86,000 fr. pour les travaux de restauration et d'agrandissement du bâtiment de l'ancienne porte de Hal, occupée par le Musée royal d'armures et d'antiquités.

Le crédit sollicité d'abord pour cet objet ne s'élevait primitivement qu'à 30,000 francs. La Chambre des Représentants l'a majoré, le considérant comme insuffisant pour l'achèvement du travail projeté.

- § 9. — 500,000 fr. pour la construction d'un nouvel Hôtel des monnaies, à Saint-Gilles.

La Commission est unanime à regretter que l'exposé des motifs n'indique pas le coût total probable du travail complet, comme promesse lui en avait été faite en 1870.

Les travaux hydrauliques comprennent :

- § 10. — 250,000 fr. pour l'amélioration du canal de Bruges à Ostende, en vue de donner plus de facilité à la navigation.

- § 11. — 100,000 fr. pour amélioration de la Lys.
 § 12. — 200,000 fr. » du régime de l'Yser.
 § 13. — 150,000 fr. » du régime de la Grande-Nèthe.
 § 14. — 1,500,000 fr. » de barrages dans la Meuse en amont de Namur.

La loi du 8 juillet 1863 avait alloué un crédit de 2,000,000 de francs pour le travail de canalisation de la Meuse. Plusieurs fois déjà, les Commissions du Sénat avaient insisté sur la nécessité d'achever une entreprise commencée depuis longtemps, et dont l'efficacité ne pourra véritablement être complète qu'après que le fleuve aura été amélioré sur tout son parcours.

- § 15. — 1,000,000 fr. pour la construction de nouveaux murs et d'embarcadères le long des quais du Kattendyck et du Rhin, le long de l'Escaut à Anvers, et les premiers travaux d'établissement d'une nouvelle écluse maritime à Anvers.

Vos Commissions, Messieurs, croient devoir exprimer le vif regret qu'elles éprouvent de voir qu'une partie des nouveaux quais et les musoirs de la nouvelle écluse, tous deux à peine achevés, aient été construits dans des conditions tellement peu solides qu'il faille recommencer cet important travail. Elles invitent le Département des Travaux Publics à l'entourer de plus de précautions à l'avenir.

Elles constatent aussi avec regret que l'exposé des motifs n'indique pas le coût total du parachèvement de ces travaux maritimes.

- § 16. — 1,000,000 fr. pour le canal de Turnhout à Anvers, par Saint-Jobin-t-Goor.

La faveur accordée par le pouvoir législatif aux débuts de cette entreprise dispense de toute justification. Après l'application du crédit sollicité, 2,000,000 de francs seront encore nécessaires pour faire rapporter par l'entreprise tous les résultats utiles que l'on en peut attendre.

- § 17. — 284,000 fr. pour les travaux d'amélioration du port d'Ostende.
 § 18. — 84,000 fr. pour la part d'intervention de l'Etat dans certains travaux à exécuter à Liège.

Les travaux pour les chemins de fer en construction et ceux en exploitation comprennent des crédits divers indiqués aux §§ 19 à 33 inclusivement. La haute utilité du développement de nos voies ferrées a été reconnue par vos Commissions. Aucune observation ne s'est produite au sujet de ces travaux dont le coût s'élève à la somme globale de

14,150,000 fr.

Les travaux au palais de Sa Majesté le Roi donneront lieu à diverses dépenses énumérées dans l'exposé des motifs. Aucune objection n'a été soulevée dans le sein de vos Commissions à leur sujet. Le montant en est de :

§ 34. — 750,000 fr. Le total des divers crédits mentionnés à l'article premier est donc de :
22,056.000 fr.

Plusieurs membres ont exprimé le désir de voir le Gouvernement, alors qu'il propose aux Chambres un travail d'utilité publique exécutable dans un court délai, non-seulement prévoir le coût total, mais encore solliciter un crédit suffisant pour son achèvement complet et rapide. Ce serait le moyen de ne pas laisser improductifs les capitaux qui ne constituent souvent que des premiers crédits.

Cette observation s'applique surtout au travail d'utilité qui serait susceptible de produire immédiatement des bénéfices, tel qu'un chemin de fer.

Un membre a exprimé le désir de voir le Gouvernement entrer résolument dans la voie de la reprise de toutes les voies ferrées encore entre les mains des particuliers, et même d'exécuter lui-même les nouvelles lignes dont l'utilité serait ultérieurement reconnue.

Aucune observation n'a été formulée à l'encontre des articles 2, 3, 4 et 5 du projet. Ils ont été successivement admis.

Le capital de 22,000,000 de francs, dont nous venons de faire connaître succinctement l'emploi, joint au découvert de 37,000,000 de francs qui existait dans les caisses du Trésor à la date du 1^{er} janvier dernier, porte à 59,000,000 de francs l'excédant des dépenses sur les ressources disponibles du Trésor.

Le Gouvernement sollicite l'autorisation d'émettre un emprunt s'élevant au capital effectif de 50 millions, de sorte qu'il resterait 9 millions à couvrir par un excédant de recettes et provisoirement par la dette flottante.

L'exposé des motifs du projet qui est soumis en ce moment aux délibérations du Sénat fait remarquer avec raison que « malgré le trouble que la guerre » de 1870 a apporté dans la situation économique de notre pays et dans nos » finances, le Trésor aura pu faire face à toutes les dépenses extraordinaires » que cette guerre a nécessitées, au moyen de nos seuls revenus ordinaires, » ne réservant pour les couvrir par l'emprunt, que celles qui se rapportent à » l'exécution de travaux publics. »

Le Sénat a été saisi de deux pétitions.

On a fait droit à celle des autorités provinciales du Limbourg, en accordant à cette province un subside de 200 mille francs pour le développement de sa voirie vicinale.

La seconde transmet des vœux du Conseil provincial de Liège.

Elle tend à obtenir :

1^o que l'exploitation de tous les chemins de fer soit faite par l'État.

Vos Commissions verraient avec satisfaction que le principe inauguré par la convention du 25 avril 1870 fut généralisé partout où cela pourrait se faire, sans imposer de trop lourds sacrifices au Trésor public.

2° Qu'un même tarif pour le transport des marchandises soit le plus modéré possible.

Vos Commissions sont d'avis que le Gouvernement doit tendre à la simplification des tarifs des marchandises.

3° Que le barème de 1866 pour le transport des voyageurs soit maintenu et admis pour tous les parcours.

La majorité de vos Commissions n'a pas cru pouvoir se rallier à ce vœu.

4° Que le matériel et les installations des chemins de fer soient en rapport avec les nécessités de l'industrie.

Vos Commissions réunies se rallient unanimement à ce vœu, déjà fréquemment exprimé dans le Sénat et dont la réalisation, sans aucun doute, est aussi dans les desirs de l'honorable Ministre des Travaux Publics.

Les Commissions ont l'honneur de vous proposer le dépôt de ces pétitions sur le bureau pendant la discussion.

Après l'examen du Projet de Loi dans ses divers articles et des pétitions y relatives, vos Commissions réunies des Travaux Publics et des Finances ont procédé au vote sur l'ensemble qui a été approuvé par trois voix. Deux membres se sont abstenus.

Le Rapporteur,
Baron P. BETHUNE.

Le membre ff. de Président,
Duc D'URSEL.