

SENAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 1^{er} JUIN 1875.

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 1875.

(Voir le N° 97, session 1873-1874; les N° 127 et 168, session 1874-1875 de la Chambre des Représentants, et le N° 71 du Sénat.)

Présents : MM. le Duc d'URSEL, Président ; WINCQZ, le Baron DE LABBEVILLE, le Baron G. DE WOELMONT, le Vicomte DE NAMUR d'ELZÉE, et le Comte DE MERODE WESTERLOO, Rapporteur.

MESSIEURS,

Le Budget des Travaux Publics prend une place de plus en plus considérable parmi nos Budgets des dépenses.

Le développement normal de tous les services publics qui sont confiés au Département dont ce Budget relève, la reprise par l'État des chemins de fer des Bassins Houillers en 1870 et, en 1873, celle du Chemin de fer du Luxembourg ont porté le chiffre total du Budget des Travaux Publics de 40,123,410 francs qu'il était en 1869, à 82,438,555 francs, chiffre du Budget de 1875, soumis à vos délibérations.

Certes, Messieurs, on ne saurait trouver une preuve plus péremptoire du développement de la prospérité matérielle du pays, car, si, d'une part, les dépenses faites au moyen des crédits spéciaux, alloués pour travaux publics, ont puissamment aidé à l'accroissement de la richesse du pays, les dépenses budgétaires témoignent, d'autre part, de l'existence de plus en plus manifeste de la prospérité générale, par les nombreux services publics qu'elles sont appelées à défrayer, à étendre et à améliorer sans cesse.

Après les réponses si complètes et si lucides, données par M. le Ministre des Travaux Publics dans le cours de la discussion de son Budget à la Chambre des Représentants, aux nombreuses demandes et observations qu

lui ont été adressées, la tâche de votre Commission se trouve singulièrement facilitée.

En effet, Messieurs, dans un résumé des plus intéressants, M. le Ministre a rappelé les développements considérables de notre voirie, grande ou petite, depuis l'origine de notre indépendance nationale. La grande voirie atteignait, en 1850, au chiffre de 2,940 kilomètres et aujourd'hui, elle atteint, après 45 ans, 7,820 kilomètres. La petite voirie ou voirie vicinale, en fort mauvais état il y a un demi-siècle, s'étend aujourd'hui sur un développement de 15,000 kilomètres presque tous en bon état. On peut estimer le chiffre des sacrifices annuels que le pays s'impose pour sa voirie à une douzaine de millions.

Dans ces cinq dernières années (1869-1875), rien que les crédits accordés pour routes au Département des Travaux Publics se sont élevés à une somme qui est dans la proportion de 8 à 1 avec celle qui a été dépensée pour le même objet, pendant la période des douze années antérieures.

M. le Ministre des Travaux Publics est entré dans les détails les plus rassurants quant à la situation du matériel des chemins de fer de l'État, cet autre instrument de prospérité nationale, et il nous a fait connaître par rapport à l'entretien et au renouvellement du matériel de traction que les crédits budgétaires avaient permis d'augmenter considérablement le nombre des locomotives, nécessité de premier ordre pour des chemins de fer bien outillés.

Un intérêt public, qui touche surtout certaines parties du pays, devait attirer l'attention de votre Commission des Travaux Publics : c'est le service des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer concédés, tel qu'il a fonctionné dans ces derniers temps.

Il importe que les intérêts de cette nature soient traités d'une manière identique, autant que possible, ou tout au moins satisfaisante, sur tous les points du pays desservis par des chemins de fer, sinon nous arriverions, Messieurs, à une véritable anomalie dans la situation économique d'une partie de nos concitoyens, pour lesquels ce grand instrument de transport serait stérilisé quant aux effets utiles qu'ils ont le *droit* d'en attendre et que les Compagnies ont le *devoir* de lui faire produire. Ce résultat désastreux serait dû uniquement aux mesures insuffisantes ou imparfaites prises par ces dernières dans l'établissement de leur trafic. C'est là une situation qu'il suffit d'indiquer, pour qu'elle continue à faire l'objet de la sollicitude active du Gouvernement.

Votre Commission, dans l'examen des articles du Budget, s'est arrêtée à l'art. 58, Chap. IV, pour attirer l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur les dangers *sérieux* et continuels qu'offre la station condamnée de Manage pour la sûreté des nombreux voyageurs qui y descendent ou s'y embarquent journellement, et elle insiste pour l'étude des moyens propres à remédier à cet état de choses intolérable, tout en regrettant vivement que la reconstruction de cette gare ne soit pas comprise dans les crédits affectés à des travaux publics, dont le Projet de Loi a été récemment déposé sur le Bureau de la Chambre des Représentants.

(3)

Votre Commission vous propose, Messieurs, l'adoption du Budget renvoyé à son examen, tel qu'il a été voté par la Chambre des Représentants, soit au chiffre total de 82,438,553 francs, après avoir pris connaissance des quatre pétitions qui lui ont été renvoyées et dont elle vous propose le dépôt sur le Bureau du Sénat pendant la discussion du Budget des Travaux Publics, ensuite la transmission à M. le Ministre de ce Département.

Le Président,
Duc D'URSEL.

Le Rapporteur,
Comte DE MERODE WESTERLOO.