

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 31 JUILLET 1879.

Rapport de la Commission des Travaux publics, chargée d'examiner le Projet de Loi allouant des Crédits spéciaux pour l'exécution de travaux d'utilité publique.

*(Voir les Nos 189, 203, 234 et 239 de la Chambre des Représentants,
session 1878-1879.)*

Présents : MM. le Comte DE MÉRODE WESTERLOO, Président, BALISAUX,
le Baron de LABBEVILLE, BRACONIER, le Vicomte DE NAMUR D'ELZÉE,
PENNART et PIRET, Rapporteur.

MESSIEURS,

Un projet important de travaux publics va être soumis aux délibérations du Sénat. Votre Commission a cru pouvoir se dispenser d'un long rapport, celui qui a été présenté au nom de la Section centrale de la Chambre ainsi que l'Exposé des motifs vous ayant suffisamment fait saisir la portée et les causes des crédits sollicités; votre Commission se bornera donc à vous soumettre quelques considérations sur les plus importants de ces travaux, sur ceux appelés à exercer le plus d'influence sur l'avenir tant matériel que moral de notre pays.

Elle pense, tout d'abord, devoir donner son approbation au Projet de Loi qui nous occupe. Si semblable projet, décrétant des travaux dont la plupart sont productifs, a son utilité en tout temps, il est certain que dans les moments calamiteux que nous traversons, les propositions soumises à votre examen revêtent un véritable caractère de nécessité. A la crise industrielle, commerciale, et nous pouvons dire aussi agricole, qui sévit depuis si longtemps, sont venus se joindre les désastres produits par les inondations dans beaucoup de nos contrées; les travaux projetés donneront un peu d'animation à diverses branches de notre activité nationale, elles procureront aux ouvriers sans ouvrage une besogne utile, enfin, un peu de bien-être, en attendant des jours meilleurs.

C'est dans le malheur que l'on reconnaît les hommes de caractère, et une nation aussi vitale, aussi riche que la Belgique ferait preuve d'impuissance si elle n'avait pas l'énergie de s'imposer quelques sacrifices, surtout qu'en venant en aide à ceux qui souffrent nous augmentons en même temps la fortune publique et jetons les bases d'une prospérité nouvelle, en nous mettant au niveau des progrès réalisés par les autres peuples.

Rappelons-nous, du reste, les promesses de joyeuse-entrée de nos Ministres : dans le discours du trône, ils disaient que leur programme comprenait l'extension, le développement de l'instruction générale et aussi de l'enseignement spécial qui, en favorisant l'essor des beaux-arts, fait progresser les professions qui se rattachent à l'agriculture, au commerce et à l'industrie.

Ils vous disaient encore que pour donner à la richesse générale toute l'expansion dont elle est susceptible, il faut améliorer nos voies de communication et compléter notre outillage.

Notre projet contient donc deux parties bien distinctes : la partie morale et la partie matérielle ou économique.

Quelques mots d'abord à propos des crédits accordés aux écoles normales, aux universités, aux académies.

L'intérêt moral d'une nation ne doit jamais être négligé. Au fur et à mesure qu'elle prospère, qu'elle étend ses relations de toute espèce, elle a pour devoir impérieux de faire suivre à la culture intellectuelle une voie parallèle. La substitution progressive de la force mécanique au travail manuel, l'emploi des machines exigent des ouvriers plus intelligents, plus instruits qui en comprennent le jeu, la puissance, les bienfaits et les dangers ; d'un autre côté, la division du travail, conséquence de cette transformation, condamne l'artisan à des occupations souvent pénibles, parfois abrutissantes. Il est donc nécessaire de donner tous ses soins au développement de l'instruction générale, et toutes les classes de la société ont intérêt à ce que nos travailleurs de toutes catégories soient plus capables, plus moraux, comme aussi plus sains et plus robustes ; et, notons en passant que, dans cet ordre d'idées, nous sommes loin d'occuper la première place parmi les nations.

Telles sont les pensées qui ont dicté la demande de crédits pour la construction des écoles normales de Gand et de Bruges, décrétées en 1868 ! Pour former de bons élèves, il faut de bons maîtres, et le programme des cours étant élargi, il est utile de pourvoir à l'agrandissement des locaux de plusieurs de nos écoles normales existantes.

Mais ce n'est pas seulement de l'instruction primaire dont nous avons à perfectionner les méthodes : les études universitaires, les arts et les hautes sciences méritent d'être aussi l'objet de nos préoccupations ; honneur oblige, et la Belgique, riche de gloires passées, ne peut rester en contemplation devant elles, mais doit s'efforcer de s'en rendre digne en suivant les traces de ses ancêtres.

La science fait tous les jours de nouvelles découvertes, et nos universités manquent de locaux assez spacieux, de salles de préparation, de laboratoires ; leur outillage scientifique est incomplet. Les plaintes de leurs recteurs et professeurs sont demeurées longtemps sans écho ; c'est cependant en partie à ces hautes études qu'on juge de la vitalité d'un peuple et du degré de sa civilisation. Cette lacune regrettable sera bientôt comblée.

Notre palais des Beaux-Arts, d'une si belle architecture, sera bientôt achevé et nos riches collections artistiques seront dignement abritées.

Depuis longtemps, les hommes compétents ont pensé que notre Observatoire royal était impossible à l'emplacement qu'il occupe actuellement; il fallait ou le faire disparaître ou le placer à un endroit plus favorable aux observations météorologiques. Nous sommes heureux de voir qu'on a décidé le déplacement de cet établissement scientifique qui a, dans un temps peu éloigné de nous, brillé d'un certain éclat dans le monde des savants.

Si les intérêts moraux ont été, dans le Projet de Loi, l'objet de la sollicitude du Gouvernement, son devoir était aussi, pour rester fidèle à son programme, de donner satisfaction aux intérêts matériels, de demander des crédits pour étendre notre outillage économique, pour aider dans leur évolution les trois grandes sphères de l'activité humaine : l'agriculture, l'industrie et le commerce.

Aussi, une somme de 4,875,000 francs est destinée à la construction de ponts, de routes, de chemins vicinaux, reliant les localités aux stations ferrées et aux gares d'eau.

Il est inutile de faire ressortir, par de longs arguments, l'importance, surtout pour l'agriculture, de ces voies qui jouent un si grand rôle dans le développement de la richesse publique.

A ce crédit se rattache étroitement celui de deux millions demandé, cette année comme les précédentes, pour l'établissement de chemins vicinaux, l'assainissement des cours d'eau non navigables ni flottables.

Contrairement à ce qui se pratiquait auparavant, ces subsides seront répartis, directement par l'État, au lieu de l'être par les provinces, et celui destiné à cette année ne sera distribué que quand les communes auront fourni des renseignements exacts sur les travaux achevés, en cours d'exécution et projetés. Le Gouvernement connaîtra ainsi la situation financière et aussi ses devoirs et ses obligations; l'idée est heureuse, et il est temps de débrouiller le gâchis qui règne en cette matière.

Il existe ici des arriérés considérables; généralement, on s'engage trop facilement dans ces sortes d'entreprises avec promesse de subsides. Quand il s'agit de payer, la caisse de l'État est vide et les subsides épuisés; les entrepreneurs connaissant cette position et comptant sur une liquidation souvent fort tardive, renchérissent le prix de leurs ouvrages au détriment des communes intéressées. L'intérêt public est donc parfaitement d'accord avec la décision prise par l'État de n'accorder son concours que lorsqu'il sera au courant de la situation; alors seulement, il proposera des crédits plus élevés pour liquider l'arriéré et mettre fin à un état de choses qui ne peut se prolonger plus longtemps.

BÂTIMENTS CIVILS.

Outre les bâtiments dont nous avons parlé au chapitre relatif aux écoles et aux universités, nous mentionnerons encore l'hôtel des Monnaies pour l'achèvement duquel un crédit de 385,000 francs est proposé. 400,000 fr. serviront à restaurer la façade intérieure du palais des Princes-Evêques de Liège; 210,000 fr. à reconstruire l'hôtel incendié du Gouvernement provincial à Bruges; 1,500,000 fr. à édifier une prison cellulaire à Saint-Gilles lez-Bruxelles;

enfin, au transfert du Ministère des Travaux publics est affectée une somme de 2,000,000 de francs.

Ces divers crédits ont une destination si utile qu'il n'est pas besoin de les appuyer de longues considérations : l'Exposé des motifs et le rapport présenté à la Chambre en ont suffisamment fait apprécier l'emploi.

TRAVAUX HYDRAULIQUES.

Depuis quelques années surtout, des économistes, des ingénieurs de tous les pays ont mis à l'étude la question des canaux et ont fait surgir des idées dont on avait bien le pressentiment, sans en saisir cependant toutes les conséquences. Ainsi il est certain que, malgré l'état d'enfance dans lequel on a laissé les voies navigables qui, presque toutes, ont un tirant d'eau et des écluses différents et sont exploitées d'une manière toute primitive, elles ont pu vivre et se maintenir, même parallèlement à des voies ferrées concurrentes ; on a tiré de ce fait la conclusion naturelle qu'elles sont utiles à l'intérêt général, préférables même, selon les circonstances, à leurs concurrentes pour le transport des matières pondéreuses, et que les services rendus par elles seraient bien plus grands si on leur donnait les dimensions et l'organisation convenables.

Les esprits attentifs à cette grande question ont donc été amenés à trouver une meilleure utilisation de ce mode de transport. Un fait économique d'une haute importance poussait à ces recherches : depuis quelque temps, et surtout depuis la guerre de 1870, plusieurs nations, tributaires de leurs voisines pour bon nombre de produits manufacturés, se sont fortement outillées, même beaucoup au-delà des besoins de la consommation, et sont capables de lutter contre leurs fournisseurs d'hier ; enfin, plusieurs peuples veulent à tout prix se passer de leurs voisins pour tous les produits fabriqués, le même niveau industriel tend à s'établir partout, et, quand on ne réussit pas assez vite et au gré de ses désirs, on recourt au système suranné et malsain de la protection. Dans ces conditions l'on a compris, et cela est surtout vrai pour notre pays, qu'il y a urgence à établir les meilleures voies de communication.

C'est donc sur ce terrain que, pour le moment, l'attention publique est nécessairement attirée. N'oublions pas que la France dépense 750,000,000 pour ses ports et ses canaux, et que les Etats-Unis promettent 500,000 francs à l'inventeur du meilleur remorqueur hydraulique, sur les fleuves et les canaux. Il est donc très utile de bien se pénétrer de l'importance des travaux qui vont se faire dans ce sens et qui, en partie, sont dirigés contre nos produits. Nous ne discuterons pas ici le mode d'exploitation mais il est cependant un principe qu'il est bon de rappeler : pour qu'un canal soit utilisé à bas prix, à un bon marché, qui parfois se réduit à des limites réellement incroyables, il est nécessaire qu'il transporte par le même bateau une grande quantité de marchandises, c'est-à-dire que son tonnage soit le plus grand possible. Si l'on ne tient pas compte de ce principe et qu'on n'ait en vue absolument que le présent, comme cela se pratique souvent en Belgique, nous courons grand risque d'établir des travaux qui seront modifiés dans un temps peu éloigné ; on ne saurait donc trop recommander à nos ingénieurs de donner au tirant d'eau et aux écluses des dimensions suffisamment grandes, capables de sauvegarder l'avenir.

Nous ne nous faisons pas d'illusions sur les effets de la transformation de nos

canaux, nous ne pensons pas qu'ils nous procureront une prospérité facile; nous avons, au contraire, la conviction que nous traversons une période difficile où l'esprit d'initiative de nos industriels et de nos commerçants, les soins qu'ils mettront à étudier et à appliquer d'une manière sage, mais ferme, les procédés nouveaux, les perfectionnements de l'outillage, indiqués par la science et l'expérience, seront toujours les facteurs principaux d'une situation plus prospère.

Mais, comme nous le disions il n'y a qu'un instant, les peuples ayant une tendance à se mettre au même niveau sous le rapport de la production, le bon marché des transports est appelé à jouer un rôle de plus en plus considérable dans les luttes pacifiques entre les nations productrices. La construction de certains canaux, l'amélioration des autres est donc une mesure d'avenir, un travail indispensable; avec l'honorable Ministre, nous estimons que ce changement n'enlèvera pas aux voies ferrées une grande somme de trafic, mais il sera l'origine d'industries nouvelles, de transactions plus nombreuses, du maintien et de l'extension de nos débouchés, et, de même que, malgré les craintes de quelques esprits timorés, l'établissement des voies ferrées n'a pas détruit l'agriculture ni avili le prix des chevaux, de même aussi nos chemins de fer ne s'en porteront pas plus mal après la transformation de nos canaux.

Quelques mots maintenant des travaux s'appliquant à nos ports maritimes, à nos grands fleuves, à nos installations maritimes et à nos principaux canaux. Le régime des eaux de l'Escaut laisse beaucoup à désirer, et nous avons entendu souvent, dans nos Chambres législatives, les plaintes des mandataires des populations agricoles qui ont à souffrir d'inondations fréquentes et désastreuses. Un crédit important est destiné à corriger ce fâcheux état de choses.

Des sommes importantes sont aussi accordées pour le canal de Bruges et les ports d'Ostende et de Nieuport, pour les canaux de la Lys à l'Yperlée et de Gand à Terneuzen; tous ces crédits ont une destination bien justifiée: ils s'adressent à des œuvres ayant déjà reçu un commencement d'exécution; il est donc inutile que nous nous arrétions longtemps sur ce sujet.

Nous dirons rapidement quelques mots sur les installations d'Anvers et sur les canaux houillers du Hainaut. Ces derniers travaux constituent une œuvre nouvelle, comme l'a bien dit l'honorable Ministre des Travaux publics, mais nouvelle quant à l'exécution seulement, car ces deux canaux, même à grande section, sont d'une conception bien ancienne.

Comme vous le savez, Messieurs, des travaux gigantesques sont entrepris à Anvers pour faire de son port un des plus beaux et des mieux outillés du monde. Pour profiter de ces belles installations, de ces admirables engins édifiés à grands frais, toutes les contrées de la Belgique auront un intérêt plus grand que jamais à arriver au plus bas prix possible dans la métropole commerciale. C'est là une condition essentielle de la prospérité, non-seulement d'Anvers, mais de tout le pays; il est vraiment triste de voir combien de navires entrent dans nos ports pour en sortir sur lest faute de marchandises à exporter. Lorsque les nations voisines veulent nous fermer leurs frontières tandis que nous leur ouvrons généreusement les nôtres, ne comprendrons-nous pas que l'exportation aura pour nous une importance capitale. A ce propos, rappelez-vous les paroles aussi prophétiques que patriotiques prononcées en 1861, dans cette enceinte, par notre Roi, qui était alors votre collègue au Sénat :

« Vous ne permettrez pas plus longtemps, disait-il, que seuls, parmi les na-

» tions possédant des ports et une frontière maritime, nous restions, pour la majeure partie de nos exportations, tributaires de l'étranger.

» Il y a là une grande œuvre d'extension et d'émancipation à accomplir. Cette œuvre est digne de la sympathie de tous les amis du progrès. »

Comme ces belles paroles sont bien en situation alors que probablement, au moment où elles étaient prononcées, on les accueillait généralement par le mot : utopie. Le Belge, répète-t-on partout, s'expatrie difficilement. Qu'y avait-il d'étonnant à cela lorsqu'il pouvait vivre chez lui? Mais le caractère national se modifie peu à peu avec les nécessités de la vie, et l'instruction qui, comme nous le disions plus haut, se perfectionne d'après le milieu social dont elle est l'expression, vient puissamment aider cette transformation utile, sinon nécessaire. L'éveil était donc donné : un institut supérieur de commerce se fonde à Anvers ; dès le commencement il est peu fréquenté ; après des sollicitations répétées, le Gouvernement crée quelques bourses de voyage, dédaignées dans le principe, recherchées maintenant.

Ce n'est qu'un commencement, mais c'est assurément un indice du changement de nos idées amené par l'instruction, par la conception de l'utilité de relations commerciales plus étendues, de la nécessité d'étendre nos débouchés ; et combien de nos jeunes gens cherchent à fonder une maison à l'étranger, tandis qu'il y a quelques années, pas un n'aurait pensé à une entreprise aussi hardie.

Cette question s'écarte peut-être un peu de notre sujet, mais elle a avec lui une connexité intime. Cette association d'idées est naturellement inspirée par cette pensée que l'amélioration du canal de Charleroi rendra possible l'exportation de nos charbons et de plusieurs de nos fabricats.

Le transport de Charleroi à Anvers par canal coûte 0.03 à la tonne kilométrique ; c'est certainement un prix ridiculement élevé et qui rend l'exportation très difficile. Évidemment ce haut prix a pour cause l'état défectueux de notre canal, et il est incontestable que s'il pouvait transporter 300 tonnes au lieu de 70, et les transbordements étant supprimés, le prix du transport diminuerait sensiblement et nous pourrions lutter, pour l'exportation de nos produits, avec nos concurrents plus favorisés que nous sous d'autres rapports.

Si nous avons examiné très brièvement cette face du problème, c'est qu'elle intéresse à un haut degré l'avenir de la Belgique et que nous avons cru inutile d'énumérer encore une fois les avantages de toutes espèces qui résulteront pour tout le pays de la construction et de l'approfondissement de nos canaux houillers. Du reste, dans son beau discours du 25 juillet, à la Chambre, M. Sainctelette a trop bien décrit ces avantages pour qu'il soit utile d'en parler encore. La cause est entendue, le jugement est rendu, et nous avons la conviction que, pour son exécution, il n'y aura pas besoin de signification. Quant au délai d'achèvement, nous ne pouvons penser que nos ingénieurs, comme disait notre honorable Ministre, se laisseront arrêter longtemps par quelques difficultés d'exécution ; cette supposition serait en quelque sorte une injure aussi gratuite qu'imméritée. Il ne reste donc à notre Commission qu'une chose à faire, c'est d'émettre le vœu de voir ces travaux terminés dans le plus court délai possible. N'oublions pas qu'en France l'approfondissement de la Seine doit se terminer en trois ans, et c'est certainement un des ouvrages qui nous enlèvera beaucoup de clients français. Évidemment, il y a ici une question délicate, importante entre toutes, et aussi une question d'honneur pour nos ingénieurs.

CHEMINS DE FER A CONSTRUIRE.

Comme le disait exactement M. le Ministre des Travaux publics, la plupart des lignes figurant au projet avaient été décrétées ou trouvent leur origine dans des engagements pris antérieurement; il en est ainsi des lignes d'Anvers à Tilbourg, de Wavre à Jodoigne, d'Audenarde à Orroir; le chemin de fer de l'Amblève est seul de création nouvelle et est destiné à raccourcir la distance entre le bassin de Liège, le Grand-Duché de Luxembourg et l'Alsace-Lorraine, comme aussi d'éviter la rampe exceptionnelle du Bockay.

A propos de nouvelles lignes, un honorable membre de la Commission a exprimé le regret qu'il éprouve de ne pas voir la ligne de Micheroux à Visé figurer dans notre projet. Vous voyez aussi, Messieurs, qu'un crédit de 16,500,000 francs est accordé pour travaux d'extension et de complément du réseau ferré, savoir : doubles voies, déplacements de voies, raccordements, signaux, ballast, stations nouvelles, bâtiments avec logements dans les stations secondaires, travaux aux stations de Bruxelles, Malines, Liège, Termonde, Bruges, Ostende, etc., remises de voitures et de locomotives, ateliers, etc.

Enfin, une somme de 7,300,000 francs pour extension de matériel de traction et de transport et outillage.

Il est pour ainsi dire impossible d'étudier ici en détail ces divers crédits dont les causes sont indiquées suffisamment dans l'Exposé des motifs et le rapport fait à la Chambre; vous pouvez les approuver d'autant plus volontiers qu'ils ont pour objet et pour but de faire produire à nos voies ferrées tout l'effet utile qu'elles peuvent donner, le bon entretien des machines et des voitures, la sécurité des voyageurs, la prompte expédition des marchandises. Notons, en outre, que le moment est opportun, car le Gouvernement obtiendra toutes ces fournitures à des prix excessivement réduits.

Remarquons aussi une innovation heureuse : la pose des poteaux télégraphiques le long des voies navigables; vous apprécierez facilement l'importance de cette réforme surtout au point de vue des inondations.

L'administration des postes et télégraphes ainsi que la marine ont aussi leur part dans la distribution des largesses du Gouvernement.

BRUXELLES A BOOM.

Il est un dernier point sur lequel l'attention du Sénat doit être appelée. C'est sur l'exécution de la ligne de Bruxelles à Boom.

Cette ligne ainsi que celle de Jette à Termonde par Assche sont les seules qui sont restées de la concession accordée en 1866 des chemins de fer vicinaux du Brabant.

Il s'agit de remanier ces lignes et de faire du tracé de Bruxelles à Boom et de là à Anvers une ligne principale servant à dégager la ligne de Bruxelles à Anvers par Malines, qui devient insuffisante; l'établissement de cette voie ferrée raccourcira en outre de huit kilomètres, pour quelques lignes du Midi, et de quatre à cinq pour les autres la distance nous séparant des installations maritimes d'Anvers qui seront abordées par le Sud.

C'est là une combinaison très heureuse, mais comme elle nécessite certains pourparlers, certaines combinaisons tendant surtout à maintenir au chemin de

(8)

Dendre-et-Waes les relations qui lui étaient assurées, le Gouvernement sollicite de la Législature le pouvoir de négocier cette affaire ; d'accord avec la Section centrale de la Chambre, vous le lui accorderez volontiers.

La Commission ayant pris connaissance des pétitions relatives au présent projet, décide qu'elles seront déposées sur le bureau pendant la discussion.

La Commission des Travaux publics, Messieurs, a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet.

Le Rapporteur,
PIRET-GOBLET.

Le Président,
Comte DE MÉRODE WESTERLOO.