

## SÉNAT DE BELGIQUE.

---

SÉANCE DU 15 FÉVRIER 1871.

---

### **Rapport de la Commission des Travaux publics, chargée d'examiner le Projet de Loi qui ouvre au Département des Travaux publics un crédit spécial de 6,500,000 francs.**

*(Voir les Nos 73 et 79 de la Chambre des Représentants et le N° 20 du Sénat.)*

---

Présents : MM. le Baron F. DE WOELMONT D'HAMBRAINE, Président; le Duc d'URSEL, WINCQZ, le Baron de LABBEVILLE, le Vicomte VILAIN XIII, le Baron G. DE WOELMONT et LEBEAU, Rapporteur.

MESSIEURS,

Le Projet de Loi qui est soumis à votre examen a pour objet un crédit spécial de fr. 6,500,000 au Département des Travaux publics.

Ce Projet de Loi a été adopté par la Chambre des Représentants, dans sa séance du 7 de ce mois.

Le crédit se compose de trois postes :

Le 1<sup>er</sup>, de 4,500,000 francs, est destiné à l'extension du matériel de traction et de transport ;

Le 2<sup>e</sup>, de 1,750,000 francs, a pour objet l'établissement de voies de garage et de manœuvre, et autres installations ayant pour but de faciliter le chargement et le déchargement des waggons ;

Enfin un 3<sup>e</sup> poste, de 300,000 francs, a pour objet l'extension des lignes et appareils télégraphiques.

Passant à l'examen du Projet de Loi, plusieurs membres ont présenté à cette occasion quelques observations que nous allons résumer succinctement :

Par suite de la convention faite le 25 avril 1870 avec la Société anonyme des Bassins houillers du Hainaut, le réseau des lignes à exploiter par l'État sera plus que doublé.

Un membre demande si le moment n'est pas venu de confier cette exploitation à un comité spécial, composé de cinq membres, à la tête duquel serait placé un directeur général, à l'instar de ce qui a lieu pour les grandes sociétés de chemins de fer.

Selon cet honorable membre, ce système présenterait de sérieux avantages sur celui actuellement suivi au Département des Travaux publics.

Le même membre soutient ensuite que le défaut de gares de formation dans les grands centres industriels et commerciaux est une des causes auxquelles il faut attribuer une partie des retards dans les expéditions, puisqu'il arrive très-souvent que les waggons restent pendant plusieurs jours avant d'être rendus à destination ou expédiés.

Un fait incontestable, c'est que, depuis un assez grand nombre d'années, des plaintes très-vives se sont produites au sujet des retards apportés dans les expéditions par chemin de fer.

Si l'Administration prétend que le matériel est suffisant, on se demande alors à quelles causes il faut attribuer ces retards.

Est-ce à l'exiguïté des voies de garage dans les stations? est-ce au défaut de gares de formation? est-ce à un vice qui existerait dans l'organisation du service? ou bien enfin est-ce à l'insuffisance du matériel?

La Commission pense que c'est au Gouvernement à rechercher quelles sont les causes réelles des retards dont on se plaint, afin d'y apporter un remède prompt et efficace.

La Belgique est surtout un pays de production de matières premières et pondéreuses. La question des transports de ces matières joue un grand rôle en pareil cas, car il arrive souvent que le prix du transport égale et dépasse même la valeur de la marchandise.

Pour mettre nos producteurs et fabricants à même de lutter avec leurs concurrents, tant sur le marché intérieur que sur les marchés étrangers, il importe que les prix de transport soient aussi modérés que possible, et que leurs relations commerciales ne souffrent pas des retards apportés dans l'expédition de leurs produits.

C'est surtout aux époques de l'année où se font les approvisionnements que ces retards se produisent et sont le plus préjudiciables.

C'est au Gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour parer aux éventualités et à se mettre à même de pouvoir effectuer en tous temps les transports de marchandises au fur et à mesure qu'il en est requis.

Le Gouvernement impose cette obligation aux concessionnaires; il devrait donc s'y conformer lorsqu'il exploite par lui-même les chemins de fer.

Au sujet du matériel des chemins de fer, un membre s'étonne que le Gouvernement n'ait pas encore fait l'essai du système de l'ingénieur Feirlie.

Selon cet honorable membre, ce système fonctionne avec succès depuis plusieurs années en Amérique, en Angleterre et dans d'autres pays.

Il pourrait être mis en usage avec le même avantage sur nos voies ferrées. Il regrette donc qu'avant de construire un nouveau matériel, le Gouvernement n'ait pas essayé le nouveau système de matériel dont nous venons de parler.

Après ces observations, votre Commission a examiné les différents articles du Projet de Loi. Ces articles ont été adoptés à l'unanimité.

*Le Président,*  
**FERD. BARON DE WOELMONT.**

*Le Rapporteur,*  
**CH. LEBEAU.**