

## SÉNAT DE BELGIQUE.

---

SÉANCE DU 15 MAI 1854.

---

### **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 9,000,000 francs.**

*(Voir les Nos 227 et 255 de la Chambre des Représentants.)*

---

Présents : MM. Duc d'URSEL, président, ROBERT, DE BUISSET, WOUTERS,  
DE RYCKMAN DE WINGHE, et SPITAELS, rapporteur.

MESSIEURS,

Le projet de loi, mettant à la disposition du Ministre des Travaux Publics une somme de 9,000,000 francs applicable aux besoins du chemin de fer, acquiert, par les circonstances dans lesquelles nous nous trouvons, une gravité qu'il n'aurait point dans d'autres moments.

En effet la situation financière du pays au point de vue de la dette flottante, les événements politiques dont nul ne pourrait prévoir l'issue, donnent à ce projet une importance inusitée.

Pour bien apprécier la nécessité de cette allocation, il faut se reporter aux discussions qui depuis plusieurs années ont eu lieu à l'endroit de l'administration et des besoins de notre chemin de fer.

Ces discussions ont amené la Législature à exprimer le vœu qu'une Commission prise dans son sein examinât enfin en détail les causes de l'infériorité de notre voie ferrée, l'organisation de son administration et les besoins qui pourraient exister au point de vue du matériel, comme à celui de la voie et des stations.

Déférant à ces vœux, le Gouvernement institua une Commission qui embrassa dans son travail les différentes parties administratives et matérielles de notre chemin de fer.

L'exposé des motifs vous dit quelle a été l'action de cette Commission, il vous fait connaître que dans son opinion ces dépenses sont indispensables et qu'il y aurait danger à remettre à plus tard les améliorations que l'on doit apporter à notre chemin de fer.

Le rapport de la Commission se trouve joint à l'exposé des motifs; nous en-

gçons nos honorables collègues à l'examiner attentivement, ils y puiseront la conviction de l'indispensabilité du crédit que le Gouvernement sollicite et que la Chambre a déjà voté.

Vous remarquerez que le travail de la Commission portait le chiffre des dépenses indispensables à 12,151,965 francs. Le Gouvernement n'a pas cru dans les circonstances actuelles devoir demander ce chiffre, il l'a réduit à 9,000,000 francs, non point comme pouvant suffire à tous les travaux indiqués comme urgents, mais parce que des modifications de prix, conséquence des événements politiques, pouvaient peut-être réduire le chiffre des dépenses indiqué dans le travail de la Commission.

Une remarque importante à faire, c'est que le crédit qui vous est demandé, se trouve réparti sur quatre exercices, savoir :

En 1854 . . . . .	fr. 1,000,000
» 1855 . . . . .	» 3,500,000
» 1856 . . . . .	» 3,500,000
» 1857 . . . . .	» 1,000,000

Cette division de la somme diminue considérablement les inconvénients de son allocation, elle ne grève l'année courante que de fr. 1,000,000 et nous avons l'espoir fondé que l'augmentation de produit de notre voie ferrée nous aidera puissamment à couvrir les besoins de 1855 et 1856.

Si vous examinez le relevé des dépenses arrêté par la Commission instituée par le Gouvernement, vous remarquerez que la plus grande partie du crédit sera absorbée par le matériel d'exploitation. Qu'il nous soit permis de citer ici quelques chiffres de l'exposé des motifs et vous comprendrez facilement la nécessité de son augmentation.

En 1847 on a transporté : 3,746,000 voyageurs et 1,000,000 tonnes de marchandises.

En 1855 on a transporté : 4,685,000 voyageurs et 1,840,000 tonnes de marchandises.

Il suffit d'une comparaison entre ces deux chiffres pour comprendre l'indispensabilité de l'augmentation du matériel roulant et de celui affecté à la traction. Cette progression continue à suivre sa marche ascendante et si le Gouvernement n'avait point en location en ce moment un certain nombre de waggons et de locomotives appartenant à des sociétés dont les chemins seront mis sous peu en exploitation, il est très-probable que le trafic en aurait considérablement souffert.

Malgré ce secours vous connaissez comme nous les réclamations incessantes qui naissent de la pénurie du matériel ; un grand nombre d'entre vous s'est rendu l'écho de ces plaintes dans cette enceinte. L'insuffisance de nos moyens de transport est trop évidente pour qu'il faille insister davantage sur ce point.

Quant au matériel de traction, son infériorité relative est encore plus patente. En effet, si l'on compare le nombre de nos locomotives à celui que possèdent en général d'autres chemins de fer, et si l'on tient compte du fractionnement de transport qui a lieu sur notre voie ferrée, on reconnaîtra que nous sommes en-dessous des proportions adoptées par toutes les sociétés ayant la réputation de bien administrer leurs lignes.

Il est encore un point sur lequel votre Commission appellera l'attention du

Sénat, c'est que sur les 180 locomotives que nous possédons, il y en a 92 dont les cylindres moteurs ont moins de 14 pouces de diamètre. C'est là un moyen de traction tellement défectueux qu'il est généralement réformé et que les administrations qui comprennent leurs intérêts n'hésitent point à mettre hors de service les locomotives de l'espèce, tant les avantages attachés aux machines plus puissantes sont importants.

La Commission consultative a réduit ses propositions à l'indispensable, elle a remis à des temps meilleurs la mise hors de service d'un certain nombre de nos locomotives dont l'usage comparatif est cependant onéreux par suite de la majoration de dépense à laquelle leur emploi entraîne.

Votre Commission attirera encore votre attention sur le rapport de la section centrale de la Chambre des Représentants. La nécessité de la dépense a été presque unanimement reconnue ; quelques oppositions sur l'opportunité ont surgi, il est vrai, mais toutes les sections n'en ont pas moins admis le projet de loi et celui-ci a été voté par la Chambre à une grande majorité.

Votre Commission prie le Sénat de remarquer le vœu émis dans toutes les sections et dont la section centrale s'est faite l'organe ; nous voulons parler de la création d'un Conseil permanent auprès de l'administration du chemin de fer. Son action, dans l'opinion de votre Commission, peut être très-utile au Gouvernement sans porter la moindre atteinte à la responsabilité ministérielle, le chef du Département des Travaux Publics demeurant toujours libre et entier dans son action. Votre Commission croit devoir se rallier au vœu exprimé par la section centrale de la Chambre des Représentants.

En résumé, Messieurs, nous croyons avoir suffisamment démontré la nécessité du crédit qui nous est demandé. Le refuser, serait compromettre la marche d'un des principaux instruments de la richesse publique ; aussi Votre Commission vous en propose-t-elle l'adoption à l'unanimité des Membres présents.

*Le Président,*  
Le Duc D'URSEL.

*Le Rapporteur,*  
FERD. SPITAEELS.