

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 17 MAI 1886.

Rapport de la Commission des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1886.

(Voir les nos 84, VIII, session de 1884-1885, 5, VIII, 63, 114 et 177, session de 1885-1886, de la Chambre des Représentants, et 68, session de 1885-1886, du Sénat.)

Présents : MM. le Vicomte DE NAMUR D'ELZÉE, ff. de Président; MIGNOT, DE PRET
ROOSE DE CALESBERG et le Comte D'OULTREMONT, Rapporteur.

MESSIEURS,

Les membres de votre Commission ont pris connaissance du budget qui leur a été présenté par M. le Ministre des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et de la Marine, pour l'année 1886. Ce budget, qui s'élevait à la somme de 89,961,588 fr. en 1885, a été réduit à la somme de 86,970,269 francs, ce qui constitue, pour cette année, une réduction de 2,206,545 francs. Cette réduction a été opérée en grande partie sur la traction du matériel et sans désorganiser les différents services; elle n'a porté en aucune façon sur le salaire des ouvriers ni sur le traitement des employés, qui tous ont conservé le même salaire et les mêmes émoluments. Nous ne pouvons que féliciter M. le Ministre d'être arrivé, par des moyens aussi heureux qu'économiques, à un pareil résultat.

Votre Commission saisit cette circonstance pour le remercier également d'avoir pris des mesures qui, tout en assurant les besoins et l'exactitude du service, procureront aux employés de son Département le repos du dimanche, nécessaire au point de vue moral comme au point de vue physique. Il serait à désirer qu'il en fût de même pour les chauffeurs et les mécaniciens des locomotives, dont beaucoup ne peuvent participer à ces jours de congé, et il serait véritablement utile d'en augmenter le nombre, qui est trop restreint, de manière que ces intrépides serviteurs de l'Etat n'aient plus que dix heures de service et qu'ils ne soient plus surmenés comme ils l'ont souvent été, en restant dix-huit heures sur les locomotives, et cela au détriment des voyageurs, qui sont exposés à être conduits par des mécaniciens endormis.

Nous appelons également l'attention de M. le Ministre sur l'urgence qu'il y a pour les ouvriers des villes manufacturières et industrielles à organiser des trains d'ouvriers, ce qui permettrait à ces derniers d'habiter les communes voisines,

où ils trouveraient plus de salubrité dans leurs logements et la vie à meilleur marché pour eux et leurs familles.

Nous remercions M. le Ministre au sujet de la réduction qu'il a opérée dans le prix des transports de la chaux et d'autres produits destinés à la fumure et à l'amendement des terres, ce qui a produit déjà un grand soulagement dans l'agriculture si éprouvée en ce moment, entre autres par la libre entrée des grains et du bétail.

Le travail d'essai que M. le Ministre a mis à l'étude au sujet des trains légers dits de tramways, qui s'arrêteront dans les communes traversées par les chemins de fer, non seulement pour y prendre les voyageurs, mais encore toutes les denrées alimentaires pour l'approvisionnement des marchés des villes, produira d'excellents résultats et sera, pensons-nous, très profitable au commerce des communes éloignées de celles-ci; jusqu'ici ces communes ne pouvaient y prendre part, faute de communications rapides et économiques. De plus, il encouragera, nous en sommes certains, le développement de la culture maraîchère, ainsi que le commerce de beurre et de fruits, procurant aux cultivateurs, par ce bienfait, un nouveau débouché à ces produits pour l'approvisionnement sur une grande échelle des marchés anglais.

Il faudrait, pour réaliser fructueusement ce projet, abaisser encore autant que possible le prix de transport de cette nouvelle marchandise, de façon à pouvoir l'expédier par tous les trains et par tous les bateaux de l'Etat. Il est à espérer que M. le Ministre pourra créer, au moyen du troisième service pour lequel on construit de nouveaux bateaux à vapeur, un service direct, spécial et mixte, arrivant à Londres vers cinq heures du matin, heure très favorable pour l'arrivée des denrées dans les marchés.

Il serait également à désirer que M. le Ministre pût abaisser le prix de transport des charbons belges, ainsi que celui des matières premières nécessaires aux différentes industries; ce prix est encore trop élevé dans ce temps de crise qui s'étend sur plusieurs de nos provinces et pour lesquelles une diminution dans le tarif serait un secours providentiel, qui permettrait de continuer à travailler.

Nous le félicitons également d'avoir mis à l'essai les traverses métalliques dans la construction des routes ferrées, et nous espérons avec lui que l'économie qui en résultera sera aussi grande que la sécurité qui en adviendra contre les déraillements, en obtenant la solidité et l'immobilité des rails, ainsi que l'écartement régulier et permanent de ceux-ci, souvent éloignés fort irrégulièrement et de la façon la plus dangereuse par l'ébranlement et la pourriture prématurée des billes de bois.

La mesure prise par M. le Ministre de faire construire des gares couvertes, dans les localités où plusieurs lignes de chemins de fer se croisent, est un véritable bienfait pour les voyageurs qui doivent changer de train par les mauvais temps et surtout pendant l'hiver, avec des femmes, des enfants et des vieillards, qui sont souvent gelés ou mouillés dans ces transbordements, souvent précipités d'un train dans un autre.

Les barrières du nouveau modèle situées sur les passages à niveau ont occasionné un mécontentement général qui, pourtant, semble s'apaiser en ce moment; ce qui n'empêche que beaucoup de ces barrières sont d'un emploi dangereux, surtout dans les courbes, dans les villages et les agglomérations d'habitations; il serait prudent d'y remettre ou d'y maintenir les anciennes barrières avec le garde traditionnel, fermant et ouvrant celles-ci pour le passage des trains.

Il serait également à désirer que M. le Ministre mît sur un pied d'égalité par-

faite les employés qui ont fait leurs études dans des collèges particuliers et qui en sont sortis après avoir fait leurs humanités ou des études professionnelles, pour lesquelles des certificats d'études avec fruit ou distinction leur ont été décernés.

Les arrêtés ministériels consacrant certains privilèges accordés par le ministère précédent aux élèves des athénées et des écoles moyennes de l'Etat, sont en contradiction avec la Constitution, qui dit, dans son premier article, que tous les Belges sont égaux devant la loi, dans un autre, que tous les Belges sont aptes à remplir tous les emplois, et dans un troisième, que l'instruction est libre dans tout le royaume.

Nous espérons que M. le Ministre voudra bien remédier à cet état de choses.

Pour terminer, les membres de votre Commission croient devoir appeler l'attention de M. le Ministre sur la démolition éventuelle du tunnel de Braine-le-Comte et la transformation de celui-ci en une tranchée à ciel ouvert. Cela donnerait de l'ouvrage aux ouvriers sans travail et ferait disparaître un monument des premiers âges du chemin de fer en Belgique, parfaitement inutile.

Cette suppression ne serait pas, du reste, fort onéreuse pour l'Etat, vu les sommes considérables qui sont consacrées à l'entretien de cet ouvrage d'art ainsi qu'à ses réparations continues. On doit faire aussi entrer en ligne de compte les salaires des gardes et pilotes qui sont nécessaires pour assurer le passage des trains sur la simple voie qui le traverse.

Le Secrétaire,

Comte d'OULTREMONT.

Le Président,

Vicomte DE NAMUR D'ELZÉE.