

SENAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 4 AVRIL 1845.

Rapport de la Commission chargée d'examiner le Projet de Loi ouvrant au Département des Tra- vaux Publics des crédits pour travaux aux chemins de fer de l'État et pour l'extension de leur ma- tériel.

(Voir le N^o 79 et ses deux annexes et le N^o 276 de la Chambre des Représentants.)

MESSIEURS ,

La loi que le Sénat a renvoyée à notre examen a pour objet d'obtenir les crédits nécessaires pour subvenir aux dépenses qu'entraîneront :

- 1^o Le doublement des voies de plusieurs sections du chemin de fer ;
- 2^o L'achèvement des bâtiments et dépendances des stations ;
- 3^o L'appropriation de la ligne du railway nécessaire pour mettre en commu-
nication le chemin de fer à l'entrepôt de Gand et au canal de Terneuzen ;
- 4^o L'extension du matériel d'exploitation de tout le railway national.

La nécessité du doublement des voies sur les sections indiquées au projet de loi est évidente ; il serait impossible de s'y refuser sans laisser en quelque sorte inachevé le chemin de fer et nuire au commerce et au développement des produits que l'on est en droit d'attendre de ce grand œuvre.

La Commission regrette que le Gouvernement n'ait pas fait connaître les motifs qui l'ont empêché de comprendre dans cette demande la totalité du crédit nécessaire pour que la double voie soit complétée sur les grandes lignes du chemin de fer venant des frontières de Prusse et de France jusqu'à Anvers.

Sans vouloir jeter l'allarme sur les tunnels qui, dans certaines localités, ne peuvent être évités, et présentent d'ailleurs toutes les conditions de sécurité possible sur nos chemins de fer, il semblerait qu'il y a nécessité, pour satisfaire à l'opinion générale, de ne pas en construire de nouveau lorsqu'on peut s'en dispenser, même avec une notable augmentation de dépense; la Commission appelle donc l'attention du Gouvernement sur le doublement de la galerie souterraine de Braine-le-Comte dont il semble qu'on pourrait se dispenser.

Il est également reconnu qu'il y a urgence de pourvoir les stations des bâtiments et magasins dont les besoins du service exigent la construction ou l'achèvement ; quoique les développements fournis à l'appui du projet de loi justifient les propositions du Gouvernement, votre Commis-

sion eût encore désiré avoir le loisir de s'entourer de plus d'éclaircissements, pour s'assurer si les crédits demandés suffiront, et si effectivement on ne s'est pas écarté de la règle que le Gouvernement s'est imposé, dit-il, de se borner à ce qui est nécessaire au service en évitant toute dépense de luxe.

Elle croit devoir appeler l'attention du Gouvernement sur l'utilité d'établir les constructions nouvelles, de telle sorte que l'on puisse à l'avenir et quand l'état financier le permettra, leur substituer, dans les principales localités, des stations couvertes, à l'instar de celles qui existent en Allemagne et dans les pays voisins; cette substitution ne serait pas une dépense de luxe, mais elle serait d'une utilité réelle.

L'établissement de la section destinée à mettre en communication le Rail-Way avec le canal de Terneuzen, est un complément utile et à la ville de Gand et au chemin de fer dont il augmentera le revenu. La précaution prise pour qu'il ne puisse entraîner de nouvelles dépenses à la charge du Trésor public est sage et prudente, votre Commission ne peut qu'y applaudir.

L'extension du matériel d'exploitation est une nécessité, suite du développement progressif et rapide que le service des transports a éprouvé; c'est au surplus une source nouvelle de recettes pour le Trésor public, il est donc heureusement indispensable d'accorder le crédit demandé. Ici encore la Commission regrette que le Gouvernement n'ait pas fourni des éclaircissements plus positifs que ceux consignés dans les pièces annexées au projet de loi; il lui semble que le nombre des waggons portés à 180 pour le transport des fers, charbons et bois ne suffirait pas pour répondre aux besoins toujours croissants du commerce, plusieurs parties du chemin de fer en manquant; ainsi, de Charleroi à Bruxelles, par exemple, les plaintes n'ont pas cessé de s'élever et il y a nécessité d'y faire droit dans l'intérêt du Trésor et du commerce.

La Commission partage l'opinion de la Section centrale sur l'opportunité de laisser à la libre concurrence, la fourniture de tout ce qui n'exige pas de la précision dans la confection, précision qui garantit la sûreté des personnes qui confient leur existence au service du chemin de fer; la Commission croit, comme la Section centrale, qu'il faut avoir recours le moins possible à des marchés à main ferme; ainsi elle ne verrait aucun inconvénient à ce que la peinture et la garniture intérieure des voitures fit l'objet d'une adjudication publique, mais elle croit qu'il suffit d'appeler l'attention du Chef du Département des Travaux publics sur cette réflexion qui n'a pour but que d'obtenir une réduction de dépenses sans nuire en aucune manière à la sécurité des personnes; cette sécurité doit être entière; ce ne serait pas une économie excusable que de prendre des mesures qui, en épargnant même une somme considérable, pourraient la compromettre d'une manière quelconque.

Les explications que le Ministre des Finances a données sur le moyen proposé pour couvrir la dépense, sont de nature à justifier la disposition de l'article 4.

En conséquence, la Commission, à l'unanimité, a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi déjà voté par la Chambre des Représentants à une très-grande majorité.

Le Duc D'URSEL.

Le Baron DE STASSART.

Le Baron DE BARÉ DE COMOGNE.

Le Comte DE RIBAU COURT.

Le Baron DE MACAR, Rapporteur.