

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 15 NOVEMBRE 1871.

Crédit spécial de 12,080,000 francs au Département des Travaux Publics.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Gouvernement a l'honneur de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint, ayant pour but d'ouvrir au Département des Travaux Publics un crédit spécial de 12,080,000 francs, se répartissant comme il suit :

1° *Extension du matériel de traction et du matériel des transports du chemin de fer de l'Etat :*

A.	1,000 wagons à charbon (10 tonnes)	2,575,000
	400 — à coke	1,240,000
	200 — plats (10 tonnes)	500,000
B.	50 voitures de 1 ^{re} classe, pour voyageurs	} 4,850,000
	40 — de 2 ^e — — —	
	110 — de 3 ^e — — —	
	46 wagons à bagages	
C.	10 — freins-trainaux pour le service des plans inclinés	65,000
D.	58 locomotives avec tenders	} 4,350,000
	30 tenders pour locomotives fournies précédemment sans tender	
E.	Pièces de rechange pour locomotives, pour voitures et pour wagons (roues, essieux, billes, etc.)	200,000
	Soit pour le matériel	10,780,000
2°	<i>Outillage pour les ateliers des stations et de l'arsenal de Malines</i>	500,000
3°	<i>Construction de nouvelles remises aux locomotives</i>	1,000,000
	Total. . fr.	12,080,000

Cette demande de crédit se justifie par les considérations suivantes :

1° *Matériel de traction et des transports.*

Le crédit spécial de 4,450,000 francs et le crédit complémentaire de 205,000 francs, respectivement alloués par les lois du 24 février et du 27 juillet 1871 pour l'extension du matériel de traction et des transports, ont été appliqués à l'achat et à la construction de :

- 50 locomotives,
- 800 wagons à charbon (10 tonnes),
- 100 — fermés pour marchandises (10 tonnes),
- 40 — plats pour rails (10 tonnes),
- 60 — à bagages,
- 3,000 bâches.

Cependant le trafic s'est accru dans des proportions tellement considérables que, malgré cette augmentation, le matériel n'est pas encore à la hauteur des besoins actuels de l'exploitation.

Le nombre des véhicules n'est peut-être pas aussi insuffisant que l'on serait porté à le croire, en présence des plaintes qui surgissent de tous côtés ; mais, dans les circonstances du moment, il n'a pas été possible d'en tirer tout le parti qu'on aurait pu en obtenir dans des conditions normales et avec de plus larges installations des gares.

Sous ce dernier rapport, de grands efforts ont été faits en vue de remédier au mal de la situation et l'on continue à travailler sur tous les points du réseau à développer les aménagements.

Mais le mouvement des transports a pris inopinément et, on doit l'ajouter, heureusement pour le Trésor public, un accroissement exceptionnel et soutenu. Les relevés mensuels des recettes, successivement publiés au *Moniteur*, témoignent, en effet, d'une prospérité remarquable. Telle est la cause principale pour laquelle il n'a pu être fait face à toutes les exigences du service, à tous les besoins du commerce et de l'industrie.

Aussi, n'ai-je pas hésité à prendre sous ma responsabilité d'adjuger 600 wagons à charbon de 10 tonnes et un nombre (15) correspondant de locomotives, sans avoir, au préalable, obtenu de la Législature les crédits nécessaires pour couvrir la dépense.

J'ai la confiance que vous ratifierez cette mesure et que vous ne me refuserez pas le bill d'indemnité que je réclame de vous.

On se demandera peut-être si ce matériel déjà commandé ne constituera pas un moyen de parer à toutes les éventualités ; j'ai pensé que, dans les circonstances actuelles, il ne faut pas craindre d'escompter même l'avenir. En effet, nous sommes à la veille de voir s'agrandir encore le champ de l'exploitation, notamment par l'ouverture progressive des lignes dont la Compagnie des bassins houillers poursuit l'établissement, pour en remettre la gestion au Gouvernement.

En outre, on peut ne pas être complètement rassuré quant au point de savoir si les sociétés avec lesquelles le chemin de fer de l'État est en relation de service

augmenteront leur matériel dans une proportion qui réponde à l'augmentation du trafic. En tous cas, le fait pourrait tarder à se réaliser et le Gouvernement ne veut rien négliger de ce qui peut mettre le commerce et l'industrie à l'abri du malaise dont ils ont eu à souffrir.

Au surplus, en admettant que le matériel dépassât les besoins réels, le mal ne serait pas à comparer au mal contraire et il ne tarderait pas à disparaître devant l'extension du réseau.

C'est pour ces raisons que j'ai l'honneur de solliciter les fonds nécessaires à l'achat de 1,600 wagons, y compris ceux pour lesquels j'ai déjà traité.

Quant aux voitures à voyageurs, on s'est vu dans l'obligation de maintenir dans la circulation un matériel qui est signalé comme réclamant des réparations, et il serait superflu de faire remarquer que pareil état de choses doit cesser.

D'ailleurs, la réduction du tarif pour les petits parcours produira indubitablement, si pas immédiatement, au moins à partir de l'été prochain, une augmentation sensible dans le mouvement et cela suffirait à justifier la construction du matériel à voyageurs prévu au présent projet de loi.

L'achat des locomotives mentionnées ci-dessus n'est que la conséquence de l'extension à donner au matériel des transports; ce poste se justifie, par conséquent, de lui-même.

2° *Outillage.*

A mesure que le trafic s'accroît, les réparations du matériel deviennent plus importantes et plus considérables; il est donc de toute nécessité de mettre à la disposition des ateliers le plus grand nombre possible de moyens d'action; ce but ne peut être atteint qu'en renforçant l'outillage.

Le crédit de 500,000 francs pétitionné paraît pouvoir suffire aux exigences du moment.

Il est inutile, au reste, d'ajouter que les véritables intérêts de l'administration sont d'effectuer promptement les réparations que réclame le matériel.

3° *Constructions nouvelles pour remises aux locomotives.*

Le crédit de 1,000,000 de francs, demandé pour construction de remises aux locomotives, se justifie par le devoir de tendre à mettre la surface des remises en rapport avec le nombre des locomotives que l'administration possédera, lorsque toutes les machines à fournir, tant sur les marchés antérieurs que sur les marchés à conclure au moyen des fonds sollicités aujourd'hui, seront entrées en service.

Il y a insuffisance, même dans la situation actuelle, au grand détriment de la conservation des locomotives.

Vous reconnaîtrez, Messieurs, la justesse et le fondement des explications qui précèdent et vous réserverez, j'en ai le ferme espoir, un accueil favorable aux propositions sur lesquelles le Gouvernement a l'honneur d'appeler vos délibérations.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. WASSEIGE.

PROJET DE LOI.

 Léopold II,

ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, salus.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté, en Notre nom, à la Chambre des Représentants, par Notre Ministre des Finances :

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Département des Travaux Publics un crédit spécial de douze millions quatre-vingt mille francs (fr. 12,080,000), destiné à concurrence : 1° de dix millions sept cent quatre-vingt mille francs (fr. 10,780,000), à l'extension du matériel de traction et des transports; 2° de trois cent mille francs (fr. 300,000), à l'outillage destiné aux ateliers de l'arsenal de Malines et des stations du chemin de fer de l'État; 3° d'un million de francs (fr. 1,000,000), à la construction de nouvelles remises aux locomotives.

ART. 2.

Ce crédit sera couvert au moyen des ressources ordinaires.

Donné à Bruxelles, le 14 novembre 1871.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. WASSEIGE.

Le Ministre des Finances,

VICTOR JACOBS.
