

## Chambre des Représentants.

---

---

SÉANCE DU 14 JUIN 1864.

---

Crédit spécial de 6,000,000 de francs au Département des Travaux Publics pour extension du matériel de traction et de transport, ainsi que pour l'exécution de travaux de construction sur le chemin de fer de l'État.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

Le Gouvernement a l'honneur de soumettre aux délibérations des Chambres, le projet de loi ci-joint, ayant pour objet l'allocation d'un crédit spécial de 6,000,000 de francs, afin de mettre l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes à même de faire face aux nécessités les plus urgentes de l'exploitation du railway de l'État.

Ce crédit est destiné, à concurrence :

De 4,000,000 de francs, pour construction de matériel de traction et de transport.

De 2,000,000 de francs, pour la continuation des travaux (bâtiments, hangars, remises, voies, etc.) en voie d'exécution, ainsi que pour entreprendre de nouveaux travaux urgents, qui ne peuvent être différés.

#### I. MATÉRIEL.

Le Gouvernement, persévérant dans la voie des améliorations, qu'il a suivie depuis plusieurs années, vient d'apporter des réductions notables dans les tarifs pour le transport des marchandises, réalisant ainsi une promesse faite dans le discours du Trône.

Pour que cette mesure soit réellement féconde, pour qu'elle réponde au but que l'on s'est proposé, il importe que les moyens d'exploitation soient mis à la hauteur du mouvement qu'elle doit produire dans le transport des marchandises (selon les prévisions les plus modérées, l'augmentation du trafic atteindra, pour cette année, le chiffre approximatif de 300,000 tonnes). Sans cette condition, la réforme, loin d'assurer à l'agriculture, au commerce et à l'industrie les bienfaits

qu'elle est appelée à leur rendre, serait non-seulement stérile, puisqu'à défaut de matériel, il faudrait repousser les transports qu'elle amènera inévitablement ; mais les intérêts du Trésor seraient compromis, puisque la réduction des recettes ne serait pas compensée par un accroissement des transports.

Or, le matériel dont l'administration dispose ne suffit pas même aux besoins actuels, bien qu'elle apporte tous ses soins à tirer le plus grand parti possible de ses moyens d'exploitation. Cette insuffisance est due au développement constant du trafic qui augmente dans des proportions vraiment remarquables. Pour ne citer qu'un exemple, je ferai remarquer que le tonnage des grosses marchandises embarquées pendant les quatre premiers mois de cette année, s'est élevé à 1,565,890 tonnes. Pendant la période correspondante de l'exercice précédent, le nombre de tonnes transportées était de 1,361,556, soit une augmentation de 202,534 en faveur de cette année.

Le tonnage des grosses marchandises confiées au transport pendant toute l'année 1863, présentait comparativement à l'exercice 1862, une augmentation de 202,161 tonnes.

L'augmentation réalisée pendant les quatre premiers mois de l'année courante a donc déjà dépassé l'excédant total de l'année 1863 sur l'exercice précédent !

Ce résultat, dû en partie à la bonne organisation des transports qui a été la conséquence du service de nuit, justifierait à lui seul une demande de crédit pour extension du matériel ; mais afin que les Chambres puissent se rendre compte de l'insuffisance de nos moyens de transports et des efforts qu'a fait l'administration pour utiliser le matériel dans les dernières limites du possible, je crois devoir établir une comparaison entre le matériel de notre chemin de fer et celui d'une administration voisine.

La compagnie du chemin de fer du Nord a transporté, en 1863, 4,932,700 tonnes de marchandises, au moyen de 12,881 wagons à marchandises.

Pendant la même année, le chemin de fer de l'État a transporté 4,478,600 tonnes, avec un matériel de 8,182 wagons.

Le tonnage moyen transporté par *chaque* wagon a été de 382 tonnes, pour le chemin de fer du Nord, et de 547 tonnes, pour les lignes de l'État.

En évaluant le matériel nécessaire à l'exploitation, d'après les moyennes constatées pour le chemin de fer du Nord, on trouve que pour faire face à un transport de 4,478,600 tonnes, l'administration devrait avoir environ 12,000 wagons à marchandises, soit 3,600 de plus qu'elle n'en possède actuellement.

Il faut en outre tenir compte à l'administration de l'État des difficultés que présente l'exploitation des 12 lignes de chemins de fer qui composent le réseau national, et de la circulation de notre matériel sur les 25 lignes concédées en exploitation, ainsi que sur les chemins de fer étrangers. (Nos wagons vont actuellement jusqu'en Suisse et jusqu'à Vienne.)

Au point de vue des moyens de traction, la compagnie du Nord possède 531 locomotives. Nous n'en avons que 280.

Enfin, pour compléter ces renseignements, j'ajouterai que le Nord a transporté, en 1863, environ 9,520,000 voyageurs, et notre railway 8,820,000.

Ces indications générales seront, je l'espère, jugées suffisantes et de nature à convaincre les Chambres de la nécessité d'augmenter le matériel de traction et de

transport, pour être en mesure de faire face à l'augmentation normale du trafic, et, dans une certaine mesure, à l'accroissement des transports qui sera la conséquence de la réduction de nos tarifs.

Le crédit de 4,000,000 de francs, demandé par le Gouvernement, est destiné à pourvoir aux besoins les plus urgents et sera affecté à la construction du matériel suivant :

25 locomotives . . . . .	fr.	1,525,000
700 wagons à charbon, de 10 tonnes. . . . .		1,680,000
20 — — 15 — . . . . .		60,000
80 — fermés, de 10 tonnes. . . . .		240,000
100 — à freins lestés, pour trains de marchandises . . . . .		495,000
	Total. . . . .	fr. 4,000,000

En ce qui concerne les 100 wagons à freins lestés, je dois déclarer aux Chambres que mon Département s'est vu dans la nécessité de mettre immédiatement ce matériel en adjudication ; voici les considérations qui m'ont déterminé à prendre cette décision, avant le vote du crédit.

Indépendamment d'autres perfectionnements, qui ont été apportés, dans ces dernières années au matériel en général, la puissance des locomotives a été augmentée dans des proportions importantes ; cette amélioration a eu pour résultat une réduction dans les dépenses d'exploitation, puisqu'elle a permis de composer les trains d'un nombre beaucoup plus grand de wagons et d'éviter ainsi les dépenses auxquelles aurait entraîné l'organisation des trains supplémentaires. Les comptes rendus de l'exploitation constatent qu'en 1857, la moyenne des wagons, entrant dans la composition des trains de marchandises, était de 19.778, et qu'en 1862, ce chiffre s'est élevé à 26.403, soit une augmentation de 33 p. % dans une période de cinq ans.

Le *maximum* de la composition des trains de marchandises était de 40 wagons.

L'extension des transports, à défaut de moyens de traction suffisants, a obligé l'administration, pendant ces derniers temps, à atteler jusqu'à 70, 80 wagons au même train.

Une des conditions essentielles à la sécurité des transports, c'est de proportionner les moyens d'action pour modérer l'impulsion des trains, au nombre de voitures dont ceux-ci sont composés. Or, l'expérience a fait reconnaître, pour les trains de marchandises, que les wagons à freins actuellement en usage n'offrent pas une résistance suffisante, eu égard au grand nombre de wagons réunis en un seul train. Au surplus, par suite de l'établissement de nouveaux convois que l'augmentation progressive des transports rendait indispensable, le nombre de ces wagons n'est plus en rapport avec les besoins de l'exploitation.

La sécurité du service doit faire l'objet de la plus sérieuse attention de l'administration. Aussi, cette question a été soumise à un examen approfondi qui a fait constater l'urgente nécessité d'avoir à chaque train de marchandises, entre autres, un wagon lesté de 10 tonnes, afin d'augmenter la puissance du frein. Le nombre de ces wagons strictement indispensable a été évalué à 100.

En présence d'un état de choses qui m'était signalé comme une cause perma-

nente de danger pour le service, en présence du délai nécessaire pour la construction de ce matériel, j'ai pensé qu'il était de mon devoir de ne pas différer plus longtemps la mise en adjudication de cette fourniture.

Je sou mets en toute confiance ces considérations aux Chambres, pour justifier la mesure extra-légale à laquelle j'ai dû recourir afin d'assurer la sécurité du service qui, à bon droit, a toujours été envisagé comme un intérêt de premier ordre en matière d'exploitation de chemin de fer, intérêt qu'en cas d'évènement fâcheux, l'on n'excuserait pas l'administration d'avoir négligé, sous prétexte de légalité.

## II. TRAVAUX.

Les ressources mises à la disposition du Gouvernement, par les lois du 8 septembre 1859 et du 14 août 1862, pour construction nouvelles au chemin de fer, sont entièrement absorbées et engagées par les travaux exécutés ou en voie d'exécution.

Il est donc indispensable d'ouvrir un nouveau crédit de 2,000,000 francs pour continuer les ouvrages commencés sur un grand nombre de points, et pour en entreprendre d'autres réclamés avec de vives instances.

Tout retard dans la continuation des travaux entamés, tout retard dans l'exécution de certains travaux urgents nécessités par l'extension de trafic, prolonge une situation reconnue mauvaise et préjudiciable tant aux intérêts de l'exploitation qu'à ceux du commerce.

On ne peut d'ailleurs songer à interrompre les travaux en cours d'exécution sans s'exposer à des dégradations, sans soumettre le service plus longtemps qu'il n'est nécessaire aux difficultés, aux inconvénients graves qui sont la conséquence du remaniement des stations, bâtiments, etc.

Tout ajournement aurait en outre pour résultat d'augmenter les frais d'exploitation et de susciter des critiques fondées de la part du commerce et des populations pour qui la situation provisoire a créé également des difficultés qui ne sont supportées patiemment, que dans l'espoir de l'achèvement prochain de travaux en pleine activité.

D'un autre côté, l'agrandissement de certaines stations et autres dépendances des chemins de fer comportent l'achat d'immeubles qui, à raison de leur voisinage du railway, augmentent chaque jour de valeur et dont la spéculation, aujourd'hui que les projets de l'administration sont connus, pourrait s'emparer dans le but de réaliser des bénéfices au détriment du Trésor, si l'administration tarde à les acheter.

A tous égards donc il y a urgence de continuer l'œuvre entreprise et de donner aux différentes parties de notre railway national les développements qu'exige l'extension toujours croissante des transports, afin d'être en mesure de satisfaire aux besoins du commerce qu'il a mission de desservir.

Je suis persuadé que les Chambres s'associeront aux regrets que croit devoir exprimer le Gouvernement, que la situation du Trésor ne permette, en ce moment, de disposer que d'une somme relativement restreinte de 2,000,000 de francs, et l'ait obligé à circonscrire cette demande de crédit dans la limite des nécessités les plus impérieuses, c'est-à-dire aux dépenses qui ne sauraient être ajournées sans

de très-grands inconvénients. Cela est si vrai que cette somme ne permettra même pas d'achever tous les travaux reconnus indispensables dès le mois de juin 1862; la différence des crédits nécessaires à cette époque, sur ceux accordés, est de 2,400,000 francs, non compris la valeur à retirer de la vente des terrains de l'ancienne station du Midi, à Bruxelles.

Les développements fournis à la Législature dans l'exposé des motifs de la loi du 14 août 1862 et dans ses réponses aux demandes des sections qui ont examiné ce projet de loi, consignées dans le rapport fait au nom de la section centrale, n'ont laissé aux Chambres aucun doute sur la nécessité des travaux de parachèvement à effectuer au chemin de fer, énumérés dans ces documents <sup>(1)</sup>, et sur l'importance du chiffre à y consacrer.

Indépendamment de la différence en moins qu'il présente sur le montant des évaluations de 1862, le crédit sollicité de 2,000,000 de francs doit être considéré comme une expression d'autant plus réduite des besoins que le Gouvernement devra, au moyen des ressources qu'il lui offrira, faire face, dans une certaine mesure, à de nouvelles exigences créées par la prospérité de l'entreprise.

Le Gouvernement croit pouvoir compter sur le concours des Chambres pour le mettre en mesure de donner satisfaction aux nécessités les plus impérieuses du service et aux intérêts du commerce, inséparables, en cette occurrence, de ceux du Trésor.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

JULES VANDERSTICHELEN.

---

<sup>(1)</sup> Exposé des motifs, document 179, pp. 15 et 14.

Rapport de la section centrale, document 202, pp. 24 et 25.

## PROJET DE LOI.

---

A decorative signature of the name 'Leopold' in a highly ornate, calligraphic script. The letters are intertwined with flourishes, and the 'L' is particularly large and stylized.

ROI DES BELGES.

*À tous présents et à venir, salut.*

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances présentera aux Chambres, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Département des Travaux Publics un crédit spécial de six millions (fr. 6,000,000), destiné, à concurrence de 4,000,000 de francs, à l'extension du matériel de traction et de transport nécessaire à l'exploitation des chemins de fer de l'État, et à concurrence de 2,000,000 de francs, à la continuation des travaux en cours d'exécution et à des constructions nouvelles urgentes.

ART. 2.

Ce crédit sera couvert au moyen de bons du Trésor.

Donné à Laeken, le 12 juin 1864.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

JULES VANDERSTICHELEN.

*Le Ministre des Finances,*

FRÈRE-ORBAN.

---