

(1)

(N° 48)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 DÉCEMBRE 1864.

Crédits spéciaux et complémentaires de deux millions pour extension et renouvellement extraordinaire du matériel d'exploitation des chemins 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, qui a pour objet de mettre à la disposition du Département des Travaux Publics un crédit de deux millions pour augmenter et renouveler le matériel d'exploitation des chemins de fer de l'État.

Ce crédit se répartit comme suit :

a. Crédit spécial pour extension du matériel fr.	1,000,000
b. Crédit complémentaire au budget de l'exercice 1864, pour renouvellement extraordinaire du matériel fr.	1,000,000
Ensemble. fr.	<u>2,000,000</u>

I *Extension du matériel.*

Le crédit spécial de quatre millions alloué au Département des Travaux Publics par la loi du 14 septembre dernier, pour augmenter les moyens de traction et de transport, est totalement engagé pour la construction du matériel suivant :

25 locomotives,	
25 tenders,	
600 wagons à charbon de 10 tonnes,	
100 — — — 15 —	
80 — freins 10 —	
100 — freins-lestés	
15 — pour chevaux,	
15 — — équipages,	
25 camions tapissières.	

Selon la déclaration faite dans l'Exposé des motifs joint à l'appui du projet de loi, le crédit demandé était destiné à pourvoir aux besoins les plus urgents de l'exploitation du railway de l'État, mais ne permettrait pas de faire face, dans l'avenir à l'augmentation sans cesse croissante du trafic et notamment à l'accroissement des transports qui devait être la conséquence de la réforme des tarifs.

On a vu, en effet, dans la note préliminaire au budget de 1865, que le mouvement des grosses marchandises, d'après les évaluations les plus modérées, présenterait en 1864, une augmentation de 14 p. % comparativement à l'exercice précédent. Les résultats obtenus depuis constatent que ces prévisions n'avaient rien d'exagéré. Le tonnage des grosses marchandises embarquées pendant les neuf premiers mois de l'année courante s'est élevé, à 3,707,156 tonnes. La même période de l'exercice antérieur présente un mouvement de 3,212,142. Il y a donc une augmentation de près de 500,000 tonnes en faveur des neuf premiers mois de l'année 1864.

Pour faire ressortir toute l'importance de ce chiffre, je ferai remarquer que le tonnage des grosses marchandises, embarquées pendant tout l'exercice 1863, ne présente qu'une augmentation totale de 202,161 tonnes, par rapport à l'année 1862 et que la moyenne de l'augmentation annuelle pendant la dernière période quinquennale n'a été que de 280,000 tonnes.

Le mouvement des voyageurs suit également une progression constante. Ainsi, le nombre de voyageurs transporté par le chemin de fer pendant les neuf premiers mois de l'année courante accuse une augmentation de plus de 350,000 voyageurs sur la période correspondante de l'exercice 1863. C'est à cette augmentation et surtout à l'institution des trains de banlieue qu'il faut attribuer l'insuffisance des voitures à voyageurs dont la pénurie s'est vivement fait sentir pendant la saison d'été.

L'insuffisance de notre matériel étant d'ailleurs généralement reconnue, je crois pouvoir me borner aux seules indications qui précèdent.

Le crédit d'un million qui fait l'objet du paragraphe 1^o du projet de loi ci-annexé, sera consacré à couvrir les frais de construction du matériel le plus indispensable pour assurer le service des voyageurs et pour améliorer, dans une certaine mesure, celui des marchandises.

Ces dépenses se subdivisent comme suit :

29 voitures à voyageurs de 1 ^{re} classe.	fr.	261,000	»
13 — — — 3 ^e —		82,000	»
16 — mixtes pour dames		112,000	»
23 wagons à bagages		115,000	»
86 — de 10 tonnes pour transport de rails et de marchandises		215,000	»
86 — à charbon de 10 tonnes		215,000	»
Total	fr.	<u>1,000,000</u>	»

Le Gouvernement croit devoir exprimer de nouveau le regret de ne pouvoir demander à la Législature, un crédit plus important, et de se trouver dans la

nécessité, en présence des charges nombreuses auxquelles le Trésor doit pourvoir, de limiter ses propositions aux besoins les plus urgents du service.

Toutefois, lorsque la situation du Trésor le permettra, je me ferai un devoir de solliciter successivement les crédits indispensables pour compléter nos moyens d'exploitation et mettre ainsi l'administration à même d'assurer en tout temps, la régularité des transports.

II. *Renouvellement du matériel.*

Par la loi du 21 avril dernier, il a été ouvert au Département des Travaux publics, pour renouvellement extraordinaire du matériel des transports, un crédit de 1,073,000 francs, complémentaire au budget de l'exercice 1863, auquel il a été rattaché.

Comme l'indique l'exposé des motifs, produit à l'appui du projet de loi, le crédit demandé était destiné à couvrir les dépenses, à résulter du remplacement extraordinaire de voitures et wagons, dont l'administration avait dû ordonner la démolition, dans le courant de l'exercice 1863, pour cause de vétusté, et qu'il n'avait pas été possible de reconstruire au moyen des ressources ordinaires du budget

Il a été mis en adjudication, sur le crédit complémentaire de l'exercice 1863 et sur la somme allouée, au budget de 1864, pour renouvellement ordinaire, savoir :

32	voitures à voyageurs de 1 ^{re} classe.
14	— — — 3 ^e —
530	wagons à charbon de 5 tonnes.
30	— — — 10 —
100	— plats de 10 tonnes pour marchandises.
100	— fermés de 10 tonnes.

Toutefois les ressources dont l'administration disposait n'ont pas permis de renouveler tout le matériel, dont la mise hors de service a été reconnue indispensable à la sécurité de l'exploitation. Le nombre de wagons démolis et non remplacés, à la date du 1^{er} novembre 1864, se répartit comme suit :

43	voitures à voyageurs,
266	wagons à marchandises de diverses catégories.

Au surplus, il faut tenir compte des démolitions qui devront être décrétées jusqu'à la fin de l'année, et qui viendront augmenter les dépenses auxquelles les allocations ordinaires du budget ne permettent pas de pourvoir.

Ces renouvellements extraordinaires doivent principalement être attribués à cette circonstance qu'une grande partie de notre matériel a été construit à une époque déjà éloignée, et que l'insuffisance même de ce matériel oblige l'administration, à en augmenter considérablement le parcour pour tirer le plus grand parti possible des moyens dont elle dispose.

Je crois utile de reproduire ici quelques explications qui ont été données à la Législature pour justifier de la nécessité de ces renouvellements périodiques.

L'économique gestion du railway de l'État impose au Gouvernement le devoir de ne laisser dépérir aucun des éléments de cet important instrument de travail. Les Chambres se rappelleront, d'ailleurs, que les chemins de fer ont eu à subir périodiquement des renouvellements extraordinaires de diverses natures, seulement ils se produisent aujourd'hui dans des proportions relativement restreintes, eu égard au grand développement du trafic et des moyens de transport. Cette situation satisfaisante est le résultat des renouvellements qui se font incessamment par voie de réparation, et qui ont eu pour conséquence d'améliorer considérablement le matériel fixe et roulant. Ainsi, entre autres, les locomotives, voitures, wagons, etc., ont été reconstruits dans des conditions à en augmenter notablement la durée et les services à en retirer.

Le nouveau crédit que le Gouvernement sollicite aujourd'hui, sera consacré à la reconstruction de :

283	wagons à charbon de 10 tonnes.
13	voitures à voyageurs de 1 ^{re} classe.
28	— — — 3 ^e —

Dans l'estimation de la dépense que comporte la reconstruction de ces véhicules, il n'a pu être tenu compte, comme précédemment, de la valeur des roues et essieux, parce que l'administration se propose d'augmenter le calibre de ces pièces de manière à en augmenter la solidité et la durée, et à obtenir plus de sécurité dans la marche des trains.

J'ajouterai qu'il s'agit d'une dépense toute exceptionnelle et qu'il n'est pas probable que l'on soit obligé de reproduire ultérieurement une demande de crédit de cette importance. Toutefois, il est à prévoir que l'allocation ordinaire du budget pour frais de renouvellement et d'entretien devra être successivement majorée pour être mise en rapport avec l'augmentation du nombre de locomotives, voitures, wagons, etc.

Je me persuade que les Chambres reconnaîtront toute l'utilité des propositions que le Gouvernement a l'honneur de leur soumettre et qu'elles voudront bien approuver le projet de loi ci-annexé.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

PROJET DE LOI.

eopold,

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, en Notre Nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Département des Travaux Publics des crédits spéciaux et complémentaires s'élevant à deux millions (fr. 2,000,000) et destinés 1° à concurrence d'un million, à l'extension du matériel des transports, et 2° à concurrence d'un million, au renouvellement extraordinaire du matériel.

Ce dernier crédit formera le chapitre X, art. 85 du budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1864.

ART. 2.

Ces crédits seront couverts au moyen de bons du Trésor.
Donné à Laeken, le 7 décembre 1864.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,
JULES VANDERSTICHELEN.

Le Ministre des Finances,
FRÈRE-ORBAN.
