Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 JANVIER 1871.

Crédit spécial de 6,500,000 francs au Département des Travaux Publics.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Gouvernement a l'honneur de soumettre aux chambres le projet de loi ci-joint ayant pour objet les crédits nécessaires :

1^o Pour l'extension du matériel de traction et de transport, savoir :

30 locomotives	fr.	1,650,000
1,000 wagons		2,500,000
3,000 bâches		300,000
	Fr.	4,450,000

2^o Pour l'établissement de voies de garage et de manœuvre et autres installations ayant pour but de faciliter le chargement et le déchargement des wagons, etc. fr. 1,750,000

3^o Pour l'extension des lignes et appareils télégraphiques . fr. 300,000

Ensemble . . . fr. 6,500,000

Les explications suivantes permettront d'apprécier l'opportunité et la nécessité de cette demande de crédits :

I. *Matériel de traction et des transports.*

Si le commerce et l'industrie se plaignent généralement de *l'insuffisance* des moyens de transport dont disposent les chemins de fer de l'État, c'est qu'ils ne connaissent pas les véritables causes de cette insuffisance qui est plus apparente que réelle.

Je constate, avant tout, que personne n'eût osé espérer, vers le mois d'août dernier, que les transactions d'affaires ne subiraient point le contrecoup des événements de guerre, qui affligent deux grandes nations, nos proches voisins. Cela est si

vrai, que le Gouvernement jugea nécessaire de demander aux Chambres l'autorisation de déroger à la loi de comptabilité et de pouvoir traiter à main ferme, au lieu de recourir à l'adjudication publique, pour les marchés à contracter par l'État. En agissant ainsi, il avait pour but de répartir les commandes entre tous les établissements industriels, en vue de les maintenir en activité pendant l'hiver, dans l'intérêt des travailleurs. L'administration s'empressa même de contracter d'urgence, entre autres, pour la fourniture de trente et une locomotives et quatre cent quatre-vingts wagons, prévus au budget de 1871 bien qu'il ne fût pas encore voté par les Chambres.

Les circonstances et les causes qui ont plus particulièrement contribué à paralyser l'expédition des masses de transports offerts inopinément, peuvent se résumer comme suit :

Les sucreries du nord de la France viennent entreposer leurs produits en Belgique en quantités énormes, ce qui absorbe beaucoup de matériel pour des *transports additionnels et accidentels*.

Nos bassins de Charleroi et de Mons, qui précédemment exportaient leurs charbons en France, presque exclusivement *au moyen de wagons des Compagnies françaises*, effectuent actuellement d'importantes expéditions vers l'Allemagne et la Suisse, au moyen du matériel de l'État. Ces transports constituent donc un *trafic nouveau*, tout à fait accidentel, nécessitant l'emploi d'un nombre de wagons d'autant plus considérable qu'ils restent plus longtemps en route par suite, entre autres, de la grande distance à parcourir et des délais accordés par les conventions relatives à l'échange du matériel. Il en est de même du bassin houiller de Liège, qui, comme celui de Charleroi, recevait du charbon de l'Allemagne, *chargé sur wagons étrangers* ou sur matériel belge en retour et qui, actuellement, exporte ses produits vers cette contrée. En outre, depuis le blocus des ports du nord de l'Allemagne et l'interruption d'autres lignes de communication, notre pays sert de voie de transit pour beaucoup de matières premières et de marchandises destinées notamment à l'Allemagne et à la Suisse, transports qui, dans le passé, empruntaient d'autres directions. Comme il faut pour les effectuer, selon les points de destination, du double au décuple du temps nécessaire aux transports à l'intérieur, on comprend à quel degré ils influent sur l'utilisation du matériel.

Pendant plusieurs mois, l'administration a été privée d'un très-grand nombre de wagons à marchandises et de bâches, retenus en France et en Allemagne par les événements de guerre. Plus tard, l'administration est parvenue à obtenir, en location, un millier de wagons des compagnies françaises, lesquels, joints aux wagons belges qui ont pu nous être restitués ou remplacés par ceux de lignes allemandes, ont amélioré la situation ; mais nous étions devant un *arriéré de transports* très-considérable, causé principalement par les fréquentes interruptions de service sur les lignes étrangères. Ce sont surtout ces interruptions successives pendant 10, 15, 20 jours, etc., qui ont le plus contribué à aggraver la situation, puisqu'elles avaient pour résultat, non-seulement d'entraver le retour du matériel vide et les expéditions d'Allemagne qui devaient nous fournir également des wagons, mais de stériliser en outre l'utilisation d'une masse de wagons *chargés* dans nos stations, prêts à être expédiés et qui encombraient les voies de

chargement, de garage, etc., au point de rendre parfois les manœuvres impossibles. D'un autre côté, pendant que l'administration luttait contre ces difficultés, que tout le matériel du monde n'aurait pu atténuer — bien au contraire — les transports continuaient à nous être offerts comme s'il n'y avait point d'interruption ; de là, de jour en jour, un plus grand encombrement de marchandises à charger. Lorsqu'il devient enfin possible d'expédier les wagons chargés, garés un peu partout dans diverses stations, il nous arrive de devoir en différer l'envoi dès le second jour de la reprise du service, parce que, à leur tour, les stations allemandes se trouvent encombrées.

Enfin, par suite de nouveaux courants de transports, il s'est trouvé que l'installation de certaines stations était insuffisante pour accélérer le chargement, le déchargement, etc. ; de là, encore des chômages du matériel.

Je me borne à indiquer sommairement les causes de perturbations dans le service qui ont le plus influé à rendre apparente l'insuffisance de notre matériel, lequel, dans des conditions normales, eut permis de faire des transports beaucoup plus considérables que ceux effectués.

D'ailleurs, l'administration avait, dès le commencement de l'année dernière, pris des mesures pour mettre, entre autres, le nombre de wagons charbonniers au niveau des nécessités du trafic, constatées de commun accord par une commission mixte, composée de délégués de l'industrie et de fonctionnaires de l'administration.

Voici comment il est rendu compte des résolutions proposées par cette commission, à l'occasion d'une demande de crédits soumise aux Chambres, pour extension du matériel, dans la séance du 22 mars 1870 :

« Dès le mois de septembre 1869, l'industrie charbonnière a réclamé contre » l'insuffisance du matériel pour le transport du charbon.

» Tout en reconnaissant cette insuffisance, le Département des Travaux » Publics pensait que cette situation n'aurait qu'une durée très-limitée, et qu'elle » n'était que la reproduction d'un fait constaté de tout temps, à certaines époques » de l'année, et qu'en présence de l'extension qu'avait reçue le matériel des » transports du chemin de fer de l'État, il était difficile d'admettre que ce maté- » riel fût insuffisant pour répondre aux besoins d'un trafic normal.

» Cependant la pénurie persista et, notamment sous le rapport de la durée, » elle prit des proportions qui dépassèrent sensiblement celles des années » antérieures.

» Vers le milieu de novembre 1869, une députation des exploitants des » différents bassins houillers du pays se rendit à Bruxelles, à l'effet d'insister sur » la nécessité de prendre des mesures qui missent désormais l'industrie houillère » à l'abri des inconvénients graves qui résultaient pour elle de la pénurie du » matériel de transport.

» Dans l'audience qu'il accorda à cette époque, le chef du département lui pro- » posa d'instituer une commission composée de fonctionnaires du chemin de fer et » de délégués des industriels, à l'effet de rechercher les moyens de concilier, en » ce qui touche ce matériel, les besoins des différents centres producteurs du » pays avec ceux du service de l'exploitation.

» Cette commission ne tarda pas à être constituée, et, après de nombreux

» travaux, elle fut unanime à déclarer qu'en présence de la durée et de l'importance de la pénurie du matériel, en 1869, et en prévision surtout d'un développement du trafic amené par la reprise d'affaires qui s'est manifestée vers la fin de 1869 et qui, selon toutes les probabilités, ne fera que s'accroître, il était indispensable, tant dans l'intérêt de l'industrie que dans celui du chemin de fer lui-même, de pouvoir disposer, pour l'automne prochain, d'un matériel charbonnier plus considérable. Elle estima que l'effectif de ce matériel devait être porté à 6,500 véhicules. Le Gouvernement adopta ces conclusions. »

Au moyen du crédit spécial alloué par les Chambres et des crédits budgétaires disponibles pour les exercices 1870 et 1871, le Gouvernement a pu adjuger ou traiter à main ferme, pendant l'année dernière, pour la fourniture de :

59 locomotives
et 1,590 wagons.

Voici la situation de notre matériel de transport au 1^{er} janvier 1870, comparée à la situation de ce même matériel le 1^{er} janvier 1871, avec l'indication des commandes en cours d'exécution et du matériel repris à la Société générale d'exploitation.

A la date du 1^{er} janvier 1870, le nombre de wagons pour le transport des marchandises s'élevait à 9,573
dont 5,597 wagons à charbon.

Ensuite de marchés approuvés, en 1869, il restait à en fournir, 617
qui ont été mis en service pendant les premiers mois de 1870.

En outre, dans le courant de ce dernier exercice, il a été contracté, à charge des budgets de 1870 et de 1871 ou du crédit spécial alloué par les Chambres, pour la fourniture de 1,590 wagons. — Sur ce nombre il n'en a été livré, jusqu'au 31 décembre dernier, que. 1,063

Ensemble. 1,680

Pendant le même exercice. 528
wagons à marchandises ont été démolis ou transformés en matériel pour le service des voies, etc.; de sorte que le nombre de wagons à marchandises neufs, mis en service pendant l'exercice 1870, s'est élevé à. 1,152

Ce qui porte la situation de ce matériel, au 1^{er} janvier courant à. 10,725
wagons dont 6,478 à charbon.

On vient de voir que sur les 1,590 wagons commandés en 1870, il en restait à fournir, à la date du 1^{er} janvier courant (1,590 — 1,063). 527

De son côté, la Société générale d'exploitation a fait, au commencement de l'exercice 1870, des commandes importantes de wagons à marchandises et il résulte d'une situation arrêtée à la date du 10 novembre dernier, qu'il restait à en livrer *prochainement*. 1,400

A reporter. 1,927

Report. 4,927
 indépendamment des 4,854 wagons neufs que cette compagnie a mis successivement en service pendant les 15 derniers mois.

On ne doit pas perdre de vue que la grande extension donnée à son matériel par cette Compagnie avait surtout pour but de développer la concurrence qu'elle faisait aux lignes exploitées par l'État et qu'il était par conséquent destiné à détourner une partie du trafic acquis à notre réseau. Il est donc évident que la majeure partie de ce matériel pourra être utilisé par l'État à l'extension des transports.

Ces considérations, entre autres, ont déterminé le Gouvernement à borner sa demande de crédit à la somme nécessaire pour la construction de. 4,000

wagons, ce qui permettra de mettre successivement en service pendant l'exercice courant 2,927
 wagons qui, ajoutés aux 4,152

wagons, dont le matériel de transport de l'État a été augmenté pendant le 2^e semestre de 1870, portera à. 4,079

le nombre des wagons neufs qui aura été ajouté à notre matériel ou qui le sera avant l'automne prochain.

En résumé, le matériel du Réseau de l'État comprendra prochainement, y compris les. 10,725
 wagons existant au 1^{er} janvier. 527
 id. restant à fournir, et. 4,000
 id. à commander au moyen du crédit sollicité par le projet de loi ci-joint.

Soit ensemble 12,252

wagons dont 7,609 à charbon.

Enfin, par suite de la reprise d'une notable partie des lignes de la Société générale d'exploitation, l'administration disposera d'un matériel de transport évalué, d'après les indications de la société, à 7,982
 wagons, y compris 6,174 wagons à charbon, dont une bonne partie était destinée à faire la concurrence au chemin de fer de l'État.

L'ensemble du matériel comprendrait donc un nombre total de wagons, pour transports de marchandises, d'environ 20,234
 dont 13,780 wagons à charbon.

De cet exposé il ressort que notamment, sans les interruptions de service qui ont eu pour conséquence l'encombrement des marchandises, de devoir différer l'expédition des wagons chargés et le retour du matériel vide, que sans les autres circonstances qui ont influé à rendre le service des plus difficile, le matériel eût été suffisant pour effectuer les transports.

Les Chambres reconnaîtront, avec le Gouvernement, qu'au moyen des 2,927 wagons qui seront livrés avant l'automne prochain, il sera possible de faire face à un accroissement très-considérable de transport.

Locomotives. — Le Gouvernement a contracté, en 1870, pour la fourniture, pendant les premiers mois de 1871, de 59 locomotives, dont 5 puissantes machines sont destinées à effectuer la traction des convois sur les plans inclinés d'Ans à Liège. De son côté, la Société générale d'exploitation a mis en service, dans le courant du dernier exercice, 52 locomotives neuves, sur 59 qu'elle avait commandées en juillet 1868; les 7 restant à livrer doivent être fournies à court délai et porteront à 46 le nombre de machines que l'administration pourra allumer en plus prochainement. Les 50 locomotives, qui pourront être adjudgées au moyen du crédit sollicité, élèveront ce nombre à 76 avant la fin de l'exercice courant. L'administration estime qu'avec de pareilles ressources, elle sera en mesure d'assurer un bon service, quoi qu'il arrive.

Bâches. — Il est probable que peu des bâches retenues en Allemagne et en France, depuis la guerre, nous rentreront en état d'être maintenues en service; il est donc urgent d'en commander. L'administration aura à régler plus tard avec les exploitations étrangères pour récupérer, au profit du Trésor, la valeur des bâches qui ne seront pas reproduites et de celles qui le seront dans un état de détérioration les rendant impropres à leur usage. Il en sera de même en ce qui regarde nos wagons retenus à l'étranger.

II. *Voies de garage et autres installations propres à faciliter le chargement, le déchargement, etc., des wagons.*

J'ai indiqué plus haut, au nombre des causes ayant contribué à paralyser l'expédition des transports, l'encombrement qui a été la conséquence, entre autres, de l'insuffisance des voies de garage, de chargement et de déchargement, etc., dans certaines stations. On comprend qu'en effet il ne suffit point de commander du matériel pour être à même d'assurer les transports d'une manière régulière et que l'on doit, de toute nécessité, faire coïncider toute extension *importante* du matériel, avec l'établissement, dans les stations d'expédition et à grande concentration de mouvement, de l'étendue de voie strictement indispensable pour garer les wagons vides, en opérer le chargement, effectuer les manœuvres pour la composition des trains au départ et à l'arrivée, opérer le déchargement, etc., et cela indépendamment de la construction de hangars pour les marchandises sujettes à détérioration.

Cette vérité sera rendue plus saisissante en se représentant que la quantité de 4,079 wagons neufs qui entreront dans la circulation avant l'automne prochain, nécessite, pour être placé bout à bout, une étendue de 28 $\frac{1}{2}$ kilomètres de voies, et que pour satisfaire à toutes les exigences du service qui viennent d'être indiquées, il faudrait un développement de voies triple. Ainsi, dans la station des bassins à Anvers, qui compte 12 $\frac{1}{2}$ kilomètres de voies, pendant ces derniers temps, on s'est trouvé très-gêné dans la manœuvre des 1,000 wagons que l'on a été dans le cas d'y amener à certains moments.

Il faudra, en outre, faire l'acquisition d'engins de chargement, de plates-formes, de ponts à peser, etc.

Enfin, il faudra acquérir des terrains pour donner aux voies, dans certaines

stations, le développement que commande l'extension des transports et que l'exiguïté du terrain a obligé d'ajourner jusqu'ici.

L'administration s'appliquera à réaliser, au moyen du crédit de 1,750,000 fr., pétitionné pour cet objet, et d'autres ressources dont elle dispose, les installations les plus urgentes, notamment dans les stations où le développement du trafic s'est le plus accentué.

En ce qui regarde le matériel de traction et de transports, l'administration tiendra strictement la main à ce que les délais de fourniture soient observés, et elle appliquera avec rigueur les amendes encourues pour retard. Par contre, le Gouvernement compte instituer une prime par chaque jour d'avance dans les fournitures sur les dates fixées pour les livraisons.

En un mot, rien ne sera négligé pour que vers l'automne prochain l'installation des principales stations et la situation du matériel puissent répondre à une notable augmentation de transports.

III. *Télégraphes.*

En terminant l'exposé des motifs de la loi du 3 juin 1870 sur les tarifs télégraphiques, mon prédécesseur annonçait l'intention de proposer de nouvelles dépenses pour l'extension du réseau télégraphique.

Ces dépenses sont nécessitées par le développement considérable des correspondances : le nombre des télégrammes à l'intérieur, qui exigent la plus grande somme de travail et dont l'écoulement doit être le plus rapide, a quadruplé de 1865 à 1870. Dans la même période, le nombre des télégrammes internationaux a presque doublé.

Ce développement sans exemple comporte une augmentation considérable des lignes et des appareils. D'autre part, la reprise par l'État des lignes de la Société générale d'exploitation de chemins de fer et l'ouverture successive de plusieurs nouvelles lignes à exploiter, soit par l'État, soit par des Sociétés concessionnaires, mettront le Gouvernement dans le cas d'établir des fils ou des appareils supplémentaires et même des lignes télégraphiques, tant pour apporter à cette exploitation un élément essentiel de sécurité et de régularité que pour rendre la correspondance privée accessible à un plus grand nombre de localités rurales.

Malgré les facilités déjà offertes au public, des démarches incessantes sont faites auprès de mon Département pour obtenir de nouveaux bureaux télégraphiques. Les localités qui n'ont pas une importance suffisante pour justifier l'installation d'un embranchement spécial pourront être desservies successivement, à mesure qu'elles se trouveront comprises sur le parcours des lignes que réclame le service d'exploitation des voies ferrées nouvelles.

Le développement des correspondances pendant les dernières années, et pendant l'exercice écoulé surtout, a donné lieu à un encombrement considérable du réseau actuel. Il est certes impossible de régler les moyens de correspondance de manière à satisfaire, sans aucun retard, à une affluence subite et inattendue ; mais lorsque ce fait se reproduit souvent dans les mêmes relations, il importe de recourir aux fils supplémentaires, en vue de dégager les bureaux qui se servent de la même ligne.

Le crédit de francs 160,000, alloué par la loi du 12 juin, étant épuisé, il m'a paru indispensable, pour satisfaire à ces intérêts divers, de proposer aux Chambres d'attribuer un nouveau crédit de 300.000 francs, destiné à faire face aux objets de dépense suivants :

<i>A.</i> Établissement de 1,500 kilomètres de fils supplémentaires, à 65 francs par kilomètre.	fr. 97,550
<i>B.</i> Établissement de 370 kilomètres de lignes nouvelles, à 209 francs par kilomètre.	77,300
<i>C.</i> Appareils et accessoires pour ces lignes et fils : 120 assortiments, à 560 francs l'un	67,200
<i>D.</i> Acquisition de 5 appareils à grande vitesse	7,000
<i>E.</i> Extension et amélioration des locaux et du matériel; raccordements souterrains, essais d'appareils et procédés nouveaux, travaux imprévus	51,150
Total égal au crédit demandé.	fr. 300,000

Le Ministre des Travaux Publics,

A. WASSEIGE.

PROJET DE LOI.

Léopold II,**ROI DES BELGES,***À tous présents et à venir, salut.*

Sur la proposition de Notre Ministre 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 cinq cent mille francs (fr. 6,500,000), destiné à concurrence : — de quatre millions quatre cent cinquante mille francs (fr. 4,450,000), pour l'extension du matériel de traction et des transports ; — d'un million sept cent cinquante mille francs (fr. 1,750,000), pour l'établissement de voies et installations destinées à faciliter l'emmagasinage, le chargement, le déchargement, etc., des marchandises ; — et de trois cent mille francs (fr. 300,000) pour l'extension des lignes et appareils télégraphiques.

ART. 2.

Ce crédit sera couvert, soit par des bons du Trésor, soit par l'émission d'obligations de la dette 4 $\frac{1}{2}$ p. % (6° série).

Donné à Bruxelles, le 18 janvier 1871.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. WASSEIGE.

Le Ministre des Finances,

V. JACOBS.