

(1)

(N° 83.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} FÉVRIER 1871.

Crédit complémentaire de 83,000 francs au Département des Travaux Publics(1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. DESCAMPS.

MESSIEURS,

Le projet de loi soumis à vos délibérations a pour but d'allouer au Département des Travaux Publics un crédit complémentaire de 83,000 francs, destiné à parfaire le prix de 47,000 rails Vignole qui ont été reconnus nécessaires pour assurer les renouvellements de l'exercice 1870. L'insuffisance des crédits votés précédemment se justifie surtout par cette considération que l'État a résolu d'étendre, pour 1870, le système de martelage à la moitié des rails à fournir, soit à 23,500 pièces, au lieu de l'appliquer à 7,000 pièces seulement, ainsi que l'avaient prévu les amendements au budget des Travaux Publics pour les exercices 1869 et 1870 (voir Doc. parl., nos 103 et 109 de 1869).

EXAMEN DU PROJET DE LOI EN SECTIONS.

Les 1^{re}, 2^e, 3^e, 5^e et 6^e sections adoptent le projet de loi, sans observation.

La 4^e section constate avec satisfaction que l'administration du chemin de fer s'est décidée à étendre à la moitié des rails qui devaient lui être fournis en 1870, la proportion de ceux qui seraient fabriqués par des procédés perfectionnés. Elle félicite le Département des Travaux Publics de poursuivre, dans cette circonstance, la voie des améliorations, malgré les doutes qu'il avait émis (voir Doc. parl., n° 109 de 1869) sur la possibilité de progresser dans cette voie, et sur la convenance de faire supporter par les budgets ordinaires, les dépenses supplémentaires qu'exige la consolidation du matériel.

(1) Projet de loi, n° 44.

(2) La section centrale, présidée par M. THIBAUT, était composée de MM. BEECKMAN, MAGHERMAN, SNOY, DESCAMPS, VAN CROMPHAUT et BRASSEUR.

La section centrale, partageant l'avis de la 4^e section, croit que l'administration du chemin de fer ne doit rien négliger pour amener, dans l'état du matériel fixe et roulant, des perfectionnements dont profitera bien certainement, en dernière analyse, le compte d'exploitation. Toutefois, les renseignements fournis précédemment par le Gouvernement sur la question des rails martelés étant assez contradictoires, et ayant même, en dernier lieu, fait pressentir que l'usage des rails de cette espèce pourrait bien ne pas réaliser les espérances qu'on en avait conçues, la section centrale charge son rapporteur d'adresser à M. le Ministre des Travaux Publics les questions suivantes :

1^o Est-ce que, d'après les dernières observations faites sur l'emploi des rails martelés, on aurait constaté des avantages marqués qui justifient l'extension du système de martelage à la moitié des rails à fournir ? Quels ont été les résultats obtenus ?

2^o A quelles époques ont eu lieu les dernières adjudication et réadjudication auxquelles il est fait allusion dans l'exposé des motifs et quel a été, pour chaque fois, les prix demandés par les soumissions les plus basses ?

M. le Ministre nous a fait parvenir la réponse suivante :

« MONSIEUR LE RAPPORTEUR,

» J'ai l'honneur de répondre à la demande de renseignements que vous m'avez transmise, au nom de la section centrale chargée d'examiner le projet de loi tendant à ouvrir un crédit complémentaire de 85,000 francs au budget des Travaux Publics pour 1870.

» 1^o L'administration fait fournir par les chefs de service des voies et travaux des relevés périodiques de la situation des rails simplement laminés et des rails martelés placés dans les voies depuis deux à trois ans. Ces relevés ne la mettent pas à même jusqu'ici de se faire une opinion définitive sur le mérite comparatif des deux modes de fabrication. Elle a lieu de douter, toutefois, que les rails martelés présentent comparativement aux rails simplement laminés, une supériorité marquée et en rapport avec l'augmentation du prix de revient résultant du martelage.

» Lorsque l'administration a fait, à la fin de l'année 1869, les commandes nécessaires pour les renouvellements de 1870, elle était sous l'impression des faits significatifs constatés au chemin de fer Grand-Central belge, faits dont vous avez parlé à diverses reprises dans vos rapports parlementaires. Elle avait, en outre, été encouragée par la Chambre à développer l'usage des rails martelés (voir notamment le rapport n° 109 de 1869). C'est ainsi qu'elle a été amenée à étendre à la moitié, la proportion des rails de cette espèce à fournir pour 1870.

» Il est utile de signaler ici que les faits constatés par la compagnie du chemin de fer Grand-Central dans son rapport sur l'exercice 1869, sont beaucoup moins satisfaisants que ceux relatés dans ses rapports antérieurs.

» La compagnie continue néanmoins à montrer une grande confiance dans l'emploi des rails martelés. Quant à mon département, il pense, d'après l'expérience faite jusqu'ici sur son réseau, qu'il convient de procéder avec une certaine réserve à de nouvelles applications du mode dont il s'agit.

» 2° Les renseignements ci-après, répondent à la seconde question de la section centrale.

» *Adjudication du 17 novembre 1869.*

» Un lot de rails martelés Vignole de 2,773 tonnes, avec éclisses, boulons, écrous, rondelles et plaques de joints, à fr. 199 30 la tonne.

» Un lot, idem id. id.

» Un lot de rails simplement laminés de 2,273 tonnes avec éclisses, etc., à 184 49 id.

» Une commande supplémentaire de 1,000 tonnes a été faite sur ce lot.

» *Réadjudication du 23 février 1870.*

» Un lot de 2,273 tonnes de rails simplement laminés, avec éclisses, etc., à fr. 189 40 la tonne.

» Agrérez, Monsieur le Rapporteur, etc.

» *Le Ministre des Travaux Publics,*

» A. WASSEIGE. »

L'opinion de l'administration peut donc se résumer ainsi : « Il y a lieu de
» douter que les rails martelés présentent, comparativement aux rails simple-
» ment, laminés une supériorité marquée et en rapport avec l'augmentation
» du prix de revient résultant du martelage ; toutefois, les relevés périodiques
» que l'administration a fait faire de la situation des rails laminés et des rails
» martelés, ne la mettent pas à même de se prononcer définitivement sur le
» mérite comparatif des deux modes de fabrication. »

En l'absence de conclusions définitives de la part de l'administration du chemin de fer de l'État, nous croyons devoir rappeler en quelques mots les données obtenues dans une expérimentation analogue, entreprise sur une plus grande échelle, par la Compagnie du Grand-Central belge.

D'après le rapport de cette compagnie sur l'exercice 1868, les premiers rails martelés employés en 1867 avaient fourni des résultats tellement remarquables, que l'administration décida de ne plus employer d'autres rails que des rails martelés.

Cependant, d'après le rapport de 1869, les rails martelés mis en œuvre en 1868 avaient produit des résultats tout à fait contraires à ceux qui avaient été obtenus avec les rails de 1867. Or, il paraît que l'État s'était alimenté à la même époque, et aux mêmes sources, de rails de qualité similaire ; il n'est donc pas étonnant que les résultats constatés par les agents de l'administration aient laissé beaucoup à désirer. Le compte rendu de 1869 de la Compagnie du Grand-Central s'étend longuement sur les causes auxquelles on peut attribuer les résultats contradictoires, fournis par les rails livrés respectivement en 1867 et en 1868 et ces causes ont été résumées dans le rapport de la section centrale de la Chambre (Documents parlementaires n° 205 de 1869-70) sur le budget des

Travaux Publics pour l'exercice 1871; analysant ces causes et prévoyant pouvoir les combattre, l'administration de la compagnie a persisté dans l'emploi exclusif des rails martelés.

Elle ne s'est pas trompée, paraît-il, dans ses prévisions, car les résultats obtenus sur les rails martelés, fabriqués en 1869 concordent parfaitement avec ceux qu'avaient donnés les premiers rails martelés en 1867.

Quant aux prix, on peut dire aujourd'hui que les usines ne font plus de différence entre les rails martelés et les rails fabriqués par les procédés ordinaires. Déjà au commencement de 1868, nous avons vu la plupart des fabricants soumissionnaires de rails simplement laminés, déclarer ultérieurement, qu'ils consentaient à livrer à l'État des rails martelés au prix de la soumission par laquelle ils s'étaient engagés à fournir des rails ordinaires, et nous avons appris que, vers la fin de 1870, une grande compagnie a traité, pour des rails martelés, à des prix qui sont même inférieurs à ceux que l'État a donnés, à la même époque, pour des rails laminés.

Ces diverses considérations engageront, sans doute, le Département des Travaux Publics à poursuivre une expérience dont il est aujourd'hui permis d'attendre les résultats les plus satisfaisants.

La section centrale a approuvé le projet de loi à l'unanimité, et elle a l'honneur d'en proposer l'adoption à la Chambre.

Le Rapporteur,
J. DESCAMPS.

Le Président,
THIBAUT.