

I

(2^e ANNEXE AU N^o 2.)

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1844—1845.

BUDGET DU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'EXERCICE 1845.

DÉVELOPPEMENTS NOUVEAUX

A L'APPUI DES ALLOCATIONS DEMANDÉES

POUR LE CHEMIN DE FER,

(CHAP. III, SECT. 1^{re} DU BUDGET).

III

III

CHEMIN DE FER.



INTRODUCTION AUX DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET DE 1845,

ET

RAPPORT SUR L'EXPLOITATION EN 1844.

•



CHAPITRE III.

Chemin de fer.

La subdivision qui a été admise pour la répartition du budget du chemin de fer de l'exercice 1844, a été maintenue dans les propositions relatives au budget de 1845; ainsi le projet de budget pour l'exploitation du chemin de fer en 1845, est divisé en 11 articles, libellés de la manière suivante :

§ 1^{er}. — *Administration générale.*

ART 1 ^{er} . Traitements et indemnités des fonctionnaires, employés et gens de service. fr.	216,000
ART. 2. Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.	146,000

§ 2. — *Service de l'entretien des routes et stations.*

ART. 3. Traitements des fonctionnaires et employés.	122,125
ART. 4. Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.	1,097,000
ART. 5. Renouvellement des billes et fers.	360,000
A reporter. fr.	1,941,125

Report. fr. 1,941,125

§ 3. *Service de locomotion et d'entretien du matériel.*

ART. 6. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	127,000
ART. 7. Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.	2,785,000

§ 4. — *Service des transports.*

ART. 8. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	378,500
ART. 9. Main-d'œuvre, travaux, indemnités pour pertes et avaries, camionnage, etc.	573,000

§ 5. — *Frais de perception.*

ART. 10. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	198,500
ART. 11. Loyer de locaux.	7,800
Total. . . . fr.	<u>6,010,925</u>

Les développements nécessaires à la justification détaillée de chacune de ces allocations sont présentés plus loin dans le même ordre et sous la même forme que ceux produits à l'appui du budget de l'année 1844.

J'aurai à faire connaître la situation des dépenses du chemin de fer, le mouvement des transports de voyageurs et de marchandises, les produits de ces transports et enfin l'excédant des recettes sur les dépenses.

A la suite de ces résultats généraux prendront place les renseignements sur le matériel des transports, sur les accidents qu'on a eu à déplorer, sur les fournitures et le camionnage, sur le renouvellement des rails et sur les économies apportées dans la consommation du coak.

Les dépenses de l'exploitation du chemin de fer en 1845, sont évaluées à la somme de. fr. 6,010,925 »

Celles de 1844 s'élèveront à. 5,765,430 80

Augmentation en 1845. fr. 245,494 20

Le tableau ci-après présente la comparaison, article par article, des dépenses de l'année 1844 avec les allocations demandées pour 1845.

NATURE DE LA DÉPENSE.	DÉPENSES	ALLOCATIONS	DIFFÉRENCI	
	DE	DEMANDÉES	AU BUDGET DE 1845	
	L'EXERCICE 1844	POUR 1845	EN PLUS	EN MOINS
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
§ 1 ^{er} . — ADMINISTRATION GÉNÉRALE.				
ART. 1 ^{er} Traitements et indemnités des fonctionnaires, etc.	207,336 68	216,000 00	8,663 32	•
ART. 2 Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.	156,166 88	140,000 00	•	10,166 88
§ 2 — SERVICE DE L'ENTRETIEN DES ROUTES ET DES STATIONS.				
ART. 3 Traitements et indemnités des employés	114,280 96	122,125 00	7,844 04	•
ART. 4 Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.	1,069,690 38	1,097,000 00	27,309 62	•
ART. 5. Renouvellement de billes et fers. . .	216,100 00	360,000 00	143,900 00	•
§ 3 — SERVICE DE LOCOMOTION ET D'ENTRETIEN DU MATÉRIEL.				
ART. 6. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	125,718 09	127,000 00	1,281 91	•
ART. 7 Main-d'œuvre, travaux, fournitures, etc.	2,716,016 42	2,785,000 00	68,983 58	•
§ 4 — SERVICE DES TRANSPORTS.				
ART. 8 Traitements et indemnités des fonctionnaires, employés et gardes-convois..	377,775 29	378,500 00	724 71	•
ART. 9 Main-d'œuvre, travaux, fournitures, indemnités pour pertes et avaries. . .	578,548 87	573,000 00	•	5,548 87
§ 5 — FRAIS DE PERCEPTION.				
ART. 10 Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	196,277 39	198,500 00	2,222 61	•
ART. 11 Loyer de locaux.	7,519 84	7,800 00	280 16	•
	5,765,430 80	6,010,925 00	261,209 95	15,715 75
		5,765,430 80	15,715 75	
Augmentation		245,494 20	245,494 20	

Ce tableau fait voir que la majeure partie de l'augmentation demandée pour 1845 résulte :

- 1^o Du renouvellement de billes et fers :
- 2^o De la main-d'œuvre et des travaux de locomotion et d'entretien du matériel, et
- 3^o Des travaux de l'entretien des routes et stations.

Les causes de ces augmentations peu considérables sont faciles à apprécier.

Le renouvellement des billes et des rails, pendant plusieurs années encore, devra être considéré non comme un travail ordinaire d'entretien, mais comme une dépense extraordinaire. Les billes dans le principe ont été choisies dans toutes les essences, coupées en toute saison et leur pose sur plusieurs lignes a été faite d'une manière pour ainsi dire provisoire; de là la nécessité d'un renouvellement exceptionnel.

Les rails trop faibles qu'on avait admis dans les premières années de l'exploitation, ont eu aussi une durée moins longue que leur durée normale.

Le service de locomotion et d'entretien du matériel a exigé de plus fortes dépenses proportionnellement à l'augmentation même des transports.

Plusieurs lignes nouvelles n'ayant été livrées à l'exploitation et mises à l'état d'entretien que dans les derniers mois de 1843, les frais d'entretien des routes et des stations ont dû être relativement augmentés.

L'on trouvera au tableau ci-annexé sous le n° XLVI, le relevé général des dépenses de 1844 et la comparaison de ces dépenses avec les allocations demandées pour 1845, et l'on pourra se convaincre par l'examen de ce tableau que, sauf quelques augmentations qui sont, du reste, suffisamment justifiées dans les développements du budget, le Gouvernement a basé généralement les allocations de 1845 sur les dépenses effectives de 1844.

Il ne faut pas perdre de vue que ces comparaisons portent non point sur les allocations du budget de l'exercice 1844, mais bien sur les dépenses effectives de cet exercice, dépenses qui diffèrent assez sensiblement des allocations du budget, lesquelles n'étaient en réalité que des prévisions.

Le petit tableau ci-dessous présente, pour chacun des articles du budget ayant trait au personnel du chemin de fer, l'indication des sommes allouées au budget de 1844, le montant des dépenses réelles de 1844 et enfin les allocations demandées pour 1845.

TRAITEMENTS ET INDEMNITÉS DES FONCTIONNAIRES ET EMPLOYÉS.	SOMMES	DÉPENSES	ALLOCATIONS
	ALLOUÉES AU BUDGET DE 1844.	EFFECTIVES DE 1844.	DEMANDÉES POUR 1845.
ART. 1 ^{er} . Administration générale . . .	196,000 00	207,336 68	216,000 00
» 3. Entretien des routes et stations.	142,310 00	114,280 96	122,125 00
» 6. Locomotion et entretien du matériel	125,460 00	125,718 09	127,000 00
» 8. Service des transports	381,560 00	377,775 29	378,500 00
» 10. Frais de perception.	222,010 00	196,277 39	198,500 00
Totaux . . . fr.	1,067,340 00	1,021,388 41	1,042,125 00

Il ressort de ce tableau que le personnel du chemin de fer pour lequel il a été alloué par le budget de 1844 une somme de fr. 1,067,340 00 ne coûtera, en réalité, en 1844, que 1,021,388 41

Il a donc été réalisé, depuis la discussion du budget de 1844,
une économie de. fr. 45,951 59

malgré la grande extension du transport des marchandises.

Les allocations demandées pour le personnel en 1845 sont inférieures à celles accordées en 1844, de fr. 25,215 ». Si ces mêmes allocations demandées pour 1845 sont quelque peu supérieures aux dépenses réelles de 1844, notamment celles des articles 1^{er} et 3, c'est, d'une part, parce que le traitement du Chef de la division des routes à la direction sera, en 1845, imputé sur le budget, alors qu'il a été prélevé sur le fonds de l'emprunt en 1844 (ce traitement s'élève en totalité à fr. 8,000 »), et, d'autre part, parce que l'entretien de la ligne de Braine-le-Comte à Namur occasionnera, en 1845, des dépenses imputables sur le budget et qui, en 1844, ont été prélevées sur le fonds de l'emprunt.

Le budget de l'exercice 1845 devant être soumis à la discussion des chambres avant la fin de l'année 1844 et par conséquent avant que le compte rendu des opérations du chemin de fer pendant cette année puisse être terminé, le Gouvernement a cru qu'il serait utile de communiquer aux Chambres, avec les développements du budget, les résultats principaux de l'exploitation obtenus pendant chacun des mois écoulés.

Ces résultats font l'objet des tableaux ci-annexés sous les n^{os} XLVII à LXII.

Nous avons vu que la dépense totale de l'exploitation du chemin de fer en 1844 s'élèvera à la somme de fr. 5,765,430-80 (*).

(*) Ces dépenses comprennent les frais extraordinaires ci-après qui ne sont pas de nature à se reproduire annuellement, savoir :

1^o Indemnité pour incendie de deux maisons situées à Sempst, en 1840 (en exécution d'une décision judiciaire). fr. 17,945 87

Cette somme est comprise dans les fr. 1,069,690-38 dépensés pour le service de l'entretien des routes et stations, travaux et fournitures. — Ces deux maisons ont été incendiées par les étincelles projetées par la cheminée d'une locomotive.

2^o Renouvellement du câble du plan incliné supérieur de Liège. 18,000

Le premier câble était en chanvre. Après plusieurs ruptures successives, qui n'ont d'ailleurs occasionné aucun accident, l'on a reconnu la nécessité de le remplacer par un câble en fil de fer, dont la durée sera probablement bien plus longue que celle du premier.

3^o Indemnité allouée pour perfectionnements apportés aux locomotives par M^r l'Ingénieur en chef mécanicien Cabry. 5,000

Et enfin 4^o loyer des bureaux de la direction à l'Allée-Verte. 5,300

En 1844, le chemin de fer a supporté une double dépense de ce chef en payant en même temps le loyer du local de la porte de Schaerbeek, les bureaux du ministère n'ayant pu quitter ce dernier local que vers la fin de septembre.

Le parcours des locomotives ou des convois pendant les neuf premiers mois de l'année a été de 363,605 lieues de 5 kilomètres. L'on estime que les quatre derniers mois fourniront un parcours d'environ 115,292 lieues ; de sorte que le parcours total des convois de toute espèce en 1844 est évalué à 478,897 lieues de 5 kilomètres.

La dépense totale d'exploitation s'élèvera donc approximativement en moyenne, à fr. 12-03 par lieue de parcours.

Ce chiffre qui comprend, comme nous venons de le voir, des dépenses extraordinaires, est cependant inférieur à la dépense moyenne des années antérieures. En effet l'exploitation du chemin de fer a coûté :

En 1841.		fr. 4,539,659 17
En 1842.		4,700,327 08
Et en 1843.		5,475,793 39

Le parcours des convois pendant ces mêmes années a été

En 1841, de		289,726 lieues de 5 kilom.
En 1842, de		317,818 id.
Et en 1843, de		375,434 id.

La dépense moyenne par lieue de parcours s'est donc élevée

En 1841, à		fr. 15 67
En 1842, à		14 79
Et en 1843, à		14 58

Si l'on établit une comparaison entre la dépense d'exploitation de 1844 et celle des années antérieures, en raison du développement du railway exploité respectivement pendant ces années, on trouve encore que la dépense de 1844 est moindre que celle des années précédentes ; en effet, il a été constaté, par les renseignements qui ont été mis entre les mains des membres de la législature, que le nombre de lieues de railway exploitées a été successivement,

En 1841, de		67 $\frac{3}{4}$ lieues de 5 kilom.
En 1842, de		79 $\frac{2}{10}$ id.
En 1843, de		96 $\frac{1}{2}$ id.
En 1844, de		111 $\frac{8}{10}$ id.

La dépense d'exploitation d'une lieue de chemin de fer pendant une année entière, s'est par conséquent élevée,

En 1841, à		fr. 67,006 04
En 1842, à		59,347 56
En 1843, à		56,743 97 ;

tandis qu'en 1844, la dépense par lieue exploitée ne s'est élevée qu'à fr. 51,569-14.

L'on doit donc reconnaître que, sous quelque rapport qu'on le considère, la dépense de l'exploitation de notre réseau de chemin de fer a été moindre en 1844 que pendant les années antérieures.

Le chemin de fer a été fréquenté pendant les neuf premiers mois de l'année 1844, par 2,632,223 voyageurs.

Si le mouvement des voyageurs pendant les trois derniers mois de l'année était seulement égal à celui des trois mois correspondants de l'année 1843, qui ont fourni ensemble 732,645 voyageurs, le chemin de fer aurait servi en 1844 à transporter dans toutes les directions 3,364,868 voyageurs, ce qui fait approximativement 10,000 voyageurs, terme moyen, par jour.

Les 2,632,223 voyageurs des neuf premiers mois se sont répartis comme suit dans les trois classes de voitures :

1 ^{re} classe.		285,580	ou 11 p. %
2 ^e »		712,956	ou 27 »
3 ^e »		1,633,687	ou 62 »
		<u>2,632,223</u>	<u>ou 100 »</u>

L'examen qui précède ne comprend ni les transports militaires ni les transports extraordinaires consistant pour les neuf premiers mois de 1844 en 12,811 voyageurs.

Le produit du transport des voyageurs pendant les 9 premiers mois de l'année a été de fr. 4,821,933-35 (non compris fr. 21,095, produit des transports militaires et extraordinaires). Si la recette des trois derniers mois est égale à celle des mêmes mois de l'année 1843 ou à fr. 1,297,162, le produit du transport des voyageurs s'élèvera approximativement, en 1844, à fr. 6,119,095-35. Le produit correspondant des voyageurs ne s'était élevé, en 1843, qu'à fr. 5,457,962-45 ; il y aura donc de ce chef une augmentation, en 1844, de fr. 661,132-90.

Le produit du transport des voyageurs pendant les neuf premiers mois de 1844 se répartit de la manière suivante entre les trois classes de voitures :

1 ^{re} classe		fr. 1,260,884 25	ou 26 p. %
2 ^e »		1,716,291 25	ou 36 »
3 ^e »		1,844,757 85	ou 38 »
Total.		<u>fr. 4,821,933 35</u>	<u>ou 100 »</u>

C'est surtout le transport des marchandises de roulage qui a pris une extension vraiment remarquable en 1844.

Le chemin de fer a transporté, pendant les neuf premiers mois de l'année,

375,639,399 kilogr. marchandises de roulage ; si le mouvement de chacun des trois derniers mois se maintient, comme le mois de septembre, à 47,000,000 kilog. environ, le mouvement de l'année entière sera de plus de 516,000,000 kilog., c'est-à-dire de 55 p. % ou plus de la moitié en sus des quantités transportées en 1843, lesquelles avaient été de 333,453,820 kilog.

Le produit du transport des marchandises de roulage pendant les neuf premiers mois de 1844 a été de fr. 2,340,235-65 ; si les trois derniers mois de l'année fournissent chacun une recette de fr. 383,000, égale à celle du neuvième mois, et cette hypothèse est très-vraisemblable, le transport des marchandises produira pendant l'année 1844 une recette totale d'environ fr. 3,489,000.

Le produit de ce transport a été :

En 1843. de fr. 2,247,000

L'augmentation en 1844 sera donc de fr. 1,242,000

c'est-à-dire de 55 p. % ou de plus de la moitié de la recette de 1843.

A deux époques différentes les mesures douanières prises par le *Zollverein*, ont donné lieu à des expéditions énormes de fer de fonte en gueuses, de Belgique en Allemagne.

Ces expéditions furent faites en novembre et décembre 1843, et pendant les mois de juillet et août 1844, et eurent Liège pour point de départ, bien que les fontes exportées provinssent non-seulement des usines de Liège, mais aussi de celles de Charleroy, qui y étaient amenées par la navigation à la descente, de la Sambre et de la Meuse.

L'on verra certainement avec intérêt l'importance du débouché nouveau ouvert par le chemin de fer à l'une de nos principales industries.

C'est à cette fin que l'on a annexé au présent rapport le relevé n° LI des expéditions de fonte qui ont eu lieu de Liège en Allemagne, depuis le mois de novembre 1843 jusqu'au mois d'août 1844.

La quantité de fonte exportée en Allemagne pendant ces dix mois est de plus de 27,000,000 kilog., dont plus de 12,000,000 kilog. ont été expédiés en novembre et décembre 1843, et plus de 9,000,000 kilog. pendant les mois de juillet et août 1844.

Ces renseignements feront apprécier toute l'activité qui a dû être mise en œuvre par l'administration pour pourvoir à ces transports extraordinaires, sans laisser en souffrance le service ordinaire des transports, déjà si important.

L'on n'ignore pas, d'ailleurs, que le Gouvernement, pour détruire l'effet fâcheux de l'augmentation de droits sur les fontes importées de Belgique dans les États de l'union allemande, s'était empressé de réduire de 50 p. % les frais de

transport sur le railway belge des fers exportés en Allemagne pendant les mois d'août et septembre 1844.

Les 375,639,399 kilog. de marchandises de roulage transportés pendant les neuf premiers mois de l'année 1844, se répartissent entre les diverses classes de la manière suivante :

1 ^{re} classe	293,409,300 kil. ou 78 p. %
2 ^e »	46,663,230 » ou 12 $\frac{1}{2}$ »
3 ^e »	3,471,630 » ou 1 »
Location de waggons, comprenant toute espèce de marchandises	32,095,239 » ou 8 $\frac{1}{2}$ »
Total égal.	<u>375,639,399 » ou 100 »</u>

Ainsi plus des trois quarts des marchandises de roulage transportées appartiennent à la 1^{re} classe du tarif ; un huitième seulement fait partie de la 2^e classe et seulement un centième de la 3^e classe ; le reste, ou moins d'un onzième, a été transporté par location de waggons et consiste indistinctement en marchandises de toutes les classes.

Le produit du transport des marchandises de roulage pendant les neuf premiers mois de l'année 1844 se subdivise comme suit entre les diverses classes :

La 1 ^{re} classe a produit. fr.	1,358,756 13 ou 58 p. %
La 2 ^e »	548,065 14 ou 23 $\frac{1}{2}$ »
La 3 ^e »	47,865 16 ou 2 »
Et la location de waggons	<u>385,549 22 ou 16 $\frac{1}{2}$ »</u>
Total.	<u>2,340,235 65 ou 100 »</u>

La troisième classe de marchandises qui a produit 2 p. % de la recette des marchandises de roulage, n'a fourni que 1 p. % des quantités transportées.

La 2^e classe a fourni moins du quart de la recette totale, et la première plus de la moitié ; le complément a été donné par la location de waggons, qui admet, comme nous l'avons déjà fait remarquer, des marchandises de toute espèce.

En somme, le produit total du chemin de fer, pendant les neuf premiers mois de l'année 1844, s'est élevé à fr. 8,477,958-03 ⁽¹⁾, savoir :

⁽¹⁾ Les renseignements statistiques qui précèdent sont extraits des tableaux ci-annexés, n^{os} XLVII, XLVIII, XLIX et L.

Voyageurs . . .	{	Civils	4,821,933 35	ou	56 $\frac{87}{100}$	p. %	}	57 p. %
		Militaires et extraordinaires.	21,095 00	ou	" $\frac{824}{100}$	id.		
Bagages			311,871 41	ou				3 $\frac{2}{5}$ id.
Marchandises.	{	Grosses marchandises ou marchandises de roulage . . .	2,340,235 65	ou	27 $\frac{60}{100}$	id.	}	39 $\frac{1}{3}$ id.
		Petites marchandises ou marchandises de messageries.	643,558 34	ou	7 $\frac{60}{100}$	id.		
		Chevaux et bestiaux	90,783 00	ou	1 $\frac{7}{100}$	id.		
		Équipages	165,076 00	ou	1 $\frac{95}{100}$	id.		
		Finances.	28,130 10	ou	" $\frac{33}{100}$	id.		
		Produits divers et extraordinaires.	55,275 18	ou	" $\frac{65}{100}$	id.		
Total égal			8,477,958 03					100

Ainsi le produit du chemin de fer pendant les neuf premiers mois de l'année 1844 se répartit approximativement de la manière suivante :

Transport des voyageurs et bagages.	60 p. %	du produit total.
Id. des grosses marchandises.	28 p. %	} 40 p. % id.
Id. des petites marchandises,		
fonds et valeurs, équipages, etc., etc.	12 p. %	

Les trois derniers mois de 1843 ont fourni une recette totale de fr. 2,451,012 29

On peut, sans exagération, espérer que les trois derniers mois de 1844 offriront, du chef de l'extension du transport des marchandises, une augmentation de 146,000 00

Le produit des trois derniers mois de 1844 peut donc être évalué à 2,597,000 00

Si l'on y ajoute la recette des neuf premiers mois, ou . . . 8,477,958 03

On trouve que le produit total du chemin de fer, en 1844, s'élèvera approximativement à 11,074,958 03

Soit en nombre rond. fr. 11,075,000 00

Nous avons vu que la dépense totale de l'exploitation s'élèvera, en 1844, à la somme de fr. 5,765,430-80. L'excédant des recettes sur les dépenses de 1844 s'élèvera, par conséquent, à environ fr. 5,310,000.

Le parcours total des convois, en 1844, sera approximativement de 478,897 lieues; de sorte que le produit total par lieue de parcours, s'élèvera à environ fr. 23-12, et l'excédant des recettes sur les dépenses à fr. 11-09.

Le produit total par lieue de parcours a été respectivement, pendant les années antérieures :

En 1841, de fr.	21 49
En 1842, de	23 47
En 1843, de	23 95

L'excédant des recettes sur les dépenses a été, pendant ces mêmes exercices,

En 1841, de fr.	5 82
En 1842, de	8 68
En 1843, de	9 37

Ainsi, sous ce rapport, le plus important de tous, le résultat de l'exploitation en 1844 sera bien supérieur à celui des années précédentes.

D'après les données que nous avons déjà énumérées plus haut, chaque lieue de chemin de fer exploitée a produit :

En 1841 fr.	91,901 60
En 1842	94,211 53
En 1843	93,206 62
Et en 1844	99,060 82

Sous ce rapport encore l'année 1844 sera plus avantageuse qu'aucune des années précédentes.

D'après les prévisions du budget des voies et moyens, les recettes du chemin de fer, pendant l'année étaient évaluées à f. 10,600,000

Nous venons de voir qu'elles s'élèveront en réalité à environ 11,073,000

Ainsi les produits de 1844 dépasseront les prévisions d'environ. fr. 473,000

Les recettes pendant l'année 1845 sont portées au budget des voies et moyens pour la somme de fr. 11,300,000

Les dépenses pour 6,010,925

Différence . . . fr. 5,289,075

L'excédant des recettes sur les dépenses s'élèvera donc, d'après les prévisions du budget de 1845, à fr. 5,289,075.

Le parcours total des convois pendant les neuf premiers mois de 1844 a été de 363,605 lieues de 5 kilom., qui se répartissent de la manière suivante entre le service des voyageurs et celui des marchandises :

Service des voyageurs.	243,358 lieues ou 67 p. %
id. des marchandises	120,247 » ou 33 »
Total égal.	<u>363,605 lieues ou 100 »</u>

Nous avons déjà vu que le produit total obtenu pendant ces neuf mois se répartissait en 60 p. % du chef du transport des voyageurs et bagages,
en 28 » id. des grosses marchandises,
et en 12 » id. des petites marchandises, etc.

On peut en conclure que les produits du transport des voyageurs et des marchandises sont proportionnels aux services effectués ou au nombre de lieues parcourues respectivement pour chacun des deux services.

Le tableau ci-dessous indique pour les neuf premiers mois de 1844, la répartition du parcours.

DÉSIGNATION DES MOIS.	SERVICE DES			<i>Observations.</i>
	VOYAGEURS.	MARCHANDISES.	TOTAL.	
Janvier	26,015	12,816	38,831	
Février.	24,523	11,807	36,330	
Mars.	28,260	11,203	39,463	
Avril.	25,504	12,798	38,302	
Mai	27,531	12,404	39,935	
Juin	26,265	13,272	39,537	
Juillet	28,174	14,466	42,640	
Août	28,122	16,105	44,227	
Septembre	28,964	15,376	44,340	
Total	243,358	120,247	363,605	

Le tableau ci-annexé sous le n° LII présente la situation du matériel des transport, à la date du 1^{er} de chacun des mois écoulés de 1844. L'administration possédait au 1^{er} septembre 1844 :

144 locomotives et tenders;
621 voitures pour voyageurs ;
1781 waggons pour marchandises ;
et 362 waggons divers pour service.

Il y avait, en outre, en construction à la même date :

Locomotives,	2	
Voitures pour voyageurs,	40	{ 14 diligences ; 26 waggons découverts ;
Id. pour marchandises, 232		{ 135 waggons pour fers, bois, ballots ; 8 id. pour bétail ; 25 id. pour bagages ; et 64 id. fermés pour marchandises.

Si l'on compare la situation du matériel au 1^{er} septembre, avec celle au 1^{er} janvier de l'année, on voit que, pendant les huit premiers mois, le matériel s'est augmenté

de 1 locomotive,
6 tenders,
15 voitures pour voyageurs,
196 waggons pour marchandises,
et 35 waggons divers pour service.

Toutes les locomotives en usage sur nos chemins de fer sont à 6 roues et construites d'après les systèmes admis sur les chemins de fer anglais.

Le Gouvernement a cru qu'il serait utile, et pour le service de l'exploitation et pour les constructeurs du pays, de faire l'acquisition d'une locomotive semblable à celles en usage sur les chemins de fer d'Amérique, et il a, à cet effet, conclu avec la maison Norris et C^e, à Philadelphie, un contrat pour la livraison d'une locomotive système américain; cette locomotive vient d'arriver à Anvers et sera très incessamment mise en service.

Depuis l'organisation du transport des marchandises sur nos chemins de fer, le matériel affecté spécialement à ce service a dû continuellement être augmenté d'année en année dans une très forte proportion pour faire face à l'extension continuelle prise par ces transports; le nombre total de waggons à marchandises, qui était de 673 au 1^{er} janvier 1841, sera, au 1^{er} janvier 1845, lorsque le matériel en construction sera achevé, de plus de 2000 waggons de toute espèce, c'est-à-dire du triple de ce qu'il était à la première de ces dates.

Malgré cette augmentation considérable, le matériel actuel des marchandises ne suffit pas pour effectuer régulièrement tous les transports, et si, comme tout le fait espérer, le service des marchandises continue à prendre du développement le moment est arrivé où l'on devra aviser à l'augmenter encore, sous peine de laisser le commerce et l'industrie en souffrance.

Le relevé ci-annexé sous le n^o LIII, fait connaître les accidents survenus sur le chemin de fer pendant les neuf premiers mois de l'année 1844.

Le petit tableau suivant présente la récapitulation et le classement de ces accidents :

	ACCIDENTS AYANT OCCASIONNÉ LA MORT ET POUVANT ÊTRE ATTRIBUÉS		ACCIDENTS AYANT OCCASIONNÉ DES BLESSURES PLUS OU MOINS GRAVES ET POUVANT ÊTRE AT- TRIBUÉS	
	à l'impudence des victimes	à des circonstances indépendantes de toute prévision	à l'impudence des victimes	à des circonstances indépendantes de toute prévision
Voyageurs	»	3	2	9
Personnes atteintes par les convois en circulant sur la route	4	»	1	»
Ouvriers et agents de l'administration . .	1	1	6	1
Suicides	2	»	»	»
Totaux	7	4	9	10

L'accident survenu au Vieux-Dieu le 17 mai 1844, a occasionné la mort de trois voyageurs et donné des blessures plus ou moins graves à neuf autres.

Des réclamations nombreuses ont été adressées au Gouvernement à l'effet d'obtenir des indemnités en réparation des dommages de toute espèce causés par cet accident ; mais le Gouvernement se fondant sur ce que cet événement n'a été amené ni par la faute, ni par la négligence de l'administration, mais qu'il est le résultat d'un concours de circonstances fortuites en dehors des prévisions de la prudence humaine et qu'il doit ainsi être regardé comme un cas de force majeure, a refusé de reconnaître aux victimes de cet accident le droit de réclamer une indemnité à sa charge.

Cependant, comme quelques-unes de ces victimes se trouvaient dans une position malheureuse, le Gouvernement a consenti à accorder à celles-ci des secours, à titre de don gratuit, dont il s'est réservé de déterminer lui-même l'importance.

Cette décision est conforme aux avis donnés sur cet objet important par l'avocat de l'administration.

Les travaux et les fournitures à effectuer pour le service de l'exploitation font généralement l'objet d'adjudications publiques ; il n'existe d'exception à cette règle que pour quelques travaux ou fournitures de minime importance et pour ceux qui, par leur nature, ne sont pas susceptibles d'être mis en adjudication ; le tableau ci-annexé, n° LIV, indique le prix d'adjudication des billes sur les diverses sections en 1844 et pendant les années antérieures. Ce prix a varié, en 1844, selon les localités, de fr. 3-20 à fr. 5-35.

Le service du camionnage et du factage des marchandises dans toutes les

stations a fait l'objet d'une nouvelle adjudication publique, qui a eu lieu le 1^{er} mai 1844. Les nouveaux marchés conclus à la suite de cette adjudication publique ont été mis à exécution à dater du 1^{er} août 1844. Le tableau n° LV ci-annexé indique, pour toutes les stations, les prix auxquels s'effectue actuellement le camionnage et ceux que l'administration devait payer aux entrepreneurs avant le 1^{er} août 1844. L'on y verra que l'adjudication du 1^{er} mai a amené de fortes réductions dans ces prix.

Enfin l'état ci-annexé, n° LVI, indique les quantités de rails et accessoires qui ont été remplacés pendant le premier semestre 1844, pour cause d'usure et de rupture.

Il a été remplacé *pour cause de rupture*, pendant ces 6 mois, 577 rails, comprenant ensemble 2,851 portées de 0^m,91 et formant, par conséquent, ensemble une longueur totale de 2,594 mètr.

Le remplacement *pour cause d'usure* comprend 860 rails, formant ensemble 4,293 portées de 0^m,91 et 3,906 mètr. de longueur.

On a donc renouvelé, pendant ces 6 mois, 6,500 mètr. de rails.

Des réductions très importantes ont encore été apportées, pendant les neuf premiers mois de 1844, dans la consommation du coak par les locomotives ; on voit en effet, dans le tableau n° LVII, que la consommation totale par lieue de parcours de 5 kilom., a été réduite respectivement, pendant les mois de juin, juillet, août et septembre, à kil. 52.26 , 50.97 , 51.38 et 48.94 (de 12 à 13 kil. par kilom.).

Ces chiffres comprennent le transport des voyageurs et des marchandises, ainsi que l'allumage, le stationnement et la consommation des locomotives de réserve, et doivent être regardés comme extrêmement satisfaisants.

L'on remarquera que la consommation de coak qui, pendant les cinq premiers mois de l'année, s'était élevée, de 60 à 68 kilog. par lieue, s'est trouvée tout à coup réduite, en juin et les mois suivants, à 52 kilog. et moins.

Cette réduction importante doit être attribuée, en grande partie, à la décision prise sous la date du 6 mai 1844 et mise à exécution à dater du 1^{er} juin, et en vertu de laquelle les chefs d'ateliers des stations ont été admis à participer aux primes déjà accordées précédemment aux machinistes du chef des économies de combustible.

L'arrêté ministériel du 6 mai 1844 est ci-annexé sous le n° LVIII. L'expérience a pleinement justifié, nous venons de le voir, le considérant de cet arrêté, qui est ainsi conçu :

« Considérant que, si les économies que réalisent les machinistes dépendent » principalement de l'intelligence que mettent ceux-ci dans la conduite des » machines, le bon état d'entretien des locomotives contribue aussi pour une » bonne part à la réalisation de ces économies, et que, par conséquent, il

» importe d'intéresser les chefs d'ateliers chargés de l'entretien des machines ,
» à les maintenir dans le meilleur état d'entretien possible. »

Les primes accordées aux chefs d'ateliers sont le quart de celles obtenues par les machinistes de leur ressort.

Nous avons dit que la réduction signalée des mois de juin, juillet, août et septembre doit être attribuée en grande partie aux dispositions précitées, parce qu'il a été constaté que, par l'effet de la température, la consommation est toujours moindre l'été que l'hiver.

La consommation moyenne par lieue de parcours a été, pendant les neuf premiers mois de l'année, de kil. 58.12; elle s'était élevée pour les mêmes mois de l'année 1843, alors que les machinistes avaient déjà intérêt à la réduire, à kil. 66.89.

Il y a donc eu, pendant les neuf premiers mois de 1844, une nouvelle économie de kil. 8.77 par lieue ou de plus de 13 p. %.

La quantité totale de coak économisée pendant les neuf premiers mois de 1844, comparativement aux mêmes mois de 1843, est de 3,063,000 kilog.

Nous voyons, à l'état ci-annexé sous le n° LIX, que l'administration a fabriqué dans ses divers fours, pendant les neuf premiers mois de 1844, 507,445 hectol. ou 17,760,575 kilog. de coak, dont le prix moyen est de fr. 24-48 les 1000 kilog., main-d'œuvre et surveillance compris. Il a été livré dans différentes stations, pendant la même période, 3,598,300 kilog. de coak, d'une valeur totale de fr. 69,234-03. Le prix moyen du coak pendant ces neuf mois est donc de fr. 23-60 les mille kilog.

Le coak économisé pendant les neuf mois comparativement à 1843, représente à ce prix une valeur totale de fr. 72,287.

Le montant total des primes accordées aux machinistes et aux chefs d'ateliers, pendant ces neuf mois est de fr. 24,217-36.

Voir l'état ci-annexé n° LX.

L'économie totale réalisée pendant les neuf premiers mois de 1844 comparativement aux neuf premiers mois de 1843, s'élève, par conséquent, après déduction des primes, à la somme de fr. 48,000, sans tenir compte des primes accordées pour le même objet, qui se sont élevées, pendant les neuf mois de 1843, à fr. 17,442-70.

Le prix moyen du coak employé pendant les neuf premiers mois de 1844 est de fr. 23-60. Le prix moyen, en 1843, ayant été de fr. 26-09, il y a donc eu, en 1844, une réduction de prix de fr. 2-49 par 1,000 kilog., ou de plus de 9 p. %. Cette réduction de prix est due en grande partie aux prix auxquels ont été adjugés les charbons nécessaires en 1844. Le tableau ci-annexé n° LXI, indique le prix d'adjudication des charbons pour la fabrication du coak pendant les cinq années de 1840 à 1844.

Il pourra être curieux de connaître les sommes qui ont été dépensées pendant les années écoulées pour achat de houille et de coak pour l'exploitation des chemins de fer. Voici quelles ont été ces dépenses :

En 1837	fr. 202,186 88
En 1838	663,476 81
En 1839	588,478 16
En 1840	604,079 72
En 1841	820,489 91
En 1842	730,377 78
En 1843	656,478 78
En 1844	700,000 00
Et on demande pour 1845	700,000 00

Ainsi l'achat de la houille et du coak ne coûte pour l'exploitation des 112 lieues de chemins de fer actuellement achevées qu'environ ce qu'il coûtait en 1838 alors que 40 lieues seulement étaient livrées à l'exploitation.

Si l'on examine dans leur ensemble les résultats généraux de l'exploitation du chemin de fer en 1844, tels que nous les indiquent les renseignements puisés dans les faits des neuf premiers mois, on devra reconnaître que ces résultats sont satisfaisants, sous quelque point de vue qu'on les envisage.

Le mouvement des transports, celui des marchandises surtout, a pris une extension à laquelle on était loin de s'attendre, il y a quelques années. Les marchandises de roulage, qui avaient atteint, en 1842, le chiffre de 194,000 tonnes, dépasseront celui de 500,000 tonnes en 1844.

Les produits qui sont évalués à plus de 11 millions, s'élèveront à près d'un demi million au-delà des prévisions du dernier budget des voies et moyens.

Si, d'un côté, la somme des recettes augmente, d'un autre côté, celle des dépenses diminue, soit qu'on la considère d'après le nombre de lieues parcourues, ou d'après le nombre de lieues exploitées.

L'excédant de la recette sur les dépenses présente, dès-lors, une balance financière plus favorable que les années antérieures.

Cet excédant par lieue de parcours n'avait été que de fr. 5-82 en 1841 ; il sera de fr. 11-09 en 1844.

Si cette situation prospère s'améliore encore par les économies nouvelles à introduire, par les meilleures conditions d'exploitation que produiront l'établissement des doubles voies, le complément des stations et du matériel des transports, et par les réformes à faire aux tarifs, tous les avantages politiques et matériels que le pays recueille de l'établissement de notre réseau de chemins de fer seront obtenus sans charges pour le trésor public.

Nous voyons, en effet, par le relevé ci-annexé, n° LXII, que les dépenses de construction du chemin de fer s'élevaient à la date du 1^{er} octobre 1844, à la somme de fr. 143,221,949-70.

L'excédant des recettes sur les dépenses d'exploitation sera, en 1844, de fr. 5,310,000.

Si les dépenses totales de construction s'élèvent, à la fin de l'année, à fr. 144,000,000, l'excédant de recette représentera à peu près 4 p. ^o/_o du capital dépensé.

