

(¹)

(N° 160.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 23 FÉVRIER 1854.

Introduction en franchise de droits de quatre vieilles locomotives.

(Pétition du sieur Maillet analysée dans la séance du 15 février.)

*Rapport fait, au nom de la commission permanente de l'industrie,
par M. DAVID.*

MESSIEURS,

Le pétitionnaire demande à pouvoir : soit introduire dans le pays quatre vieilles locomotives en franchise de droits d'entrée; soit en acquérir de l'administration des chemins de fer de l'État; soit, enfin, en obtenir de cette administration en échange de machines neuves.

La première partie de sa demande est fondée :

1° Sur ce qu'au moyen de locomotives, il sera possible aux entrepreneurs de travaux publics en construction d'imprimer une plus grande activité aux transports de terres et d'employer ainsi un plus grand nombre de bras ;

2° Sur ce que, ne fût-il même pas trop onéreux pour ces entrepreneurs d'employer des locomotives neuves, ils ne pourraient en obtenir des établissements de construction, qui sont surchargés de commandes, que dans huit, dix, douze mois et seulement après un temps plus long peut-être ;

3° Sur ce que les droits d'entrée frappant de vieilles locomotives de peu de valeur, équivaldraient à 50 p. % de cette valeur ;

4° Sur la possibilité d'obtenir immédiatement ces locomotives des Compagnies du Nord en France et du chemin de fer rhénan ;

5° Enfin, sur ce qu'il ne résultera aucun préjudice pour l'industrie du pays, qui n'est pas en mesure de fournir actuellement et avant au moins huit mois ces locomotives, et ne peut donc en recevoir la commande, de l'introduction de quatre vieilles machines en franchise de droit.

Dans le cas où l'autorisation d'introduire ces quatre vieilles locomotives en franchise de droit serait refusée, le pétitionnaire croit utile et avantageux pour

(¹) La commission est composée de MM. LOOS, LESOINNE, VAN ISEGHEM, DAVID, ALLARD, VISART, DE LA COSTE, MANILIUS et JANSSENS.

l'administration des chemins de fer de l'État, de se défaire de quelques remorqueurs vieux et d'ancien système, et désirerait pouvoir en acheter, denier comptant, ou en recevoir en échange de machines neuves.

Votre commission, Messieurs, comprend combien il est utile, nécessaire même d'imprimer la plus grande activité possible aux importantes constructions de travaux publics en voie d'exécution en Belgique actuellement; la classe ouvrière, si cruellement éprouvée par la crise alimentaire, trouvera plus de travail, des salaires abondants, et donc du pain avec plus de facilité. De nombreuses populations attendent, de leur côté, avec la plus vive impatience, l'achèvement des travaux qui doivent puissamment servir à développer leurs industries, leur commerce, toutes leurs relations avec le reste du pays en un mot.

Les voies de communication en construction forment autant d'affluents destinés à augmenter le trafic et le profit des lignes ferrées de l'État; le trésor public est donc, lui aussi, assez intéressé à leur prompte mise en exploitation. D'autres intérêts très-respectables sont encore en jeu dans cette question de la plus ou moins prompte exécution des travaux commencés, et il n'est certes aucun de nous qui ne désire que bientôt les diverses sociétés concessionnaires se trouvent en mesure de retirer quelque fruit des énormes capitaux employés, par elles, à doter le pays de moyens de transports nouveaux, rapides et économiques.

Des raisons bien péremptoires, vous le voyez, nous convient à faciliter, autant que possible, la prompte exécution des nombreux travaux commencés. Un des meilleurs moyens d'accélérer ces travaux, partout où il y a des transports de déblais et de remblais à faire, consiste, sans contredit, dans l'emploi des locomotives en remplacement des chevaux; mais où se procurer de vieilles locomotives avec leurs tenders? Voilà la question soulevée par la pétition dont nous nous occupons.

La Compagnie des chemins de fer du Nord en France et la Compagnie du chemin de fer rhénan ont offert de vendre au pétitionnaire, les moteurs, dont il a besoin, à des prix acceptables, et qui auraient été acceptés, les preuves écrites sont là, si l'obligation d'acquitter, à l'entrée en Belgique, un droit de 7,000 francs sur chaque machine, soit 50 p. % de la valeur, n'avait existé. Le marché serait encore immédiatement conclu si, obtempérant à la requête que nous examinons, les Chambres autorisaient le Gouvernement à accorder la remise des droits d'entrée, et votre commission, Messieurs, n'hésiterait pas à vous engager à entrer dans cette voie, si l'administration des chemins de fer de l'État ne possédait, elle-même, quelques vieilles locomotives, construites dans le principe d'après un ancien système très-imparfait, qu'il serait avantageux de pouvoir vendre, afin de les remplacer par des machines parfaites produisant une beaucoup plus grande force de traction, tout en ne consommant qu'une quantité égale si pas moindre de combustible. Les Compagnies, citées plus haut, ont mis au rebut une quantité de ces machines, construites d'après l'ancien système, dit belge; elles sont remisées, inactives sous des hangars à Paris, Aix et Cologne; il faut donc admettre que leur usage en était désastreux pour les intérêts de ces sociétés, et que l'administration des chemins de fer de l'État belge agirait sagement en se défaisant, le plus tôt possible, de machines pareilles à celles dont on ne croit plus pouvoir se servir ailleurs qu'avec perte.

Déjà, Messieurs, nous en avons acquis la conviction, l'administration de nos

chemins de fer aurait satisfait à la demande d'achat ou d'échange du pétitionnaire. si elle n'avait été arrêtée par un scrupule, fondé sur les prescriptions de l'art. 16 de la loi de comptabilité, qui veut que, quand des objets mobiliers ou immobiliers peuvent être réemployés et sont susceptibles d'être vendus, la vente en soit faite avec le concours des préposés des domaines et dans les formes prescrites. Nous ne pouvons que louer l'administration de la stricte observance des prescriptions de la loi de comptabilité, mais nous ferons néanmoins observer combien il serait désirable que, dans le cas dont il s'agit, il pût être dévié de la règle. En effet, des intérêts de toute sorte et majeurs exigent la plus grande célérité dans la conclusion du marché; d'un autre côté, il est très-rare de rencontrer l'occasion de vendre, de bien vendre surtout, de vieilles et imparfaites locomotives, et l'occasion une fois négligée, le recours à la vente aux enchères publiques ne peut probablement amener qu'une réalisation beaucoup moins avantageuse.

Le pétitionnaire a offert jusqu'à 15,000 francs pour certains remorqueurs avec tender en proposant soit un paiement comptant, soit de livrer en échange des locomotives neuves et parfaites à des prix à convenir et fabriquées dans les meilleurs ateliers du pays, ou bien encore des waggons neufs à marchandises du modèle voulu. Ce dernier mode de traiter nous a surtout paru rentrer complètement dans les usages suivis à l'administration du chemin de fer de l'Etat; quand il s'agit d'achat de locomotives neuves, les ordres en sont transmis sans concurrence à nos meilleurs constructeurs; un membre ajoute même que ce que l'on appelle remaniage des rails, n'est qu'un échange de vieux rails hors de service, ne pouvant être réemployés à cet usage, contre des rails neufs. Voilà bien ce nous semble l'opération proposée par M. Maillet.

Jamais les entrepreneurs de travaux publics ne se décideront à employer des remorqueurs neufs, valant de 40 à 50 mille francs, aux transports des terres et déblais; circulant sur des voies inégales, mal assises, leur prompt destruction serait une perte trop énorme pour eux; y consentissent-ils même en ce moment, les fabricants, surchargés de commandes, ne pourraient les servir à temps.

Il y a grand avantage pour tout le monde à ce que tous les travaux en construction soient poussés avec toute l'activité possible. L'administration du chemin de fer de l'Etat ne peut trop se hâter de se défaire des locomotives vieilles et de l'ancien système, reconnues trop dispendieuses par suite d'une consommation de combustible en dehors de toute proportion avec la force de traction produite. Après l'achèvement des travaux en construction, plus personne ne voudra acheter de locomotives hors de service qu'à des prix désastreux pour le trésor public.

Par toutes ces considérations, votre commission pense que MM. les Ministres des Travaux Publics et des Finances feraient fort bien de s'entendre à l'effet de terminer promptement cette affaire avec le pétitionnaire; elle a donc l'honneur de vous proposer de renvoyer, à cet effet, la requête à ces deux hauts fonctionnaires.

Le rapporteur,

DAVID.

Le président,

F.-A. MANILIUS.
