

(1)

(N° 108.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 10 MARS 1863.

Budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1863⁽¹⁾.

Amendements proposés par le Gouvernement.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Dans les développements à l'appui du projet de budget de l'exercice 1862 (voir n° 85 des Documents parlementaires), j'ai eu l'honneur d'annoncer à la Législature que, je comptais établir un service de nuit, pour assurer le transport des marchandises, dès que les études auxquelles se livrait l'administration seraient assez avancées pour déterminer, avec précision, le chiffre des dépenses à résulter de cette réorganisation de nos transports.

Après un examen complet de la question, je suis en mesure aujourd'hui d'instituer ce service, et l'amélioration importante qu'il doit avoir pour conséquence, me détermine à solliciter des Chambres, par voie d'amendements, les crédits nécessaires pour sa mise à exécution prochaine.

Il semble superflu d'entrer dans des explications de détail au sujet de la réorganisation projetée, et je pense pouvoir me borner à signaler aux Chambres les principaux avantages qu'elle a en vue, sous réserve de leur donner pendant la discussion du budget, tous les éclaircissements qu'elles pourraient désirer.

Parmi ces avantages se trouvent, en première ligne, l'utilisation plus complète des wagons; plus de célérité dans l'arrivée à destination des marchandises confiées au transport; une plus grande régularité dans le service des voyageurs.

Voici la marche qui sera suivie : pendant le jour, on effectuera les opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement. Les wagons, au lieu d'être, comme actuellement, retenus en gare pendant la nuit, seront acheminés vers leur destination, de manière à être mis en déchargement le lendemain matin; le matériel

(¹) Budget, n° 38.
Rapport, n° 84.

vide ne chômera plus ; il pourra être dirigé, la nuit suivante, vers les points d'expédition et être remis immédiatement en chargement.

Mettre à la disposition du destinataire, dès le matin, les marchandises confiées la veille au chemin de fer par l'expéditeur, c'est là un résultat dont le commerce appréciera toute la valeur et que le service de nuit permettra d'obtenir dans une large mesure

Afin que les Chambres puissent mieux apprécier les avantages du nouveau service projeté, il est nécessaire de rappeler qu'actuellement on charge le premier jour, on expédie le second et l'on effectue le déchargement le troisième ; ce n'est guère que le quatrième jour que le wagon vide peut être dirigé vers son point de départ pour être remis en chargement le cinquième jour. Il n'y a à cette marche que quelques exceptions ; ce sont ces exceptions que les efforts de l'administration tendent à généraliser. Si, par la création d'un service de nuit l'on arrive à réduire d'un tiers le temps perdu par le chômage forcé des wagons, on aura réalisé une amélioration considérable, tant au point de vue des intérêts du Trésor que de ceux du commerce. En effet, avec le concours des grands expéditeurs pour accélérer le chargement et le déchargement des marchandises pondéreuses, l'utilisation plus complète du matériel des transports aura pour conséquence d'augmenter indirectement ce matériel dans une notable proportion. Cette considération est importante, car en présence de l'extension heureusement persistante du mouvement des transports, il n'est pas douteux que, dans un avenir qui n'est peut-être pas éloigné, le Gouvernement se serait trouvé dans la nécessité de réclamer de nouveaux crédits pour construction de wagons.

Il n'est pas possible de traduire en chiffres l'économie du nouveau mode d'exploitation ; mais on s'en fera une idée si l'on se représente qu'il s'agit de tirer un meilleur parti de notre matériel de charriage qui se compose actuellement de 7,546 wagons et représente une valeur d'environ 21 millions.

La circulation simultanée, à des heures rapprochées, des trains de voyageurs et à marchandises, trains qui marchent à des vitesses et dans des conditions essentiellement différentes, est souvent une cause de lenteur dans la marche et de retard dans l'arrivée à destination des convois publics. Il est donc évident que, dans l'avenir, la régularité et la sécurité du service des voyageurs seront encore mieux assurés.

Il deviendra possible aussi de dégager les trains de voyageurs, des wagons à marchandises et à bestiaux, qui souvent les encombrant aujourd'hui.

Enfin, au point de vue postal, l'amélioration ne sera pas moins importante : les lettres mises à la boîte à une heure avancée de la soirée pourront être expédiées pendant la nuit et gagneront souvent vingt-quatre heures, pour le service rural notamment, puisque dans la plupart des localités qui rayonnent autour du chemin de fer, elles seront rendues au bureau de poste chargé d'en assurer la distribution, avant l'heure matinale de sortie des facteurs, sortie qui, presque toujours, précède forcément l'arrivée du premier train.

Les crédits que les Chambres ont déjà alloués pour service de nuit, étaient exclusivement destinés à renforcer le personnel de la voie sur les lignes où circulent les trains internationaux de l'Allemagne et de la France, pour le transport des voyageurs et des dépêches postales. Ces crédits seront plus complètement

utilisés pour le service de nuit qu'il s'agit d'établir pour le transport des marchandises, service tout à fait nouveau et qui réalisera un progrès considérable dans notre exploitation.

Les sommes nécessaires pour l'exécution du projet que je viens d'avoir l'honneur d'esquisser à grands traits, sont évaluées à 505,700 francs, dont les $\frac{7}{12}$ seulement, soit 294,991 francs, sont demandés pour l'exercice courant, attendu que je ne compte introduire la nouvelle organisation des transports qu'à partir du 1^{er} juin, afin de laisser à l'administration le temps nécessaire pour recruter le personnel indispensable et le former à la pratique du service.

Je crois à peine nécessaire de faire ressortir qu'à part toute autre considération, il s'agit d'une dépense qui sera des plus fructueuse pour le Trésor.

A ces divers titres, je crois pouvoir compter sur le bon accueil que les Chambres réserveront aux amendements que j'ai l'honneur de leur soumettre d'urgence, afin de ne pas retarder le moment où le commerce sera appelé à jouir des avantages incontestables à résulter du service de nuit dont je serai fier, pour ma part, d'avoir contribué à doter le pays.

Voici ces amendements et leur justification sommaire :

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

SECTION PREMIÈRE.

VOIES ET TRAVAUX.

ART. 53. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :*

Somme pétitionnée au projet du budget fr.	289,450
Amendement : en plus $\frac{7}{12}$ de 5,500, soit	3,208
Total du crédit amendé. fr.	<u>292,658</u>

L'augmentation de 3,200 francs est destinée à porter de 4 à 7 le nombre des sous-chefs de section à admettre pour assurer, la surveillance du service de nuit, en ce qui concerne la police de la voie.

ART. 54. *Salaires des agents payés à la journée et par mois :*

Somme demandée par le projet de budget fr.	1,842,800
Amendement : en plus $\frac{7}{12}$ de 228,000, soit	133,000
Total du crédit amendé. fr.	<u>1,975,800</u>

La surveillance et la police de la voie sont les parties du service qui exigent la plus forte dépense, parce qu'elles obligent l'administration à doubler le personnel préposé aux signaux, excentriques, ponts, passages à niveau, tunnels, etc. Le service complet sur toutes les lignes, à l'exception d'une partie de la ligne de l'Ouest où les trains arriveront à destination le matin, pendant les heures du jour, exigera un personnel de 535 agents ; mais comme les convois de voyageurs, circu-

lant la nuit sur les lignes de l'Est et du Midi, ont déjà nécessité l'admission de 252 ouvriers, il ne restera plus à admettre, pour compléter ce personnel, que 281 agents. Pour se restreindre dans les limites du chiffre de dépense indiqué, on continuera, toutefois, comme par le passé, à allouer des quarts supplémentaires aux ouvriers préposés au service de jour, dont la présence sur la voie ne sera nécessaire qu'à certaines heures de la nuit pour un temps limité, chaque fois qu'il sera reconnu possible de le faire sans imposer à l'homme un service qui puisse être considéré comme trop pénible. Ce sera tout à la fois une économie pour le Trésor et une amélioration de position pour l'agent.

SECTION II.

TRACTION ET MATÉRIEL.

ART. 58. *Salaires des agents payés à la journée et par mois :*

Le projet de budget prévoit une dépense de fr.	2,501,950
Amendement : en plus $\frac{7}{12}$ de 60,000, soit	58,000
Total du crédit amendé. fr.	<u>2,536,950</u>

Le service de nuit exige l'admission de 10 machinistes, 10 chauffeurs, 10 manœuvres aux locomotives et 10 visiteurs de voitures. Il y aura lieu, en outre, d'allouer aux machinistes et chauffeurs, ainsi que cela se fait pour les gardes-convoi, une indemnité pour frais de découcher.

SECTION III.

TRANSPORTS.

ART. 62. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :*

Il est prévu au projet de budget fr.	1,507,300
Amendement : en plus $\frac{7}{12}$ de 77,400 francs, soit	45,150
Total du crédit amendé. fr.	<u>1,552,450</u>

Cette augmentation se justifie comme suit :

1° Admission de 13 sous-chefs de stations, dans les principales stations, pour diriger le service de nuit fr.	11,608
2° Renforcement du cadre des convois de 20 chefs et gardes, y compris les primes de parcours	45,167
3° Indemnités à 58 gardes pour perte de primes de parcours et pour frais de découchers	18,575
Somme égale à l'augmentation sollicitée. fr.	<u>45,150</u>

ART. 63. *Salaires des agents payés à la journée et par mois :*

Le crédit porté au projet de budget, est de fr.	1,500,800
Amendement : en plus les $\frac{7}{12}$ de 122,800 francs; soit.	71,633
Total du crédit amendé. fr.	<u>1,572,433</u>

Cette augmentation est destinée à l'admission de 33 agréés au factage, et de 110 ouvriers pour opérer la composition et la décomposition des trains de nuit. La dépense a pu être restreinte dans ces limites, parce que l'administration pourra utiliser les veilleurs de nuit au service de la station.

ART. 64. *Frais d'exploitation :*

La somme demandée est de	fr.	350,000
Amendement : en plus $\frac{7}{12}$ de 12,000 francs, soit		7,000
Total du crédit amendé	fr.	<u>357,000</u>

On comprend la nécessité de cette augmentation pour frais de chauffage des bureaux et pour l'éclairage des stations notamment.

J'ai l'honneur de vous prier, Monsieur le Président, de vouloir bien soumettre immédiatement les amendements qui précèdent à la section centrale qui a été chargée de l'examen du projet de budget de mon Département pour l'exercice 1863.

Je vous prie, Monsieur le Président, d'agréer l'expression de ma haute considération.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.