

(1)

( N° 176. )

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 8 MARS 1855.

---

Crédit spécial de 4,880,000 francs au Département des Travaux Publics <sup>(1)</sup>.

---

*Rapport fait, au nom de la section centrale <sup>(2)</sup>, par H. CH. ROUSSELLE.*

---

MESSIEURS ,

La section centrale, qui a examiné le projet de loi ayant pour objet d'allouer au Département des Travaux Publics un crédit spécial de 4,880,000 francs, pour pourvoir à des dépenses destinées aux chemins de fer de l'État, m'a fait l'honneur de me charger de la rédaction de son rapport.

Si la célérité que la section centrale a voulu mettre dans sa présentation ne m'a point permis de donner à l'ordonnance et à la correction de mon travail tout le soin que j'aurais aimé d'y apporter, je me suis, par contre, attaché à n'omettre aucun des éléments de discussion propres à éclairer les diverses questions que l'examen du projet a soulevées.

Jose donc espérer, Messieurs, que vous accueillerez avec indulgence le rapport, quelque peu précipité, que j'ai l'honneur de vous présenter.

Ce travail résumera en trois sections :

- a. Les observations générales ;
- b. Les observations spéciales aux diverses catégories de dépenses ;
- c. La discussion relative aux articles de la loi.

### § 1<sup>er</sup>. Observations générales.

En présence des considérations développées dans l'Exposé des motifs du projet de loi, après les enseignements qu'ont fournis les discussions profondes qui ont eu lieu récemment à l'occasion du budget des Travaux Publics, il était à croire que les sections et la section centrale verraient avec intérêt et accueilleraient avec

---

(1) Projet de loi, n° 112.

(2) La section centrale, présidée par M. VEYDT, était composée de MM. CH. ROUSSELLE, DE PITTEURS, COOMANS, DE MAN D'ATTENRODE, LESOINNE et DE PERCEVAL.

faveur la pensée de mettre bientôt la main à l'œuvre, si pas pour terminer tout ce qui reste à faire au chemin de fer, au moins pour entreprendre, selon son degré d'urgence, tout ce qui est possible dans les limites des ressources du trésor; et c'est, suivant nous, ce que démontre l'examen dont nous avons à rendre compte.

Nous comprendrons sous ce chapitre ce qui touche à la question financière et ce qui concerne la généralité des ouvrages.

La 4<sup>re</sup> et la 5<sup>e</sup> sections se sont tout particulièrement préoccupées du point de savoir si la situation du trésor permet de s'engager, pendant l'année 1853, dans une pareille dépense; si la dette flottante n'en serait pas accrue dans une trop forte proportion, eu égard aux charges déjà connues et aux éventualités de cet exercice, s'il n'est pas urgent de consolider le découvert du trésor.

Sur la question lui adressée à ce sujet par la section centrale, M. le Ministre des Travaux Publics a répondu :

« Voici à cet égard la pensée du Gouvernement qui, du reste, se trouve » exprimée dans le § 1<sup>er</sup> de la page 3 de l'Exposé des motifs :

» Parmi les dépenses nécessaires à l'achèvement du chemin de fer, il en est » qui présentent un caractère d'urgence et de nécessité absolue; d'autres peuvent, » au besoin, être ajournées pendant un certain temps.

» Le Gouvernement a pensé que, si la situation du trésor ne permet pas d'affecter » immédiatement à l'achèvement complet du chemin de fer la *totalité* des crédits » qu'il comporte, cette situation n'est pas telle que le chiffre de la dette flottante ne » puisse être majoré pendant l'exercice courant d'une somme de 4,880,000 francs » destinée à pourvoir aux dépenses les plus indispensables.

» C'est, en ce sens, que le Gouvernement a dit qu'il croirait manquer à son » devoir s'il s'abstenait de solliciter de la Législature, *dans la limite des ressources » du trésor*, les moyens de remédier à la situation de nos voies ferrées.

» Quant à la consolidation du découvert du trésor, M. le Ministre des Finances » a fait pressentir les intentions du Gouvernement à cet égard, dans la séance du » 3 février 1853. »

Pour compléter cette réponse et éviter à la Chambre des recherches toujours pénibles, nous transcrivons ici les paroles de M. le Ministre des Finances, auxquelles il vient d'être fait allusion.

(Il s'agissait du refus de comprendre cette année au budget des Travaux Publics un nouveau crédit pour l'achèvement du canal de Zelzaete).

« Messieurs, pour en agir ainsi, j'ai eu deux motifs principaux. Le premier, » e'est que le découvert du trésor, sans être alarmant, est assez étendu, pour que » de mon propre mouvement je ne fasse rien pour l'augmenter; je ne voudrais, » à aucun prix, être cause qu'un emprunt devint nécessaire dans le courant de » cette année.

» Si un emprunt doit se faire pour consolider tout ou partie de notre découvert, » que ce soit à la fin de l'exercice prochain, si c'est possible, mais qu'en aucun » cas cette éventualité ne se présente pas cette année. Vous savez tous dans quelles

» circonstances défavorables on aurait à contracter un emprunt, s'il devait s'effectuer dans un délai plus rapproché ('). »

Il ne paraît pas, du reste, inutile de faire remarquer que, lorsque M. le Ministre des Finances tenait ce langage, il avait dû comprendre dans ses prévisions de dépenses, la proposition du Gouvernement d'affecter aux travaux du chemin de fer le crédit dont nous nous occupons.

La 5<sup>e</sup> section demande que le Gouvernement fasse connaître quelle est la dépense encore à effectuer :

- 1<sup>o</sup> Pour achever les stations commencées ;
- 2<sup>o</sup> Pour construire les stations reconnues nécessaires.

M. le Ministre des Travaux Publics a fait à cette demande la réponse suivante :

« Dans le projet d'emprunt déposé dans la séance du 23 février 1848, on a évalué à 25,000,000 de francs les dépenses nécessaires à l'achèvement des chemins de fer. Si l'on doit s'en rapporter à la note ci-jointe (annexe C), qui reproduit ces évaluations, il resterait encore à dépenser, pour compléter le chemin de fer, une somme de fr. 16,933,700-27, y compris le crédit de 4,880,000 francs, soumis en ce moment à la Législature.

» Toutefois, il est à remarquer que quant au matériel, le développement du trafic et l'adjonction de nouvelles lignes pourront nécessiter et justifier, dans l'avenir, de nouveaux crédits. »

La note mentionnée dans cette réponse et que nous annexons au présent rapport constate qu'en déduisant de la somme de 25 millions, les dépenses faites depuis 1848 et la partie du nouveau crédit pétitionné qui s'applique aux travaux, objet de ces 25 millions, il resterait à pourvoir ultérieurement à une dépense qui se résume ainsi :

<i>Routes et stations</i> . . . . .	fr. 7,918,381 31
<i>Construction des doubles voies</i> . . . . .	3,865,052 24
<i>Matériel d'exploitation</i> . . . . .	266,201 63
<i>Dépenses diverses, créances arriérées, affaires soumises aux tribunaux</i> . . . . .	444,095 09
Total . . . . .	fr. 12,493,750 27

La 5<sup>e</sup> section avait encore demandé que l'on indiquât la dépense restant à faire pour l'achèvement des doubles voies sur toutes les lignes ; et la section centrale avait exprimé le vœu que l'on ajoutât à ce renseignement l'indication de la longueur des doubles voies à exécuter.

Quant à la dépense, elle vient d'être indiquée ; et pour ce qui concerne l'autre demande, nous donnons ci-dessous la note qui nous a été remise par le Département des Travaux Publics.

---

(') *Annales parlementaires* de la session 1852-1853, p. 572, 1<sup>re</sup> colonne.

« Les doubles voies restant à construire sont les suivantes :

» D'Aeltre à Bruges, longueur . . . . .	22 kilom.
» De Jabbeke à Plasschendaele . . . . .	7
» Passage dans les fortifications d'Ostende. . . . .	$\frac{1}{2}$
» De la station de Gand au pont du Strop (ligne de Courtray) . . . . .	$4\frac{1}{4}$
» De Deynze à Courtray . . . . .	27
» De Mouscron à Tournay . . . . .	19
» De Chatelineau à Floreffe . . . . .	$21\frac{1}{2}$
Total. . . . .	$98\frac{1}{4}$ kilom.

» Dans ces  $98\frac{1}{4}$  kilomètres ne se trouve pas comprise la section de Landen à Hasselt (27 kilomètres), parce que le doublement de la voie n'y est pas aussi nécessaire que sur les autres lignes. »

Enfin, la 6<sup>e</sup> section voudrait que l'on fit placer des rideaux à tous les waggons.

A cet égard, M. le Ministre des Travaux Publics s'est expliqué en ces termes :

» C'est là une question de tarif et de déclassement des voyageurs; je ferai observer que les rideaux sont d'un entretien très-coûteux et qu'il serait préférable de fermer les waggons au moyen de glaces ou de toiles métalliques.

Un membre de la section centrale ayant malgré cette réponse, particulièrement appuyé le vœu de la 6<sup>e</sup> section, la section centrale, sans cependant vouloir rien préjuger, recommande la question à l'attention du Gouvernement.

## § 2. Observations spéciales aux diverses catégories de dépenses.

La 2<sup>e</sup> section avait émis le vœu que la section centrale proposât l'adoption des travaux les plus indispensables parmi ceux dont il est parlé dans le projet de loi et même de tous ces travaux, s'il avaient tous un caractère d'urgence. La 3<sup>e</sup> section, de son côté, avait demandé qu'il fût fourni des renseignements plus étendus sur les divers emplois du crédit pétitionné.

Les détails qui vont suivre sont destinés à satisfaire à ce qui vient d'être exprimé.

A. <i>Hangars et remises pour abriter les marchandises et le matériel.</i> . . . . .	fr. 1,775,000
B. <i>Voies d'évitement, plates-formes, excentriques dans les stations</i> . . . . .	fr. 445,000

La 1<sup>re</sup> section pose les deux questions suivantes :

1<sup>o</sup> Le Gouvernement, qui semble vouloir différer l'achèvement et la construction des stations, a-t-il du moins adopté d'une manière arrêtée les plans de ces stations?

2<sup>o</sup> Les travaux projetés au moyen des crédits demandés, ne courent-ils pas la chance d'être détruits ou démolis plus tard, en cas que, pour l'une ou l'autre cause, l'on vienne à changer les plans des stations?

Dans l'esprit de la 1<sup>re</sup> section, cette demande est surtout faite en vue des stations d'Anvers et de Charleroy, et cette section voudrait que M. le Ministre expliquât s'il s'est mis d'accord avec le génie militaire pour l'emplacement des stations dont il s'agit.

A ces questions, que la section centrale lui a soumises, M. le Ministre des Travaux Publics a répondu en ces termes :

« Les travaux à exécuter non-seulement aux stations, mais aux doubles voies, » et au parachèvement des lignes (loyer de garde, évitements, haies, clôtures, etc.), ont été étudiés dès avant le projet de loi de 23,000,000 de francs, » présenté en 1848; les projets *définitifs* et les plans de détails seront arrêtés » aussitôt que des crédits auront été alloués.

» Quant aux stations d'Anvers et de Charleroy, il est à remarquer, pour la » première, qu'elle fait partie de la cité nouvelle qui s'est élevée aux faubourgs » de Borgerhout et de Berchem.

» Le génie militaire a permis l'établissement de ces constructions, sous toutes » réserves, et il ne pouvait faire autrement dans la prévision des dommages plus » ou moins considérables que des événements de guerre pourraient leur occasionner.

» Mais ces réserves permettent-elles de supposer qu'en cas de menace de guerre, » le génie militaire exigerait la destruction de toute la cité placée dans le rayon » de la forteresse et dont la station fait partie? Il est permis d'en douter.

» Le Gouvernement a donc à choisir entre l'emplacement actuel de la station, » avec la chance de quelques dommages en cas de siège, et la construction d'une » station intérieure avec la certitude d'une dépense de 2 à 3 millions et l'éventualité également de dommages en cas de siège de la place.

» En présence de ces considérations, le Gouvernement croit devoir maintenir » comme définitif l'emplacement actuel de la station d'Anvers.

» Quant à l'emplacement de la station de Charleroy, il a été choisi de concert » avec le génie militaire et les ouvrages de défense ont été modifiés en conséquence. On ne doit pas perdre de vue également que la station est située à » l'extrémité de la ville basse, sur la rive droite de la Sambre, tandis que c'est » la ville haute, située sur la rive gauche, qui forme le corps de la place. En cas » de guerre, il ne pourrait donc s'agir de détruire la station pour la défense de la » forteresse, pas plus qu'il ne pourrait être question de supprimer la ville basse » toute entière. »

Pour satisfaire plus spécialement aux demandes des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> sections, rappelées au commencement de ce chapitre, M. le Ministre a transmis les renseignements ci-après transcrits :

« Le tableau ci-joint (annexe *A*) donne, d'une manière aussi détaillée que » possible, les travaux auxquels le Gouvernement se propose d'affecter les crédits » formant l'objet des litt. *A* et *B*.

» Tous les travaux renseignés dans ce tableau doivent être considérés comme » également indispensables, également urgents.

» Dès que le crédit pétitionné par le projet de loi sera mis à la disposition du

» Gouvernement, une grande partie des travaux indiqués dans ce tableau sera  
 » mise en adjudication publique et ces travaux pourront être exécutés dans le  
 » courant de la campagne prochaine. D'autres ne pourront pas recevoir une  
 » exécution aussi immédiate, mais ils feront cependant l'objet de marchés à  
 » adjudger avant l'hiver prochain, pour être enlâés au commencement de la  
 » campagne de 1854. En sorte que l'on peut dire que la totalité des crédits for-  
 » mant l'objet des litt. A et B sera engagée pendant l'année courante et que les  
 » dépenses se répartiront entre les années de 1853 et 1854. »

La 4<sup>e</sup> section ayant désiré savoir si le Gouvernement prend l'engagement d'achever les hangars avec la somme de 1,775,000 francs, M. le Ministre a répondu « qu'il prend cet engagement pour les hangars et remises indiqués dans le tableau ci-annexé. »

La 2<sup>e</sup> section estime qu'il faut arriver promptement à mettre à l'abri les voyageurs à l'arrivée et au départ des convois.

La 3<sup>e</sup> s'étonne de ce que le projet en discussion ne contienne aucune demande de crédit pour l'établissement de gares dans les principales localités qui en sont dépourvues.

Enfin, la 6<sup>e</sup> section, spécialisant d'avantage, demande qu'il soit établi à la station de Malines un abri pour les voyageurs qui y attendent le passage d'un convoi, comme cela existe à Braine-le-Comte.

Sur tous ces points, M. le Ministre a fait la réponse suivante :

« Le Gouvernement se propose de construire dans la station de Malines une  
 » gare qui permettra aux voyageurs de passer, à couvert, d'un convoi dans un  
 » autre; mais dans la nécessité où il s'est trouvé d'ajourner une partie des dépenses  
 » à faire pour terminer les stations, il n'a pas cru pouvoir demander cette fois-ci  
 » des fonds pour cet objet.

» Il comprendra la construction de cette gare dans le projet de crédit pour  
 » l'achèvement des stations qu'il se propose de présenter à la Législature, ainsi  
 » qu'il l'a annoncé dans l'Exposé des motifs du projet de loi en discussion. »

C. *Maisons et loges des garde-routes* . . . . . fr. 100,000

La 2<sup>e</sup> section charge son rapporteur en section centrale de faire produire un état indiquant le nombre et l'emplacement des maisons et loges de gardes que l'on se propose de construire. Elle trouve, d'ailleurs, le chiffre de 2,500 francs par maison extrêmement élevé. Voici comment M. le Ministre répond à la demande et à l'observation de la 2<sup>e</sup> section :

« Les maisons destinées au logement des garde-routes seront, comme celles  
 » qui existent déjà le long de nos lignes, construites avec la plus grande économie  
 » et se composeront des pièces rigoureusement nécessaires à une habitation pour  
 » une famille d'ouvrier.

» Elles comprendront :

» Une cave de 11 mètres carrés environ de superficie et de 1<sup>m</sup>,60 de hauteur.  
 » Un rez-de-chaussée de 2<sup>m</sup>,60 de hauteur composé de deux pièces de  
 » 12 mètres carrés environ de superficie.  
 » Un étage mansardé formé de deux pièces de même dimension.

» Ces maisons auront, hors d'œuvre, 8<sup>m</sup>,40 de longueur et 3<sup>m</sup>,70 de largeur  
 » et couvriront une surface de 31<sup>m²</sup>,08. Elles seront construites entièrement en  
 » briques et couvertes en tuiles

» La dépense à faire pour la construction d'une maison proprement  
 » dite, est évaluée à la somme de . . . . . fr. 2,155  
 » Celle pour la construction d'un puits évaluée à la somme de . . . . . 220  
 » et celle d'une latrine, à . . . . . 125  
 » En tout . . . . . fr. 2,500

» La construction de ces maisons fera d'ailleurs l'objet *de marchés à forfait*  
 » *adjudés publiquement.*

» Les quarante maisons que l'administration se propose de construire, au  
 » moyen du crédit demandé au litt. C du projet de loi, seront élevées aux tra-  
 » verses à niveau indiquées dans le tableau ci-joint (annexe B).

» Ce crédit pourra être entièrement absorbé pendant la campagne de 1853. »

D. *Extension du matériel des transports.* . . . . . fr. 2,120,000

La 1<sup>re</sup> section réclame la communication du compte détaillé des locations réci-  
 proques de matériel entre le chemin de fer de l'État et les compagnies concession-  
 naires. La section centrale ayant transmis cette demande à M. le Ministre des Tra-  
 vaux Publics, ce haut fonctionnaire y a répondu ainsi qu'il suit :

« Si la section centrale tient à avoir sous les yeux toutes les pièces comptables  
 » qui concernent le détail des décomptes de matériel avec les sept compagnies en  
 » relation avec le chemin de fer de l'État, je m'empresserai de les lui transmettre.  
 » Ces pièces se composent de très-nombreux documents, entre autres de quatre-  
 » vingt-quatre décomptes mensuels et d'environ trois cents cahiers d'inscription  
 » du matériel aux stations de partage.

» Je crois mieux entrer dans les intentions de la section en lui donnant,  
 » comme spécimen du travail des décomptes, un décompte mensuel accompagné  
 » des pièces à l'appui, et en y joignant un tableau général de l'échange du matériel  
 » entre toutes les compagnies et l'État pour l'exercice 1852. »

Le décompte mentionné dans cette réponse sera déposé sur le bureau pendant  
 la discussion, mais pour la facilité de l'examen par la Chambre, nous en donnons  
 ici la récapitulation par compagnie-concessionnaire.

Etat général résumant les décomptes relatifs au matériel qui a été affecté aux transports internationaux et mixtes, pendant l'exercice 1852.

COMPAGNIES ET DATES.	MONTANT DES SOMMES DUES		RELIQUAT		SOMMES à imputer sur le budget des dépenses des Travaux Publics, ou sur les recettes pour ordre.	Observations
	A L'ÉTAT,	A LA COMPAGNIE,	EN FAVEUR DE L'ÉTAT,	EN FAVEUR DE LA COMPAGNIE.		
<b>Exercice 1852.</b>						
Service belge-rhénan . . . . .	169,571 22	85,478 07	84,098 15	»		
— franco-belge . . . . .	38,575 92	108,711 19	»	70,135 27		
— de la Flandre occidentale . .	5,403 56	9,852 61	»	4,449 05		
— de l'Entre-Sambre-et-Meuse.	2,684 12	10,692 25	»	8,008 13	216,323 91	Somme totale à imputer sur le budget des dépenses.
— de Mons à Manage . . . . .	11,173 42	105,528 50	»	94,355 08	A déduire . . 84,098 15	Somme totale à imputer sur les recettes pour ordre.
— de Namur à Liège. . . . .	9,012 54	47,059 08	»	38,046 54	Reste . . fr. 132,225 76	A imputer sur le budget des dépenses des Travaux Publics, chap. IV, art. 67, exercice 1852.
— de Charleroy à Erquelines. .	182 36	1,512 20	»	1,329 84		
Totaux. . . . .	67,031 92	283,855 83	84,098 15	216,323 91	(a) 132,225 76	(a) Reliquat total à charge de l'Etat.

[ N° 176. ]

( 8 )

Ce n'est pas sans un certain étonnement que la section centrale a remarqué dans la récapitulation dont il s'agit, que le règlement de cette comptabilité a lieu par voie de déduction, et que l'on ne fait figurer aux budgets de l'État que la différence en recette ou en dépense, selon les cas. C'est là une manière de procéder d'autant plus irrégulière et d'autant plus sujette à la critique qu'elle est contraire non-seulement aux vrais principes de toute bonne comptabilité, mais aussi à l'art. 113 de la Constitution qui prescrit en termes exprès, que toutes les recettes et dépenses de l'État soient portées au budget et dans les comptes.

La section centrale, en signalant cette irrégularité, croit de son devoir d'insister pour qu'on la fasse cesser à l'avenir.

La 3<sup>e</sup> section estime que le Gouvernement fera bien en ne se pressant pas trop de disposer de tout le crédit de ce *littéra*; mieux vaudrait, dit-elle, se borner à faire successivement les dépenses les plus urgentes. Cette opinion est fondée sur la prévision des changements dans la forme de certaines parties du matériel et sur l'utilité d'employer aussi longtemps que possible les moyens de transport encore susceptibles de service.

M. le Ministre a donné sur ce point les explications suivantes :

« Le Gouvernement pense (et il ne paraît pas être seul de cet avis), qu'il est » indispensable que le matériel à l'achat duquel le crédit du *litt. D* est destiné, » soit mis, le plus tôt possible, à la disposition du commerce et de l'industrie.

» On ne peut, dans la prévision d'améliorations ou de modifications probléma- » matiques, rester dans une situation expectante, en présence de besoins dûment » constatés.

» Le matériel demandé étant destiné à faire face à l'*insuffisance* du matériel » existant, il est bien certain que ce dernier continuera à être utilisé aussi com- » plètement et aussi longtemps que possible.

» Le matériel à construire au moyen du crédit consistera en loco-	
» motives avec tenders et accessoires $20 \times 50,000 =$	. . . fr. 1,000,000
» waggons à marchandises $500 \times 2,000 =$	. . . . . 1,000,000
» bâches $1,000 \times 120 =$	. . . . . 120,000
» Total.	. . . . . fr. 2,120,000

La 4<sup>e</sup> section demande :

1<sup>o</sup> Quel est le chiffre de la dépense destinée :

a. A renouveler le matériel;

b. A son entretien?

2<sup>o</sup> Quel est le chiffre des crédits dont le Gouvernement pourra disposer pendant l'année actuelle pour les deux objets a et b?

M. le Ministre a répondu :

« Les dépenses de renouvellement et d'entretien du matériel figurent au » budget ; aucune fraction des crédits demandés n'est destinée à ces travaux. »

E. *Grand écartement des essieux des voitures pour éviter le mouve-*  
*ment de lacet.* . . . . . fr. 440,000

La 1<sup>re</sup> section fait observer que le mouvement de lacet ne provient pas exclusi-

vement de l'écartement des essieux, puisque ce mouvement ne se manifeste pas sur tous les points d'une même ligne. Elle prie la section centrale de demander des éclaircissements à ce sujet. D'après l'invitation qui lui a été adressée, M. le Ministre des Travaux Publics a donné les explications suivantes :

« La section centrale voudra bien remarquer que l'administration ne prétend pas que le mouvement de lacet provienne de l'écartement plus ou moins grand des essieux.

» Ce n'est pas là *la cause* du mouvement de lacet; mais c'est *le remède* le plus efficace que l'expérience pratique ait trouvé jusqu'ici.

» Je m'explique :

» Le mouvement de lacet provient de causes diverses, entre autres : du défaut de niveau parfait des rails, de leur écrasement en certains points et notamment aux à-bouts, de l'usure inégale des roues aux points de contact avec la voie; du jeu des roues au coulant des essieux, de la répartition du chargement; en un mot, des mille faits accidentels qui font qu'en pratique, un train en marche ne se trouve jamais dans les conditions de perfection et d'équilibre théoriques qui, si elles existaient ne permettraient pas même de supposer qu'il pût y avoir la moindre perturbation dans la marche du train suivant l'axe invariable de la route.

» Il est facile de comprendre que les chocs et les mouvements de renvoi qui se produisent soit à l'avant, soit à l'arrière d'une voiture, seront reproduits à la partie opposée avec d'autant plus de force que le point d'appui de cette dernière sera moins éloigné de celui de la première. En d'autres termes, le choc s'exerçant suivant une diagonale tracée dans le parallélogramme que forment les quatre roues, plus cette diagonale est courte par le rapprochement des essieux et moins le choc rencontre de résistance; plus cette diagonale est longue au contraire et plus cette résistance augmente.

» On peut, du reste, se rendre compte, pratiquement, de l'influence de l'écartement des essieux sur le mouvement de lacet. Il suffit de se placer dans la longue voiture mixte, dite *américaine*, montée sur deux trains de quatre roues chacun, qui fait chaque jour le trajet entre Anvers et Bruxelles. Le mouvement de lacet y est insensible.

» Chacun a pu remarquer aussi en voyageant sur le chemin de fer du Nord que, depuis que la Compagnie s'est décidée, il y a un an environ, à modifier l'écartement des essieux de ses voitures, le mouvement de lacet a été considérablement atténué.

» J'ajouterai qu'un essai a été fait au moyen de quelques voitures belges modifiées, et a donné les meilleurs résultats. »

La 2<sup>e</sup> section demande que le crédit dont il s'agit en ce *littera* figure au budget des Travaux Publics.

En outre, un membre de la section centrale insiste sur la distinction à faire entre les dépenses pour l'extension et l'acquisition de matériel et celles qui ont pour objet l'entretien et l'amélioration du matériel existant aujourd'hui. Ces dernières dépenses semblent devoir être à la charge des budgets annuels. Cette distinction est-elle admise en cette circonstance ?

M. le Ministre a répondu en ces termes :

» Le crédit demandé au *lit. E* ne peut figurer au budget; il constitue une  
 » dépense qui ne devra pas se renouveler. L'accélération que l'on compte donner  
 » à la marche des convois exige que le matériel existant soit modifié; il faut.  
 » pour éviter le mouvement de lacet, que les essieux soient placés à une plus  
 » grande distance. L'on ne doit pas grever le budget d'un seul exercice d'une  
 » dépense dont les bons résultats se feront ressentir dans tous les exercices sub-  
 » séquents.

La section centrale ayant accepté comme satisfaisantes les réponses et les expli-  
 cations de M. le Ministre des Travaux Publics, sur toutes les observations et  
 demandes de renseignements précédemment résumées et qu'avait provoquées  
 l'examen du projet de loi, elle a passé à la discussion des articles : c'est de cette  
 discussion que, pour terminer notre travail, il nous reste à rendre compte

### § 3. Discussion relative aux articles de la loi.

ART. 1<sup>er</sup>. Toutes les sections, hormis la 1<sup>re</sup>, adoptent cet article dans les termes  
 formulés par le Gouvernement.

La 1<sup>re</sup> section, au contraire, propose la rédaction suivante :

« Il est ouvert au Ministère des Travaux Publics, pour le service du chemin de  
 » fer de l'État, les crédits spéciaux suivants :

» 1 <sup>o</sup> Hangars et remises pour abriter les marchandises et le maté- » riel, <i>un million sept cent soixante-quinze mille francs.</i> . . . fr.	1,775,000
» 2 <sup>o</sup> Voies d'évitement, plates-formes, excentriques dans les sta- » tions, <i>quatre cent quarante-cinq mille francs</i> . . . . .	445,000
» 3 <sup>o</sup> Maisons et loges de gardes-routes, <i>cent mille francs.</i> . . .	100,000
» 4 <sup>o</sup> Extension du matériel des transports, <i>deux millions cent</i> » <i>vingt mille francs</i> . . . . .	2,120,000
» 5 <sup>o</sup> Grand écartement des essieux des voitures pour éviter le » mouvement de lacet, <i>quatre cent quarante mille francs</i> . . .	440,000
» Ensemble . . . . fr.	<u>4,880,000</u>

La 1<sup>re</sup> section préfère cette rédaction, parce qu'elle désire que chaque caté-  
 gorie de dépenses profite du crédit qui lui est destiné, et qu'elle veut rendre tout  
 transfert impossible. Elle demande que M. le Ministre des Travaux Publics soit  
 entendu sur cette rédaction.

Sur la communication qui lui en a été faite, ce haut fonctionnaire a fait par-  
 venir à la section centrale la réponse suivante :

« Le Gouvernement, en proposant la division du crédit par littéra, s'est con-  
 » formé aux précédents.

» Lorsqu'il s'agit de travaux extraordinaires à exécuter au moyen de crédits  
 » spéciaux, il est désirable que le Gouvernement conserve une certaine latitude,  
 » afin de pouvoir rectifier, au besoin, les prévisions, quelque bien étudiées qu'elles  
 » puissent être.

» Le Gouvernement s'est toujours conformé, aussi exactement que possible,  
» aux divisions par littéra inscrites dans les lois de crédit, et lorsqu'il a fait usage  
» de la faculté de transfert, c'était pour des appoints peu considérables.

» La section centrale peut être convaincue que, quelle que soit la division du  
» crédit, par littéra ou par articles, chaque objet profitera du crédit qui lui sera  
» affecté.

» Si, nonobstant cette déclaration, la section centrale jugeait préférable  
» d'admettre la rédaction proposée par la 1<sup>re</sup> section, le Gouvernement ne verrait  
» pas d'inconvénient sérieux à s'y rallier. »

Un membre de la section centrale insiste pour la rédaction de la 1<sup>re</sup> section. Il dit qu'il n'y a que trop d'exemples dans l'administration du chemin de fer, que les crédits votés *in globo* n'ont pas été employés conformément aux indications données par l'administration, et aux développements qui avaient déterminé la Législature à les accorder. La spécialité des crédits peut seule garantir efficacement que le vote des Chambres recevra sa complète exécution ; d'ailleurs, M. le Ministre déclare lui-même que le Gouvernement ne verrait pas d'inconvénient sérieux à se rallier à cette rédaction.

La rédaction de l'art. 1<sup>er</sup>, proposée par la 1<sup>re</sup> section et appuyée par un membre de la section centrale, est mise aux voix et adoptée à l'unanimité des six membres présents.

ART. 2. Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

L'ensemble du projet amendé comme il vient d'être expliqué est adopté, à l'unanimité, par les six membres présents.

En conséquence, la section centrale a l'honneur de proposer à la Chambre l'adoption du projet de loi, joint au présent rapport.

*Le Rapporteur,*  
CH. ROUSSELLE.

*Le Président,*  
VEYDT.

**PROJET DE LOI**

PROPOSÉ PAR LA SECTION CENTRALE.

---

**LÉOPOLD, ROI DES BELGES, ETC.****ARTICLE PREMIER.**

Il est ouvert au Ministère des Travaux Publics, pour le service du chemin de fer de l'État, les crédits spéciaux suivants :

1° Hangars et remises pour abriter les marchandises et le matériel, un million sept cent soixante-quinze mille francs . . . . .	fr. 1,775,000
2° Voies d'évitement, plates-formes, excentriques dans les stations, quatre cent quarante-cinq mille francs . . . . .	445,000
3° Maisons et loges de gardes-routes, cent mille francs . . . . .	100,000
4° Extension du matériel des transports, deux millions cent vingt mille francs . . . . .	2,120,000
5° Grand écartement des essieux des voitures, pour éviter le mouvement de lacet, quatre cent quarante mille francs . . . . .	<u>440,000</u>
<b>Total. . . . .</b>	<b>fr. 4,880,000</b>

**ART. 2.**

Ces crédits seront couverts au moyen de bons du trésor.

---

## ANNEXES.

## ANNEXE A.

*Détail des dépenses à faire au moyen des crédits demandés par les litt. A et B du projet de loi présenté à la Chambre dans sa séance du 25 janvier 1853.*

**Litt. A. — Hangars et remises pour abriter les marchandises et le matériel.**

Bruxelles ( <i>Nord</i> ). Prolongement de la gare; remise aux voitures, etc. . . . fr.	190,000
Malines . . . . . Agrandissement de la partie couverte de la cour servant de remise aux voitures à l'arsenal; atelier des peintres et vernisseurs; lavoirs et séchoirs. — Agrandissement du hangar aux bois de construction . . . . .	210,000
Anvers . . . . . Construction d'une gare couverte pour abriter les convois. — Hangar-magasin au canal de l'Ancre; expropriation, etc. .	425,000
Haecht ( <sup>1</sup> ). . . . . Magasin aux marchandises; bureaux (chemin de fer et poste); salle d'attente . . . . .	12,000
Tirlemont. . . . . Hangar pour objets de consommation et matériel d'incendie.	10,000
Landen . . . . . Magasin aux marchandises; bureau. . . . .	35,000
Gingelom ( <sup>1</sup> ). . . . . Magasin aux marchandises; bureaux (chemin de fer et poste); salle d'attente . . . . .	12,000
Chénée . . . . . Hangar aux marchandises. — Bâtiment pour magasin; bureaux (chemin de fer et poste); salle d'attente . . . . .	32,000
Londerzeel ( <sup>1</sup> ). . . . . Magasin aux marchandises; bureaux (chemin de fer et poste); salle d'attente. — Expropriation . . . . .	13,000
Buggenhout. . . . . Agrandissement du bâtiment des recettes pour magasin et pour le service de la poste . . . . .	5,000
Melle ( <sup>1</sup> ). . . . . Magasin aux marchandises; bureaux (chemin de fer et poste); salle d'attente. — Expropriations . . . . .	14,000
Gand . . . . . Hangar aux voitures. — Hangar pour chargement et déchargement des marchandises. — Clôture. . . . .	200 000
Hansbeke ( <sup>1</sup> ). . . . . Magasin aux marchandises; bureaux (chemin de fer et poste); salle d'attente . . . . .	12,000
Bruges . . . . . Hangar aux voitures. — Hangar aux marchandises . . . . .	40,000

(<sup>1</sup>) Pour les stations de cette importance, le magasin aux marchandises, le bureau des recettes et la salle d'attente sont compris dans un même bâtiment. Il est donc convenable d'établir toutes ces dépendances du service en même temps.

Jabbeke (*) . . .	Magasin aux marchandises ; bureaux (chemin de fer et poste); salle d'attente . . . . .	12,000
Ostende . . . .	Hangar aux voitures. — Agrandissement du magasin aux mar- chandises . . . . .	30,000
Haerlebeke (*) .	Magasin aux marchandises ; bureaux (chemin de fer et poste); salle d'attente . . . . .	15,000
Courtray . . . .	Hangar aux marchandises. — Expropriations . . . . .	65,000
Mousseron . . . .	Gare couverte. — Hangar aux marchandises. — Transbordement en douane. — Hangar aux voitures . . . . .	90,000
Boussu (*) . . . .	Magasin aux marchandises ; bureaux (chemin de fer et poste); salle d'attente . . . . .	15,000
Quiévrain . . . .	Gare couverte. — Hangar aux marchandises. — Transbordement en douane. — Hangar aux voitures . . . . .	130,000
Écaussines . . . .	Hangar aux marchandises avec place pour les ouvriers . . . .	5,000
Manage . . . . .	Hangar aux marchandises et de transbordement . . . . .	3,000
Luttre . . . . .	Agrandissement du bâtiment pour magasin et pour le service de la poste . . . . .	3,000
Gosselies . . . .	Hangar aux marchandises. — Expropriations de terrains, etc.	36,000
Marchiennes . . .	Hangar aux marchandises. — Expropriations de terrains, etc.	15,000
Charleroi . . . .	Hangar aux marchandises. . . . .	60,000
Farciennes . . . .	Agrandissement du bâtiment pour magasin et pour le service de la poste . . . . .	3,000
Auvelaïs . . . . .	Agrandissement du bâtiment pour magasin et pour le service de la poste. . . . .	4,000
Moustier . . . . .	Agrandissement du bâtiment pour magasin et pour le service de la poste . . . . .	5,000
Modifications par suite des travaux nouveaux dans diverses stations . . . . .		69,000
TOTAL . . . . .		fr. 1,775,000

**Litt. B. — Plates-formes et évitements dans les stations.**

Grandes plates-formes . . . .	2 pièces . . . . .	à fr. 10,000 =	20,000
Plates-formes ordinaires . . . .	60 pièces . . . . .	» 3,000 =	180,000
Voies . . . . .	7,500 mètres courants	» 30 =	225,000
Excentriques . . . . .	50 pièces . . . . .	» 400 =	20,000
TOTAL . . . . .			445,000

(\*) Pour les stations de cette importance, le magasin aux marchandises, le bureau des recettes, et la salle d'attente sont compris dans un même bâtiment. Il est donc convenable d'établir toutes ces dépendances du service en même temps.

## ANNEXE B.

Tableau indiquant l'emplacement des 40 maisons à construire au moyen du crédit de 100,000 francs formant le litt. C.

N° d'ordre.	BORNES kilométriques.	COMMUNES.	N° des barrières.	INDICATION DE LA TRAVERSE.
<b>Ligne de l'Est.</b>				
1	24 à 25	Hever.....	»	Au chemin de fer, à Malines.
2	36 à 57	Roosbeek.....	»	De Cumplich à Hoegaerde.
5	58 à 59	Cumplich.....	»	De Cumplich vers Oxem et Willebrighen.
4	71 à 72	Neerwinden.....	»	Grand chemin vers différentes localités.
3	86 à 87	Berloor.....	»	Chemin de Berloor à Corswarem.
6	106 à 107	Hollogne.....	»	Id. d'Awans à Montegnée.
7	117 à 118	Angleur.....	»	Id. d'Angleur vers Grivegnée.
8	119 à 120	Vaux-sous-Chèvremont..	»	Au tournant de l'Honneux.
9	125 à 124	Forêt.....	»	A la Brouck.
10	124 à 125	Id. ....	»	A l'aval de la tranchée de la campagne Lefebvre.
11	125 à 126	Olne.....	»	A la traverse des Chénets, à l'amont du tunnel du Trooz.
12	120 à 150	Praipont.....	»	A l'amont du tunnel de Holinsart.
15	152 à 153	Cornesse.....	»	A la traverse de la route de la Vesdre à Lonhaut.
14	135 à 156	Pepinster.....	»	En amont de la tranchée de Les-Fins, près du pont n° 15.
15	140 à 141	Verviers.....	»	A la traverse de la route de la Vesdre à la Chicchac.
16	141 à 142	Id. ....	»	Id. id. de Verviers à Limbourg.
17	143	Stembert.....	»	Id. de Stembert.
18	145 à 146	Limbourg.....	»	Id. de Lonhienne.
19	149 à 150	Baelen.....	»	Id. de Meuschennen.
20	152 à 155	Welkenraedt.....	»	Id. de Welkenraedt.
<b>Ligne de l'Ouest.</b>				
21	65 à 66	Wetteren.....	85	A l'entrée de la courbe de Quatrecht.
22	67 à 68	Melle.....	90	Dans la courbe près de Melle.
23	108 à 109	Waereghem.....	70	Chemin de Waereghem à Desselghem.
24	113 à 114	Haerlebeke.....	83	Chaussée de Haerlebeke à Audenarde.
25	115 à 116	Id. ....	88	Chemin de Deerlyk à Courtray.
26	117 à 118	Courtray.....	92	Chaussée de Courtray à Audenarde.
27	125 à 126	Lauwe.....	106	Chemin de Courtray à Tournay.
28	128 à 129	Aelbeke.....	113	Chaussée de Courtray à Lille.
29	135 à 156	Herseaux.....	4	Id. de Dottignies à Waterloos.
50	149 à 150	Troyennes.....	56	Grande chaussée de Tournay à Courtray.

N° D'ORDRE.	BORNES kilométriques.	COMMUNES.	N° des barrières.	INDICATION DE LA TRAVERSE.
-------------	--------------------------	-----------	----------------------	----------------------------

**Ligne du Midi.****BRUXELLES A QUIEVRAIN.**

31	7½ à 8	Ruysbroek.....	14	Chemin de Ruysbroeck.
32	15½ à 14	Buysinghen.....	26	Id. de Buysinghen.
33	22½ à 23	Tubise.....	45	Id. du moulin d'Oisquœcq.
34	26½ à 27	Hennuyères.....	55	Id. d'Hennuyères à Braine.
35	55 à 55½	Braine.....	60	Id. de Naast.
36	59½ à 40	Neufvilles.....	66	Id. de Neufvilles.

**BRAINE-LE-COMTE A NAMUR.**

37	56 à 57	Ecaussines.....	65	Grand chemin des Ecaussines.
38	58 à 59	Marche-lez-Ecaussines...	66	Id. de Marche à Houdeng.
39	55 à 56	Pont-à-Celles.....	98	Id. de Goy à Nivelles.
40	75 à 74	Marcinelle.....	122	Id. de Couillet. — Tranchée de Marcinelle.

ANNEXE C.

*Note concernant les dépenses à faire pour le*

Dans la demande d'emprunt présentée à la Chambre des Représentants, le 23 février 1848, se trouvait portée pour dépenses indispensables à faire pour le *parachèvement des chemins de fer de l'Etat*, à cette date, une somme de 23,000,000 de francs, se subdivisant de la manière suivante :

**A. ROUTES ET STATIONS.**

Construction d'ouvrages d'art. — Travaux de sécurité. — Maisons et loges de gardes-routes. — Voies, plates-formes et excentriques. — Ponts à bascule. — Pavages et rampes. — Bâtimens et dépendances des stations. — Clôtures.

1 <sup>o</sup> LIGNE DU NORD . . .	{	Bruxelles à Anvers, y compris l'embranchement à l'Escaut. . . . .
2 <sup>o</sup> LIGNE DE L'EST. . . .		Malines à la frontière de Prusse, avec embranchement vers le canal de Louvain et la Meuse (à Liège) . . . . .
3 <sup>o</sup> LIGNES DE L'OUEST. {		Malines à Ostende . . . . .
		Gand à la frontière de France (Mouscron et Tournay). . . . .
4 <sup>o</sup> LIGNES DU MIDI . . .	{	Bruxelles à la frontière de France (Quiévrain). . . . .
		Braine à Namur. . . . .

ROUTES ET STATIONS. — TOTAL. . . . .

*Dépenses effectuées ou autorisées depuis février 1848 ensuite des crédits votés par les lois des 21 avril 1848 — 24 mai 1848. . . . .*

**Reste à dépenser. . . . .fr.**

**B. CONSTRUCTION DES DOUBLES VOIES.**

1 <sup>o</sup> LIGNES DE L'OUEST. {	{	Malines à Ostende . . . . .
		Gand à la frontière de France (Mouscron et Tournay). . . . .
2 <sup>o</sup> LIGNES DU MIDI . . .		Braine à Namur. . . . .

CONSTRUCTION DES DOUBLES VOIES. — TOTAL. . . . .

*Dépenses effectuées ou autorisées depuis février 1848 ensuite des crédits votés par les lois des 21 avril 1848 et 20 décembre 1851. . . . .*

**Reste à dépenser. . . . .fr.**

**C. MATÉRIEL D'EXPLOITATION.**

Locomotives. — Voitures à voyageurs. — Wagons à marchandises. — Bâches, etc. . . . .

*Dépenses effectuées ou autorisées depuis février 1848 ensuite des crédits votés par les lois des 21 avril 1848 — 24 mai 1848 et 20 décembre 1851. . . . .*

**Reste à dépenser. . . . .fr.**

**D. DÉPENSES DIVERSES.**

Créances arriérées. — Affaires soumises aux tribunaux, évaluées à environ francs. . . . .

*Dépenses effectuées depuis février 1848 ensuite des crédits votés par les lois des 21 avril 1848 — 24 mai 1848 et 14 avril 1852. . . . .*

**Reste à dépenser. . . . .fr.**

TOTAUX. . . . .fr.

## parachèvement des chemins de fer de l'État.

DÉPENSES PRÉVUES.		DÉPENSES effectuées ou autorisées depuis février 1848, ensuite des crédits votés par les lois des 21 avril 1848 24 mai 1848 20 décemb. 1851 et 14 avril 1852.	RESTE à dépenser suivant les prévisions de la demande d'emprunt du 23 février 1848.	Observations.
SOMMES PARTIELLES.	SOMMES TOTALES.			
3,372,543 78				<p>Les crédits alloués s'élèvent respectivement comme suit, savoir :</p> <p>1<sup>o</sup> Loi du 21 avril 1848 . . . . . fr. 5,000,000 00</p> <p>Dont il faut déduire :</p> <p>1<sup>o</sup> Avance à la ville de Gand pour construction d'un embranchement à son entrepôt 200,000 00 } 250,000 00</p> <p>2<sup>o</sup> Somme dépensée à la construction de l'embranchement vers l'entrepôt de Bruges. . . 60,000 00 } 250,000 00</p> <p>Reste . . . . . fr. 4,740,000 00</p> <p>2<sup>o</sup> Loi du 24 mai 1848 . . . . . fr. 2,005,611 38</p> <p>3<sup>o</sup> Id. 20 décembre 1851 . . . . . 1,000,000 00</p> <p>4<sup>o</sup> Id. 14 avril 1852 . . . . . 320,658 35</p> <p>Total égal à celui des dépenses effectuées ou autorisées . . . . . fr. 8,066,269 73</p>
3,292,368 23				
1,466,164 14				
1,020,610 00				
1,986,136 15				
1,640,531 90				
.....	12,978,594 19			
»	»	2,740,012 88		
»	»	»	10,238,381 31	
1,997,462 80		Projet de loi . . . . . (Litt. A, B, C)	2,320,000 00	
1,993,706 80		Restera . . . . .	7,918,381 31	
1,793,541 15				
.....	3,736,510 43			
»	»			
»	»	1,921,438 21		
»	»	»	3,863,032 24	
»	»	Projet de loi . . . . .	000,000 00	
»	3,208,000 00	Reste . . . . .	3,865,052 24	
»	»	2,821,798 37		
»	»	»	2,586,201 63	
»	»	Projet de loi . . . . . (Litt. D.)	2,120,000 00	
»	1,027,093 56	Restera . . . . .	266,201 63	
»	»	383,000 27		
»	»	»	444,093 09	
»	23,000,000 00	8,066,269 73	16,933,730 27	12,493,730 27

*N. B.* Les chiffres en caractères italiques indiquent les crédits compris dans le projet de loi de 4,880,000 francs, sauf la somme de 440,000 francs pour le grand écartement des essieux qui n'avait pas de prévision correspondante dans les évaluations de 1848.