

# Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 30 JANVIER 1862.

Crédit spécial de 5,899,000 francs au Département des Travaux Publics.

## EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

L'exposé des motifs (n° 176), déposé dans la séance du 26 juin 1860, à l'appui d'un projet de loi de crédit d'un million pour l'extension du matériel d'exploitation du railway de l'État, a signalé aux Chambres les sommes nécessaires, notamment, pour atteindre les prévisions justifiées à l'appui de la loi du 31 décembre 1856 (n° 231 des Documents parlementaires, session 1855-1856), ainsi que pour renouveler ou remettre en état de service le matériel de traction et de transport, repris à la société concessionnaire de la ligne de Mons à Manage.

Eu égard à la situation financière du Trésor, le Gouvernement s'est borné, à cette époque, à demander un crédit de 1,000,000 francs, — bien que la somme jugée indispensable s'élevât à 5,955,000 francs.

Il reste donc à pétitionner des Chambres pour atteindre les anciennes prévisions . . . . . fr. 2,955,000

L'extension extraordinaire des transports pendant ces dernières années a eu pour conséquence de rendre beaucoup plus sensible l'insuffisance du matériel. Il est donc tout naturel, que les prévisions exposées en 1856, soient loin — aujourd'hui — d'être en rapport avec les nécessités d'un bon service.

Voici les besoins nouveaux auxquels il faudra pourvoir dans l'intérêt du trésor, du commerce et de l'industrie, ainsi que de la sécurité publique :

1° Extension du matériel de transport. . . . .	fr. 2,000,000
2° Application de freins à tous les wagons à marchandises. . . . .	300,000
3° Remplacement de 64 wagons découverts à voyageurs, par des wagons fermés du dernier modèle. . . . .	344,000
4° Construction de ponts en fer sur la Sambre en remplacement des ponts provisoires en bois . . . . .	520,000
· Somme totale . . . . .	fr. 5,899,000

Ainsi qu'on le remarquera la presque totalité du crédit pétitionné est destinée à l'extension du matériel.

Voici la justification de ces diverses sommes :

*Prévisions de 1856 et de 1859.* — En ce qui concerne la somme de 2,935,000 francs que le Gouvernement sollicite de la Législature en vue de compléter son matériel d'après ses évaluations antérieures, je crois pouvoir me borner à reproduire les explications qui ont fait l'objet de l'exposé des motifs n° 176, session 1859-60.

« Pour atteindre les prévisions exposées à l'appui de la loi du 31 décembre 1856 (n° 231 des Documents parlementaires, session 1855-56), il reste à » pourvoir à la construction de :

» 6 locomotives tenders, estimées à . . . . . fr.	420,000
» 600 wagons à marchandises, estimés à . . . . . »	1,820,000
» 40 voitures à voyageurs, — . . . . . »	279,000
» 10 wagons à bagages. — . . . . . »	43,000
» Ensemble. . . . . fr.	<u>2,562,000</u>
» Une somme de . . . . .	180,000
» est en outre jugée nécessaire pour compléter l'outillage des ateliers » et y introduire des engins perfectionnés.	
» Total. . . . . fr.	<u>2,742,000</u>

» Le chiffre de la dépense dépasse de 642,000 francs, les évaluations relatées dans l'Exposé des motifs du 5 mai 1856 (n° 231).

» Cette différence résulte notamment :

» 1° De ce que les prix d'unité, admis à cette époque, pour les diverses espèces de matériel, ont subi des augmentations. C'est ainsi que les wagons ordinaires, estimés à 2,500 francs, ont coûté 2,700 francs, que les wagons fermés sont revenus à 3,200 francs au lieu de 3,000 francs, les diligences à 8,400 francs, au lieu de 8,000 francs, etc., etc. ;

» 2° De ce que les prévisions actuelles sont augmentées de dix wagons fermés à voyageurs.

» Ces augmentations de prix n'ont pas permis à l'administration d'adjuger, au moyen des crédits alloués, tout le matériel prévu ; elle a, en conséquence, dû rectifier ses évaluations en tenant compte de ces circonstances.

» La reprise de la ligne de Mons à Manage a aussi révélé de nouveaux besoins : à l'occasion de la prise de possession de cette ligne, que l'État exploite depuis le 1<sup>er</sup> août 1858, mon Département a prescrit de dresser inventaire du matériel et des approvisionnements existants et de constater l'état d'entretien du matériel.

» Ces constatations ont fait reconnaître que des douze locomotives remises à l'administration, une était à démolir, quatre en mauvais état et sept en médiocre état ; que des douze tenders, il y en avait trois en mauvais état et neuf en médiocre état ; enfin, que la dépréciation de ce matériel est estimée à environ 589,000 francs, qui se justifie comme suit :

» Les douze locomotives et tenders ont été estimés représenter, eu égard aux  
 » services qu'ils pouvaient rendre encore, moyennant les travaux de renouvelle-  
 » ment ou de grandes réparations qu'ils nécessitaient, une valeur  
 » de . . . . . fr. 244,000

» Le service sur cette ligne comportant douze bonnes locomotives,  
 » dont :

» 4 à voyageurs, estimées à . . . . . fr. 240,000  
 » et 8 à marchandises, estimées à . . . . . 560,000

» Ensemble. . . . . fr. 800,000

» Il en résulte une différence de . . . . . fr. 589,000

» représentant les dépenses à faire endéans les trois ans pour mettre ce matériel  
 » dans une situation analogue à celui des autres lignes de l'État.

» Quant au matériel des transports, il a été reconnu :

» 1° Que sur seize voitures à voyageurs, il y en avait six à démolir et dix à  
 » mettre en grande réparation ;

» 2° Que sur huit fourgons existants, un était à démolir, sept à mettre en  
 » grande réparation ;

» 3° Que sur dix wagons à frein, il y en avait huit à démolir et deux à mettre  
 » en grande réparation ;

» 4° Que sur les neuf cent quatre-vingt-seize wagons à charbon que possédait  
 » la compagnie :

» 179 étaient à démolir,

» 180 à mettre en grande réparation ;

» 314 à mettre en petite réparation,

« et 325 à modifier, — de même que les précédents, — en leur appliquant le  
 » même mode de raccordement qu'au matériel de l'État (buttoirs, moyens d'atte-  
 » lage, etc.).

» 5° Que la dépense à faire pour renouvellement, transformation et mise en  
 » bon état de ce matériel, est évaluée à la somme de 585,000 francs, qui se  
 » justifie comme suit :

» A. Remplacement de :

» 179 wagons à charbon . . . . . fr. 309,000

» 6 — de 3<sup>e</sup> classe . . . . . 30,000

» 8 — à bagages . . . . . 33,600

» 4 — dit : *fourgon* . . . . . 4,400

» B. Transformations à opérer aux buttoirs et aux moyens d'atte-  
 » lage de tout le matériel des transports, ainsi que grosses réparations  
 » jugées nécessaires pour mettre le matériel sur le même pied d'entre-

» tien que celui des autres lignes exploitées par l'État. ci . . . . . 208,000

» Somme égale . . . . . fr. 585,000

» En résumé, le matériel de traction et des transports de la ligne de Mons à  
 » Manage comporte une dépense totale de 1,193,000 francs, y compris une

» somme de 19,000 francs, pour compléter ou réparer le mobilier de bureau,  
 » les engins de chargement et de déchargement, etc., et cela indépendamment  
 » des dépenses pour bâtiments de stations, réfection de la voie, renouvellement  
 » de rails, etc. »

En récapitulant ces diverses sommes, on trouve :

1° Anciennes prévisions à l'appui de la loi du 31 décembre 1856, modifiées par l'exposé des motifs n° 176 de la session de 1859-1860 . . . fr.	2,742,000
2° Prévisions établies, par ce dernier exposé des motifs, du chef de la reprise, par l'État, de la ligne de Mons à Manage :	
A. Matériel de traction . . . . . fr.	589,000
B. Matériel des transports . . . . .	585,000
C. Mobilier . . . . .	19,000
	<hr/>
	1,193,000
Ensemble. . . . . fr.	3,935,000
Dont à déduire le crédit de . . . . .	1,000,000
alloué par la loi du 18 juillet 1860.	
	<hr/>
Reste somme égale à celle reproduite, soit . . . . . fr.	2,935,000

*Extension du matériel des transports. Besoins nouveaux.* — Le crédit d'un million, alloué par la loi du 18 juillet 1860, a été employé à la construction de 435 wagons ordinaires. Il restera donc à disposer, pour le même emploi, sur les prévisions antérieures, d'une somme de 820,000 francs qui, avec le million déjà alloué, représente la somme de 1,820,000 francs, à laquelle on avait évalué le coût de 600 wagons prévus en 1856.

Les wagons que l'on compte faire seront la plupart de 10 tonneaux, et une partie seront fermés, ce qui en augmentera nécessairement le coût. On en estime le prix moyen à 2,800 francs, ce qui ne permettrait de faire — au moyen de 820,000 francs — qu'environ 293 wagons nouveaux. Or, ce serait là, il faut bien en convenir, une insignifiante satisfaction donnée aux besoins du commerce et de l'industrie. Aussi, le Gouvernement n'a-t-il pu hésiter à modifier ses prévisions de 1856, en sollicitant une majoration de crédit de 2,000,000 francs, à consacrer exclusivement à l'achat de wagons. Cette somme jointe à la précédente, nous donnera un chiffre total de 2,820,000 francs, qui permettra de commander 1,000 wagons indépendamment du renouvellement ou de la mise en bon état d'entretien d'une assez grande partie du matériel de transports repris par l'État à la Compagnie du chemin de fer de Mons à Manage.

Il semble à peine nécessaire de justifier la nécessité de cette nouvelle extension à donner à nos moyens de transport. Les Chambres elles-mêmes sont édifiées sur la situation faite à l'industrie à défaut de matériel suffisant, et elles apprécient l'importance des recettes qui échappent ainsi au Trésor.

On peut affirmer, en effet, qu'il n'y a plus de période de chômage même en été. Aussi, en automne et en hiver, époque des grands transports, le manque de matériel arrive à l'état de véritable crise, et l'administration en est réduite à répartir les wagons, entre les expéditeurs, dans la proportion de leurs transports

antérieurs Ce moyen qui, en définitive, ne satisfait personne, a pour unique avantage de mettre l'administration à l'abri du reproche de partialité.

Les conséquences d'un semblable état de choses sont regrettables sous un double rapport : d'une part, incertitude dans les transactions commerciales et perturbation dans l'exécution des marchés ; d'autre part, amoindrissement des services que le railway national est appelé à rendre et des revenus que le Trésor public doit en recueillir.

L'insuffisance du matériel est due à plusieurs causes, et notamment au remarquable développement du trafic des grosses marchandises. Ainsi, pour n'en citer qu'un exemple tout récent, et qui prouve en même temps la bonne utilisation du matériel, le tonnage des grosses marchandises embarquées en juillet 1859 a été de 245,000 tonnes. En juillet 1861, il s'est élevé à 340,000 tonnes, soit plus de 40 p. % d'augmentation pendant un mois d'été ! Les résultats des mois d'août et de septembre sont plus remarquables encore ; or, le nombre de wagons à marchandises était :

Au 1<sup>er</sup> juillet 1859, de 5,958 ;

Au 1<sup>er</sup> juillet 1861, de 6,628.

Soit 670 wagons, ou 11 p. % seulement en plus.

Cette extension des transports eût atteint des proportions bien plus importantes encore, si elle n'avait été entravée à défaut de matériel suffisant. Il faut tenir compte, en outre, de l'augmentation de circulation de nos wagons sur les lignes concédées belges et étrangères, qui absorbe une notable partie de nos moyens de transport.

Le chemin de fer de l'État est loin, au surplus, d'avoir dit son dernier mot sous le rapport de l'accroissement du trafic : le mouvement des matières pondéreuses notamment est appelé à prendre un grand développement si les avantages inhérents à ce mode de transport — célérité et régularité — peuvent être assurés par des moyens d'exploitation suffisants, proportionnés aux besoins du commerce et de l'industrie. Alors, mais alors seulement, le railway de l'État aura atteint son véritable but d'utilité nationale, but doublement fécond, puisqu'en servant d'auxiliaire à toutes les industries, à toutes les transactions commerciales, il aura aussi pour résultat de contribuer à améliorer les finances de l'État.

*Application de freins à tous les wagons à marchandises.* — Dans les haltes intermédiaires et dans les gares privées, où l'on ne possède aucun moyen d'arrêter les wagons quand la locomotive les refoule dans les voies d'évitement, les ouvriers placent une pièce de bois entre les rais des roues. Ce mode d'enrayement est fort nuisible au matériel ; il a, surtout, pour résultat inévitable de forcer ou de plier les essieux. Il importe donc de remédier à cet état de chose en mettant à la disposition des ouvriers le moyen le plus rationnel d'enrayer les wagons. La dépense de 500,000 francs à laquelle entrainera cette amélioration, à part la question de sécurité, aura pour conséquence une économie notable sur les dépenses d'entretien.

*Remplacement de wagons à voyageurs d'couverts par des wagons couverts.* — L'administration possède encore soixante-quatre de ces wagons, dont elle a continué à faire emploi pour les transports de troupe, lorsque le matériel ordi-

naire faisait défaut. Ces wagons sont arrivés à un état d'usure et de vétusté qui les rend complètement impropres à aucun usage et il ne reste qu'à les démolir et à en emmagasiner les débris, comme vieux matériaux de emploi. Le matériel à voyageurs est insuffisant chaque fois qu'il y a affluence par suite de fêtes ou de solennités publiques. Ce n'est également qu'avec beaucoup de difficultés que l'administration parvient à assurer les transports militaires lorsqu'ils sont de quelque importance. Il est donc indispensable de remplacer ces wagons afin d'être en mesure de faire face aux besoins de matériel, en toute circonstance.

*Construction de ponts en fer sur la Sambre.* — Les ponts provisoires en bois qui ont été construits à la suite des inondations de 1850 à Farcennes, Tamines et Auvclais devront être remplacés dans le plus bref délai. Déjà les Chambres ont alloué un crédit de 105,000 francs pour remplacer celui d'Oignies. Voici les explications qui ont été fournies à cette occasion (*voir* n° 175 des Documents parlementaires, session 1859-60) et que je crois pouvoir reproduire pour justifier le crédit de 520,000 francs, sollicité pour les trois ponts qui restent à remplacer.

« De l'avis des ingénieurs le pont d'Oignies doit être remplacé en deans l'année » et les trois autres nécessitent des travaux de consolidation provisoire qui sont » en cours d'exécution au moyen des crédits mis à la disposition de mon » Département par la loi du budget.

» Des ponts définitifs devront également être établis dans un avenir plus ou » moins prochain à Farcennes, Tamines et Auvclais. Toutefois le remplace- » ment de ceux existants peut être différé sans grand inconvénient, par suite des » travaux que l'on y fait.

» L'administration se propose d'effectuer successivement ces remplacements » au moyen de ponts à longerons en tôle de fer, présentant des conditions de durée » et de stabilité en rapport avec l'importance des transports et le poids du maté- » riel roulant. Ce système présente d'ailleurs l'avantage de pouvoir être substitué, » en toute sécurité, aux anciens ponts sans devoir interrompre la circulation » pendant leur établissement. »

Ces diverses considérations, sur lesquelles je crois superflu de m'étendre d'avantage, ont déterminé le Gouvernement à soumettre à la Législature le projet de loi ci-joint qui a pour objet une demande de crédit de 5,899,000 francs.

Les Chambres apprécieront l'intérêt qu'attache le Gouvernement à voir voter ce crédit le plus tôt possible afin de ne pas tarder à donner satisfaction aux plaintes nombreuses et légitimes qui surgissent sans cesse au sujet de l'insuffisance des moyens de transport du chemin de fer de l'État.

Qu'il me soit permis en terminant cet exposé de rappeler :

Que les intérêts et l'amortissement du capital engagé dans la construction de notre railway et de son matériel d'exploitation doivent être comptés dans les frais généraux d'administration ;

Que les recettes doivent couvrir ces frais ainsi que les dépenses d'exploitation ;

Que dans toute entreprise le but à poursuivre se résume à utiliser dans les limites du possible le capital engagé afin de réduire les dépenses par unité de travail, et par conséquent d'augmenter les produits :

Que dès lors il est de l'intérêt du Trésor public de mettre le matériel à la hauteur des besoins, afin de n'être jamais dans le cas de refuser des transports ni de perdre une recette acquise.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

**JULES VANDERSTICHELEN,**

---

## PROJET DE LOI.



**Leopold,**

**ROI DES BELGES,**

Ab tous présents et à venir, *salvo.*

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et des Travaux Publics,

**NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :**

Notre Ministre des Finances présentera aux Chambres en Notre Nom, le projet de loi dont la teneur suit :

### ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au département des Travaux Publics un crédit spécial de cinq millions huit cent quatre-vingt dix neuf mille francs (5,899,000 fr.), destiné à l'extension et à l'amélioration du matériel d'exploitation des chemins de fer de l'État ainsi qu'au remplacement des ponts provisoires établis sur la Sambre.

### ART. 2.

Ce crédit sera couvert au moyen de bons du Trésor.  
Donné à Londres, le 20 janvier 1862.

**LÉOPOLD.**

Par le Roi :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

**JULES VANDERSTICHELEN.**

*Le Ministre des Finances,*

**FRÈRE-ORBAN.**