

(1)

(N^o 79.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 28 JANVIER 1871.

Crédit spécial de 6,500,000 francs au Département des Travaux Publics ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. D'ANDRIMONT.

MESSIEURS,

Depuis cinq mois, la Belgique voit affluer dans ses ports maritimes et dans ses stations frontières une innombrable quantité de marchandises de toute nature.

Les unes ne sont qu'entreposées chez nous : on les abrite sous le couvert de notre neutralité.

Les autres en plus grand nombre par suite, entre autres causes, du blocus des ports de la confédération du Nord sont débarquées à Anvers, à Ostende et de là transportées en transit vers l'Allemagne et vers la France.

L'industrie charbonnière, après avoir un instant subi le contre-coup des événements de la guerre, reprit dès le mois d'octobre toute son activité dans la province de Liège et dans certains districts du Hainaut.

A la même époque, la plupart des usines et des manufactures, les fabriques de sucre, les négociants en céréales, le commerce en général, recevaient des commandes de toutes parts et ne savaient comment remplir les engagements contractés.

Cette situation exceptionnellement prospère et imprévue pour notre pays a par la rapidité avec laquelle elle s'est produite amené une certaine perturbation dans les transports par chemin de fer, perturbation dont les effets se sont plus vivement fait sentir encore dans le courant de décembre, quand, par suite des

(1) Projet de loi, n^o 40.

(2) La section centrale, présidée par M. VILAIN XIII, était composée de MM. DANSAERT, PETY DE THOZÉ, D'ANDRIMONT, VANDER DONCKT, DE MACAR et VAN CROMPHOUT.

gelées, les voies de communication par canaux et par rivière ont subitement fait défaut aux expéditeurs.

La station d'Anvers, ses annexes, ses ports ne tardèrent pas à être encombrés de marchandises. Le nombre des wagons ne fut bientôt plus en rapport avec les exigences du commerce et ce résultat doit être attribué aux difficultés qu'éprouvait l'administration de faire sortir d'une station trop exigüe des véhicules chargés pour les remplacer par des véhicules vides. Même situation à Herbesthal, station frontière de Prusse : les marchandises transitées, les charbons, les fers, les fontes en destination de l'Allemagne arrivaient là en grandes masses, s'amoncelaient, s'engouffraient comme dans un entonnoir, parce que, à tous moments et brusquement, le service était suspendu ; on empêchait nos wagons d'entrer en Prusse, l'administration du chemin de fer rhénan se trouvant dans l'impossibilité d'effectuer d'aussi considérables transports avec des machines et un personnel rendus insuffisants par suite des besoins de la guerre.

On ne voyait partout que wagons immobilisés, improductifs, encombrant les gares depuis Anvers jusqu'à Herbesthal et d'Ostende à Malines.

Cet état de choses était réellement intolérable.

Aussi de tous côtés se sont élevées des plaintes, des récriminations ; les industriels de toutes les catégories, petits et grands réclamaient avec les plus vives instances du matériel, soit pour transporter les produits qui encombraient leurs magasins, soit pour recevoir les matières premières dont ils avaient besoin pour alimenter leur usine.

La presse vigilante se fit l'écho de ce concert de réclamations, et le Gouvernement justement ému de cette situation fâcheuse et préjudiciable à tant et à de si graves intérêts, n'hésita pas, et nous l'en félicitons, à soumettre à la Législature, à la rentrée des vacances de Noël, un projet de loi tendant à obtenir pour le Département des Travaux Publics un crédit de 6,500,000 francs.

Cette demande de crédit a été accueillie avec faveur et à l'unanimité par toutes les sections.

DÉPOUILLEMENT DES PROCÈS-VERBAUX DES SECTIONS.

1^{re} section. — Un membre demande si le matériel qu'on se propose d'établir ne pourrait pas devenir superflu dès que les événements reprendront un cours normal.

Un membre pose la question de savoir s'il est de bonne administration de payer, au moyen d'obligations 4 1/2 p. o/o, dont l'amortissement est suspendu, du matériel qui s'use en douze au quinze ans.

Le projet est adopté à l'unanimité moins une abstention.

2^e section. — Cette section adopte le projet à l'unanimité et propose d'ajouter au texte de la loi que celle-ci sera exécutoire le lendemain de sa promulgation.

3^e section. — Le projet de loi ne rencontre aucune opposition dans cette section.

Un membre est d'avis que, pour remédier à la situation déplorable dans laquelle se trouvent le commerce et l'industrie, par suite de l'encombrement des stations, il est indispensable, non-seulement d'augmenter le nombre de

wagons, d'élargir les gares, mais encore de renforcer le personnel ouvrier des stations.

Il demande, en outre, que le service de nuit soit établi en permanence, là où le trafic a quelque importance.

Un autre membre croit que les mille wagons, que l'État se propose de mettre en circulation ne suffiront pas et qu'il conviendrait de porter ce nombre à deux mille.

4^e section. — La section demande pourquoi il n'a pas été fait usage du crédit de 350 000 francs, antérieurement alloué par la Chambre pour des travaux à exécuter à la station d'Ostende. Le Gouvernement a déclaré qu'il donnerait des explications à ce sujet, lors de la discussion du budget des Travaux Publics.

Le projet de loi réunit l'unanimité des suffrages.

5^e section. La section désire savoir si le Gouvernement a fait des démarches auprès des Compagnies de chemins de fer du Nord et de l'Est pour obtenir du matériel en location. Les besoins de l'industrie sont tels qu'il est urgent de prendre toutes les mesures nécessaires pour parer immédiatement à l'état de choses actuel.

Le projet de loi ne rencontre pas d'opposition.

6^e section. Un membre appelle l'attention du Gouvernement sur la nécessité de mettre les communes en rapport avec les chemins de fer au moyen de malle-postes.

Un membre pense que le crédit demandé n'est pas suffisant. Avec cette allocation de fonds, le Gouvernement ne pourra pas répondre à tous les besoins. Il voudrait avoir un relevé indiquant le nombre de wagons nécessaires à chaque station.

Un membre émet l'avis que ce ne sont pas les wagons qui manquent, mais les voies de garage, il voudrait également voir une large partie du crédit utilisée pour l'établissement de grues et de vastes hangars de construction légère et peu coûteuse.

La section adopte le projet à l'unanimité.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

Après avoir pris connaissance des procès-verbaux, la section centrale a cru devoir adresser à M. le Ministre des Travaux Publics une série de questions auxquelles il s'est empressé de répondre.

Les voici :

QUESTIONS.	RÉPONSES.
—	—
<p><i>1^{re} question.</i> — Combien de temps faudra-t-il pour construire les mille wagons et les trente locomotives ?</p>	<p>L'adjudication du matériel des transports est fixé au 15 février prochain; la fourniture est partagée en vingt lots.</p> <p>D'après les stipulations du cahier des</p>

QUESTIONS.

2^e question. — Ne pourrait-on pas, pour faciliter les transports, les manœuvres dans les gares, et pour éviter les encombrements, organiser pour les marchandises un service de nuit?

3^e question. — N'y a-t-il pas moyen, pour parer immédiatement à l'insuffisance du matériel, de s'entendre avec les compagnies des chemins de fer du Nord et de l'Est pour obtenir en location des locomotives et des wagons à marchandises?

RÉPONSES.

charges, tous les wagons doivent être livrés, au plus tard, seize semaines après l'approbation des marchés, c'est-à-dire vers la fin du mois de juin.

Quant aux locomotives, elles devront être fournies dans le courant de novembre prochain.

Un service de nuit existe, depuis longtemps, sur les lignes ci-après :

Bruxelles à Namur, par Charleroy ;
Braine à Quiévrain ;
Bruxelles à Anvers ;
Malines à Herbesthal.

Il a été établi, à partir du 23 courant, sur la section de Jurbise à Courtrai, et, à partir du lendemain, 24, sur celle de Braine à Gand.

Le même service sera organisé, à dater du 28 de ce mois, sur la section de Bruxelles à Louvain, par Cortenberg.

Dans un moment où il y avait insuffisance de matériel par le fait notamment que nos wagons étaient retenus en Allemagne, sans compensation sensible, l'administration a obtenu en location des compagnies du Nord et de l'Est français environ 1,000 wagons, nombre qui est réduit à 858.

La Compagnie de l'Est n'était pas à même de mettre à notre disposition plus de matériel que nous n'en détenions d'elle soit en fait soit en location. En ce qui regarde la Compagnie du Nord qui dispose d'une assez grande réserve de wagons, elle n'a pu nous en louer qu'un nombre relativement restreint et encore sous la condition expresse que ces wagons lui seraient rendus dès le jour où il sera possible de ravitailler Paris.

On ne saurait d'ailleurs, trop répéter que ce n'est pas l'insuffisance du matériel qui a créé la crise de transport dont souffrent le commerce et l'industrie.

QUESTIONS.

4^e question. — A combien, pour le réseau de l'État, s'élève annuellement le nombre de wagons à mettre au rebut et qu'il faut remplacer pour maintenir le matériel au grand complet?

5^e question. — Le 7 décembre 1870, M. le Ministre des Travaux Publics a déclaré que nous avions à cette époque en Allemagne 1809 wagons, dont 789 en retard depuis plus de quinze jours, et cela à peu près sans compensation.

La section centrale désire savoir si la situation sous ce rapport s'est améliorée et quel est *actuellement* le nombre de wagons belges détenus en Allemagne et en France.

RÉPONSES.

Quant aux locomotives, bien que la nécessité ne se soit point révélée d'en louer aux compagnies, l'administration n'en avait pas moins pris des arrangements avec la Société du Nord, pour disposer de quelques machines pour le cas où l'insuffisance des moyens de traction se serait fait sentir.

Le nombre des wagons à marchandises démolis pendant les dix dernières années, c'est-à-dire de 1861 à 1870 inclus, s'élève à 4,560 wagons, qui fait une moyenne de 456 wagons par année.

Il convient de remarquer que cette moyenne n'a qu'une valeur relative.

Les extensions de matériel se sont produites à des époques souvent éloignées l'une de l'autre. La durée des véhicules étant très-sensiblement constante, il s'en suit que les mises hors de service ont été beaucoup plus considérables pour certains exercices que pour d'autres.

En 1868, par exemple, les démolitions se sont élevées au nombre de 794, tandis qu'en 1870 l'on n'en a compté que 528.

Il résulte d'un relevé fait à la date du 31 décembre 1870, que le matériel du réseau de l'État retenu :

	Wagons.
En Allemagne s'élevait à . . .	2,237
En France, à	1,584
Ensemble.	3,821

D'un autre côté, notre administration disposait, à cette même date de . . . 3,060 wagons des Compagnies françaises du Nord et de l'Est, y compris 858 wagons loués à ces Sociétés, et de wagons allemands, soit ensemble 256

En sorte qu'au 1^{er} janvier courant, le déficit n'est plus que de 3,316

502

QUESTIONS.

6^e question. — M. le Ministre des Travaux Publics a-t-il des motifs sérieux pour s'opposer à une proposition de la section centrale tendante à porter de 1,000 à 2,000 le nombre des wagons à construire, et de 1,750,000 francs à 2,500,000 francs le crédit pour l'établissement des voies de garage, etc., etc. ?

RÉPONSES.

Si l'on considère que l'administration a mis en service pendant le second semestre de 1870, environ 1,200 wagons neufs en plus, on reconnaîtra que ce déficit a d'autant moins d'importance que, pendant le premier semestre, l'administration a transporté 500,000 T. de plus que pendant le second semestre.

Ainsi que le Gouvernement a eu l'honneur de l'exposer aux Chambres, l'administration disposera pour l'automne prochain de 4,079 wagons *en plus* que pendant le 1^{er} semestre de 1870, pour satisfaire au trafic de l'ancien réseau.

Ce matériel est plus que suffisant, puisqu'il peut faire face à un accroissement de transport d'environ 4,000,000 de tonneaux.

Du reste, que l'on ne s'y méprenne point; ce n'est pas l'insuffisance du nombre de wagons qui a paralysé les expéditions. J'en ai indiqué les principales causes dans l'exposé des motifs à l'appui du projet de loi soumis aux Chambres. Ce qui le prouve surabondamment, c'est que, pendant le 1^{er} semestre 1870, l'administration a transporté 345,200 tonneaux *en plus* que pendant la période correspondante de 1869; tandis que, pendant le 2^e semestre, elle a transporté 99,600 tonneaux *en moins* que, pendant le 2^e semestre de 1869 et cela bien que le nombre de wagons ait été *majoré* de 1,152 véhicules.

Ce sont donc bien les interruptions de service qui, surtout, ont paralysé les transports et grandement contribué à rendre insuffisantes nos installations dans différentes stations et qui ont produit d'autant plus d'encombrement qu'il fallait plus longtemps différer les expéditions.

Quant à l'augmentation du crédit sollicité pour développer ces installations, le Gouvernement s'est engagé à faire tous les travaux indispensables en vue de remédier

QUESTIONS.

RÉPONSES.

à l'encombrement de certaines stations, qui a été la conséquence des interruptions de service. Au besoin, il demandera les suppléments de crédits qui seront jugés nécessaires pour compléter ces travaux, dès qu'il sera saisi d'un travail d'ensemble les justifiant. Pour le moment, il pense qu'il faut non-seulement ménager la situation du Trésor, mais éviter l'écueil d'effectuer des installations qui bien que satisfaisant à des courants de trafic *accidentels* et *anormaux*, comme il s'en présente actuellement par suite des événements de guerre, ne se justifieraient point par les nécessités courantes de l'exploitation.

Il résulte de la lecture de l'exposé des motifs à l'appui du projet de loi qui vous est soumis, de l'examen des procès-verbaux des sections qui ont adopté à l'unanimité les propositions du Gouvernement, de la teneur des réponses que M. le Ministre des Travaux Publics a faites aux questions qui lui ont été adressées par la section centrale, que la perturbation qui s'est produite depuis cinq mois dans le service des transports par chemin de fer, perturbation qui ne doit plus se reproduire si on ne veut pas compromettre de graves intérêts, doit être attribuée à trois causes principales :

1° A la situation anormale dans laquelle, au point de vue des expéditions, nous nous sommes trouvés et nous nous trouvons encore par suite de la guerre qui a éclaté entre deux nations voisines;

2° Au manque de wagons et de locomotives ;

3° Au peu d'étendue des stations de marchandises et à l'insuffisance des voies de garage dans certaines stations.

Nous examinerons ces trois causes et nous en rechercherons la valeur et l'importance, non-seulement pour le présent, mais encore pour l'avenir.

La situation anormale.

Quelques membres de la 1^{re} section et le Gouvernement lui-même semblent manifester la crainte de voir dès que la paix sera conclue et que les heureux effets s'en feront sentir, le mouvement des marchandises diminuer subitement dans d'énormes proportions sur nos chemins de fer et notre matériel devenir improductif.

Telle n'est pas notre opinion.

Il y aura évidemment un trafic moindre, mais la chute ne sera ni forte ni brusque.

En effet :

Le port d'Anvers s'est fait connaître du monde entier : des relations se sont établies entre nos commerçants et ceux des pays étrangers et rien ne fait présumer que toutes ces relations seront brisées dès que la guerre sera finie.

Anvers a des ports, des bassins vastes, spacieux, commodes, et qui auront été justement appréciés par ceux qui forcément, bon gré mal gré, ont été obligés de s'en servir.

L'admirable prospérité d'Anvers ne fera donc que s'accroître et notre métropole commerciale, grâce à son heureuse situation, deviendra inévitablement et rapidement la tête de ligne principale de transit vers l'Europe centrale.

L'industrie charbonnière — et c'est elle qui fournit le plus de transports — trouvera un écoulement plus considérable de ses produits en France, les houillères des départements du Nord et du Pas-de-Calais ayant été rudement éprouvées par la guerre

La Hollande deviendra accessible au charbon belge, par suite de la hausse excessive du combustible dans le bassin de la Ruhr, hausse qui se maintiendra, par suite de la pénurie d'ouvriers, non pas au prix actuel, mais à des prix supérieurs à ceux des années précédentes.

D'autre part, nos industries diverses ne peuvent manquer de produire plus, se trouvant dans une condition exceptionnelle, si on les compare à celles des pays limitrophes.

Ne possèdent-elles pas les capitaux et les bras qui font partout défaut, passé nos frontières de l'Est et du Sud ?

Et tandis que l'industrie et le commerce se trouvent surchargés d'impôts de guerre en France et en Allemagne, les nôtres, au contraire, voient, par la facilité des transports et par l'abaissement des tarifs, leurs charges diminuer. Et les prix de revient de nos produits de toute nature seront inévitablement et longtemps, inférieurs à ceux de nos voisins.

Il se peut donc que la situation, qui semble anormale aujourd'hui, devienne normale dans un temps qui n'est peut-être pas éloigné, et il convient, dès à présent, de se mettre en mesure de faire face aux besoins futurs du commerce et de l'industrie.

Le manque de wagons.

A première vue, le chiffre de 1,000 wagons que le Gouvernement nous propose semble suffisant.

En temps ordinaire, il le serait probablement.

En effet :

Au 1^{er} janvier 1871, l'État possédait 10,728 wagons.

A cette même date, la Société d'exploitation, dont les lignes sont aujourd'hui exploitées par l'État, possédait 6,582 wagons, soit pour les deux réseaux. 17,307 wagons.

Il reste à livrer et à mettre en circulation dans le courant de 1871 :

Par l'État. 527 wagons commandés en 1870.

Plus les 1,000 wagons pour lesquelles on demande le crédit actuel.

Total 1,527

et par la Société

d'exploitation 1,400

Total 2,927 wagons.

Ainsi donc, nous avons l'espoir de voir, en 1871, le matériel de l'État arriver du chiffre de 17,507 wagons au chiffre de 20,234, soit une augmentation d'environ 15 p. %.

Or, Messieurs, cette augmentation de matériel ne nous paraît pas proportionnée aux besoins réels, elle ne constitue pas une réserve suffisante.

Avec les 2,927 wagons nouveaux, l'État doit parer aux éventualités qui peuvent surgir en 1871, et qu'on peut dès à présent prévoir.

Après un sérieux examen de la question, nous avons acquis la conviction qu'avec cette augmentation trop faible de matériel, le Gouvernement se trouvera en 1871 dans le même embarras qu'en 1870.

Voici la raison :

Le matériel de nos chemins de fer retenu en Allemagne s'élevait, au 31 décembre 1870, à	2,237 wagons
en France, à	1,581 —
Total.	3,818 wagons

Or, dans quel état se trouve ce matériel et dans quel état nous le renverrera-t-on. Les Allemands s'en servent pour transporter des vivres et des munitions en France, et ils n'ont guère le temps d'en prendre soin, d'y faire des réparations urgentes.

Exposés aux risques de la guerre, pas entretenus du tout par les belligérants, nos wagons, une bonne partie du moins, ne nous reviendront que détraqués, et ceux qui reviendront en état de servir, ne rentreront en Belgique que longtemps après la fin de la guerre.

On nous dit bien, d'autre part, que, en compensation, l'administration dispose de 3,060 wagons des compagnies du Nord et de l'Est, y compris 858 wagons loués, plus 256 wagons allemands (alors que les compagnies rhénanes nous en détiennent 2,237, différence en leur faveur 1,981), mais dès que Paris aura besoin d'être ravitaillé et que les communications seront rétablies avec la France (notez que le cas est prévu pour les 858 wagons loués au Nord), tout ce matériel va nous glisser entre les doigts, va s'échapper de la Belgique pour se rendre en France, avec des chargements de charbon, de fer, de fonte, ou de céréales, etc., etc., et comme nous n'avons aucun droit sur ces wagons qui ne nous appartiennent pas, nous nous trouverons sans matériel pour affectuer nos transports à l'intérieur.

En effet, l'équilibre ne pourrait se faire, que si l'Allemagne nous rendait les wagons qu'elle conserve, mais comme nous l'avons dit, si elle fait droit à nos réclamations, elle ne nous les rendra, en partie du moins, que bons à être mis au rebut.

Or cette situation, qui serait on ne peut plus préjudiciable aux intérêts industriels et commerciaux de notre pays, nous l'entrevoions dans un délai rapproché, et c'est par prévoyance, pour se mettre en garde contre cette éventualité, que trois membres de la section centrale se sont montrés disposés à proposer sous forme d'amendement de porter de 1,000 à 2,000 le nombre de wagons à construire immédiatement.

Ce ne serait, du reste, qu'une avance faite par l'État puisqu'il faudra à la fin

de 1871 commander *mille nouveaux wagons* pour remplacer ceux qui tombent chaque année au rebut. ainsi que celà résulte de la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics à la 4^e question qui lui a été posée par la section centrale.

La nécessité d'agrandir les stations et d'établir de nouvelles voies de garage.

S'il est nécessaire de construire de nouveaux wagons, il est plus urgent encore d'agrandir les stations et d'établir de nouvelles voies de garage.

Avec des stations étriquées et des voies de garage insuffisantes, les manœuvres sont lentes, difficiles et dangereuses, et le matériel roulant ne peut pas être utilisé comme il devrait l'être. A certains moments, l'encombrement se produit dans les stations, comme le cas s'est présenté à Anvers, à Liège, à Ans, à Gand, à Ostende, à Malines, à Bruxelles (Allée-Verte), et le matériel devient complètement improductif, non-seulement pour l'État, mais ce qui est plus grave, pour le commerce et l'industrie.

Avec les 1,750,000 francs, chiffre proposé, on ne remédiera guère à l'état de choses actuel.

Rien de plus simple à démontrer.

Nous aurons en 1871 près de 3,000 wagons ou plus en circulation, si, bien entendu, l'Allemagne et la France nous rendent ceux qu'ils détiennent.

Chaque wagon a une longueur de 7 mètres : bout à bout ils occuperont une étendue de voie de 21 kilomètres et comme il faut pour les manœuvrer facilement une longueur double, on sera obligé, si on ne veut pas encombrer les stations plus qu'elles ne le sont, d'établir en même temps qu'on construira les wagons, 42 kilomètres de voies de garage.

En évaluant à 50,000 francs le kilomètre de voie (achat de terrain, rails, billes, ballast, etc.), il faudrait de ce *seul chef* faire une dépense de 2,100,000 francs.

Et cette dépense effectuée, il resterait encore à fournir les plates-formes, les ponts à peser, les grues, et à établir des hangars; somme toute, le service intérieur des stations ne serait guère amélioré : il serait ce qu'il est aujourd'hui.

Ce qu'il faut pour faciliter les manœuvres, éviter les encombrements, c'est établir à proximité des grands centres de production et d'expédition, en dehors des villes qui possèdent des stations importantes, comme Anvers, Bruxelles, Liège, Gand, Charleroi, ce qu'on appelle des *gares de formation de trains*. C'est là et non pas dans les stations où elles entravent le service et la circulation que doivent se faire toutes les manœuvres pour le classement des wagons de marchandises.

Ce qu'il faudrait encore, ce sont des *parcs de matériel*, comme les Compagnies du Nord et de l'Est en possèdent. C'est là qu'on remise le matériel vide dont on ne fait pas momentanément usage.

Nous n'ignorons pas que l'établissement de ces gares de formation et de ces parcs de matériel entraîneraient le Gouvernement dans de fortes dépenses, mais nous ne croyons pas qu'en présence des intérêts puissants qui sont en jeu, en présence des progrès réalisés partout dans l'exploitation des chemins de fer, le Gouvernement doive reculer.

Si dès le mois d'octobre, on avait eu des stations assez vastes, des gares de

formation, un grand nombre de wagons disponibles dans les parcs, on eût certainement pu organiser le service du transport intérieur des marchandises de façon à ne mécontenter personne, quelque considérable qu'eût été le transit, et quelque difficile qu'eût été l'écoulement de nos produits vers nos frontières.

Trois membres de la section centrale ne croient pas qu'avec 1,750,000 francs le Gouvernement puisse faire face aux besoins du commerce et de l'industrie, et comme corollaire de l'amendement tendant à porter à 2,000 le nombre de wagons, ils voudraient voir porter à 2,500,000 francs au lieu de 1,750,000 francs l'allocation destinée à l'établissement des voies de garage, etc.

Avant de procéder au vote sur l'ensemble du projet de loi, la section centrale a décidé qu'il serait demandé de nouvelles explications à M. le Ministre des Travaux Publics, au sujet du désir exprimé par trois membres de la section centrale de déposer un amendement tendant à majorer les crédits pour le matériel et pour l'agrandissement des stations.

Voici la réponse que M. le Ministre des Travaux Publics a eu l'honneur d'adresser à la section centrale :

« MONSIEUR LE RAPPORTEUR,

» Vous me faites connaître par votre lettre du 28 courant que trois membres de la section centrale chargée d'examiner le projet de loi allouant un crédit de 6,500,000 francs à mon département, ont manifesté le désir de déposer un amendement au projet de loi en ce sens que le nombre des wagons à construire serait porté de 1,000 à 2,000 et les fonds nécessaires pour l'agrandissement des voies de garage, etc., de 1,750,000 à 2,500,000 francs, et vous voulez bien me demander des explications à ce sujet.

» Je ne puis, Monsieur, que m'en rapporter aux explications contenues dans l'exposé des motifs et dans les réponses que j'ai déjà eu l'honneur de transmettre à la section centrale.

» Je suis convaincu que le nombre de 1,000 wagons ajoutés à ceux qui sont encore en construction et à ceux que doit nous fournir la Société générale d'exploitation est suffisant pour subvenir actuellement aux besoins du commerce et de l'industrie. Quant à la somme à affecter à de nouvelles voies de garage, aménagement et outillage des stations, il est impossible de le prévoir exactement, avant que notre trafic soit rentré dans un état normal. C'est seulement alors qu'il sera possible d'apprécier, en connaissance de cause, si cette somme doit être majorée ; quant à présent la somme sollicitée est suffisante pour parer aux nécessités de la crise actuelle.

» Si des besoins nouveaux venaient à se produire, si une nouvelle insuffisance de matériel ou de voies venaient à m'être clairement démontrée, je n'hésiterais pas à solliciter alors de la Législature des crédits pour y satisfaire.

» Veuillez agréer, Monsieur le Rapporteur, l'assurance de ma considération distinguée.

» *Le Ministre des Travaux Publics,*

» *Signé, WASSEIGE.* »

Bruxelles, le 28 janvier 1871.

Après avoir pris connaissance de cette dépêche, la section centrale à l'unanimité a donné un vote approbatif du projet de loi.

Et, dans le but de hâter la construction du matériel et l'agrandissement des stations, vous propose, sous forme d'amendement, d'ajouter à la loi un art. 3 ainsi conçu :

Art. 3. La loi sera rendue exécutoire le lendemain de sa promulgation.

Le Rapporteur,
J. D'ANDRIMONT.

Le Président,
V^{te} VILAIN XIII.

