(1)

(N° 176.)

Chambre des Représentants.

Séance du 26 Juin 1860.

Crédit spécial d'un million de francs au Département des Travaux Publics, destiné à l'extension du matériel d'exploitation des chemins de fer de l'État.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

La loi du 8 septembre 1859, décrétant l'exécution de divers travaux d'utilité publique ne comprenait pas de crédits pour l'extension du matériel de traction et des transports parce que, dans la pensée du Gouvernement, les dépenses de cette nature devaient être, comme par le passé, prélevées sur les ressources ordinaires du Trésor, et faire l'objet d'un projet de loi distinct.

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, id.		1,820,000
40	voitures à voyageurs id		279,000
10	wagons à bagages, id.		43,000
	Ensemble.	fr.	2,562,000
	Une somme de	fr.	180,000

est, en outre, jugée nécessaire pour compléter l'outillage des ateliers et y introduire des engins perfectionnés.

Total	fr.	2,742,000

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 2,300 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 10 wagons fermés à voyageur.

Ces différences dans les 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 des évaluations en tenant compte de ces circonstances.

La reprise de la ligne de Mons à Manage a aussi révelé de nouveaux besoins : à l'occasion de la prise de possesion de cette ligne, que l'État exploite depuis le 1er 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 12 locomotives remises à l'administration, une était à démolir, 4 en mauvais état et 7 en médiocre état; que de 12 tenders, il y en avait 3 en mauvais état et 9 en médiocre état; enfin que la dépréciation de ce matériel est estimée à environ 589,000 francs, qui se justifie comme suit :

Les 12 locomotives et tenders ont été estimés représenter, eu égard aux services qu'ils pouvaient encore rendre, moyennant les travaux de renouvellement ou de grandes réparations qu'ils nécessitaient, une valeur de. . . fr. 211,000

Le service sur cette ligne comportant 12 bonnes locomotives, dont :

4 à voyageurs estimées à . . . . . fr.	240,000	
et 8 à marchandises id à	560,000	
		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 16 voitures à voyageurs, il y en avait 6 à démolir et 10 à mettre en grande réparation;

2° Que sur 8 fourgons existants, 1 était à démolir, 7 à mettre en grande réparation;

3° Que sur 10 wagons à frein, il y en avait 8 à démolir et 2 à mettre en grande réparation;

4° Que sur les 996 wagons à charbon que possédait la Compagnie :

179 étaient à démolir,
180 à mettre en grande réparation,
314 id. en petite réparation,

et 323 à modifier — de même que les précédents — en leur appliquant le même mode de raccordement qu'au matériel de l'État. (Buttoirs, moyens d'attelage, etc).

5° Que la dépense à faire pour renouvellement, transformation et mises en bon état de ce matériel est évaluée à 585,000 francs, justifiée comme suit :

1° Renouvellement de :

179	wagons	à charbon, ...	fr.	309.000
6	—	de 3e classe		30.000
8	—	à bagages		33,600
1	—	dit fourgon		4,400
			Fr.	377,000

2° Transformations à opérer aux buttoirs et aux moyens d'attelage de tout le matériel de transport, ainsi que grosses réparations jugées nécessaires pour mettre le matériel dans le même état d'entretien que celui des autres lignes exploitées par l'État, ci. . . . . fr. 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 mettre en état convenable le mobilier de bureau, les engins de chargement et de déchargement, etc., et cela indépendamment des dépenses pour bâtiments de station, réfection de la voie, renouvellement de rails, etc.

Cet exposé succinct dénote que lors de sa reprise par l'État, cette ligne de même que le matériel d'exploitation étaient dans un état d'entretien peu satisfaisant.

Toutefois, on doit le reconnaître, cette situation était la conséquence des longues négociations qui en ont précédé la cession : en effet, par convention, en date du 30 août 1856, la ligne de Mons à Manage, avait été cédée à bail à la Compagnie du Nord, moyennant une redevance annuelle qui tenait compte de l'état actuel (1856), de la voie des stations, du matériel, etc. Mais le Gouvernement refusa de donner sa sanction à cet arrangement et entra, lui-même, en pourparlers avec la compagnie, qui aboutirent à la loi du 8 juillet 1858, approuvant la convention passée par le Département des Travaux Publics, pour la reprise de cette ligne, pour compte de l'État. On comprend que pendant ces négociations, la compagnie se soit abstenue de faire aucunes dépenses de renouvellement, et qu'elle se soit bornée aux seules dépenses indispensables pour continuer provisoirement son exploitation.

Bien qu'il soit de l'intérêt du Trésor et du commerce que le matériel soit mis en rapport avec l'importance croissante des transports, la situation du Trésor impose au Gouvernement le devoir de limiter les dépenses aux besoins urgents pour assurer la régularité des transports et garantir la sécurité du service.

Il se borne donc à solliciter des Chambres un crédit immédiat d'un million.

Au moyen de cette somme, il sera possible de commander immédiatement trois à quatre cents wagons de transport. Le Gouvernement se réserve de soumettre ultérieurement aux Chambres de nouvelles propositions pour compléter successivement le matériel dans les limites des besoins et des ressources dont il lui sera possible de disposer.

La nécessité d'augmenter les moyens de transport, étant généralement reconnue, je crois pouvoir m'abstenir d'entrer dans d'autres développements pour justifier la présente demande de crédit, sur laquelle j'ai l'honneur de prier les Chambres de vouloir bien statuer pendant la session actuelle.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDER STICHELEN.

PROJET DE LOI.

Léopold,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

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 d'un million destiné à l'extension du matériel d'exploitation des chemins de fer de l'État.

ART. 2.

Ce crédit sera couvert au moyen des ressources ordinaires de l'État.

Donné à Londres, le 23 juin 1860.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,
JULES VANDER STICHELEN.

Le Ministre des Finances,
FRÈRE-ORBAN.