

(1)

( N° 59. )

---

---

## Chambre des Représentants.

---

---

SÉANCE DU 28 JANVIER 1879.

---

Crédits spéciaux au Ministère des Travaux Publics, destinés à couvrir des dépenses extraordinaires à faire pour le service des chemins de fer de l'État (1).

---

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. VICTOR GILLIEAUX.

---

#### MESSIEURS.

Le Gouvernement sollicite de la Législature des crédits spéciaux s'élevant à six millions de francs pour le service des chemins de fer de l'État.

Ces crédits destinés à couvrir des dépenses extraordinaires, comprennent :

1° Une somme de deux millions pour l'acquisition de rails, traverses métalliques, excentriques, croisements, plaques tournantes, ponts à bascule, etc. ;

2° Une somme de quatre millions pour l'augmentation de l'effectif du matériel roulant de 54 locomotives, de 50 voitures à voyageurs et fourgons et de 225 wagons à marchandises.

Ces dépenses sont nécessaires pour compléter les installations des lignes du réseau actuel et pour faire face en partie à l'accroissement du trafic.

Le projet de loi a été adopté à l'unanimité par les diverses sections.

Les 2<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> sections ont exprimé le désir d'obtenir du Gouvernement quelques renseignements sur la forme et l'emploi du nouveau matériel.

Déférant à ce désir, la section centrale a transmis à M. le Ministre des Travaux Publics, les questions que nous insérons ci-après avec les réponses en regard.

---

(1) Projet de loi, n° 53.

(2) La section centrale, présidée par M. DESCAMPS, était composée de MM. GILLIEAUX, GOBLET D'ALVIELLA, LUCQ, MASCART, D'ANDRIMONT et JULLIOT.

## Demandes.

Quels sont les résultats des essais de longrines et de traverses entrepris par l'État belge et quel est le système de traverses que le Gouvernement a adopté pour l'adjudication prochaine?

## Réponses.

Le matériel que l'administration des chemins de fer de l'État a fait fournir jusqu'ici pour la pose des voies sur longrines métalliques du système Hilf correspond à une longueur de 123 kilomètres.

Les sections choisies pour la pose de la voie métallique font partie des lignes de Bruxelles à Tubize, Hal à Ath, Bruxelles à Luttre, Braine-le-Comte à Quiévrain, Charleroi à Namur, Bruxelles à Arlon, Tirlemont à Ans et Angleur à Marloie.

Presque toutes ces sections ont un trafic considérable et sont parcourues par des trains express à grande vitesse. En outre la section de Bruxelles à Arlon présente de fortes inclinaisons allant jusqu'à 0.016 par mètre, celle d'Angleur à Marloie, des courbes à petit rayon descendant jusqu'à 360 mètres. Les résultats de l'essai auquel l'administration s'est livrée seront donc aussi concluants que possible. Ils permettront de s'assurer si une voie métallique, établie comme l'est la voie Hilf actuelle, répond aux exigences du trafic et de la vitesse des trains sur le réseau de l'État, ou bien ils indiqueront quelles sont les modifications qui doivent être apportées au système essayé.

Les résultats jusqu'à ce jour ne permettent pas encore de conclure; l'essai ne date que d'un an environ pour les poses les plus anciennes; il est donc beaucoup trop récent pour qu'il soit possible de se prononcer d'une manière certaine.

L'administration fera prochainement un essai de la voie De Serres et Battig.

Le matériel nécessaire à la pose de cette voie sur un kilomètre de longueur est commandé.

La mise en adjudication d'une fourniture de 130,000 traverses métalliques avec accessoires est annoncée pour le 12 février prochain. Le système de traverses adopté se rapproche beaucoup du système employé par la Compagnie du chemin de fer Rhénan.

## Demandes.

## Réponses.

Quelle est la raison du peu d'emploi des voitures Belpaire?

Toutefois l'épaisseur de la traverse a été quelque peu renforcée de façon à en augmenter la résistance.

L'administration a fait fournir onze voitures Belpaire. Avec les deux construites à l'arsenal de Malines, elle dispose donc actuellement de 13 véhicules de l'espèce, dont 6 sont en service courant : 2 pour desservir la ligne de Biaton à Bernissart, 2 pour celle de Saint-Ghislain à Warquegnies et 2 pour la ceinture de Gand.

Les autres seront mises prochainement en service.

Lorsque toutes les voitures à vapeur seront en service, l'administration sera à même de faire une expérience complète du système et de voir quelles sont les applications qu'il pourra recevoir sur le réseau des chemins de fer de l'État.

Quel est le système adopté pour les cinquante nouvelles voitures à voyageurs?

L'administration a fait fournir à titre d'essai 96 voitures à couloir qui, avec les 16 voitures de l'espèce précédemment achetées, permettront de mettre en service au printemps prochain une dizaine de trains.

L'administration ne pourra prendre de décision définitive, quant au type à adopter, qu'après la mise en service de ces trains à intercommunication et lorsque le public, dont il faut consulter les convenances, aura ainsi pu juger en connaissance de cause des avantages et des inconvénients de ce système.

L'administration a commandé l'année dernière 341 voitures du type ordinaire, mais dont l'impériale a été surhaussée autant que le permettent les dimensions du gabaret du matériel. La plupart de ces voitures sont actuellement en service.

Il reste à commander des voitures du même système pour pouvoir former un certain nombre de trains homogènes com-

**Demandes.****Réponses.**

posés exclusivement de matériel de l'es-  
pèce.

Une partie du crédit sollicité sera affec-  
tée à l'achat de ces voitures.

La section centrale a reconnu unanimement que les dépenses réclamées étaient utiles, urgentes et indispensables.

Le moment est d'ailleurs très-favorable pour compléter l'outillage des voies ferrées dans des conditions exceptionnelles de bon marché et le Gouvernement atteindra ainsi un autre résultat avantageux en venant en aide à la classe ouvrière, en fournissant du travail à nos centres industriels et métallurgiques si fortement éprouvés depuis ces dernières années.

La section centrale vous propose donc l'adoption du projet de loi ouvrant au Ministère des Travaux Publics des crédits spéciaux s'élevant à la somme de six millions de francs.

*Le Rapporteur,*

VICTOR GILLIEUX.

*Le Président,*

J. DESCAMPS.