

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 5 MAI 1856.

---

Crédit de 24,000,000 de francs pour les chemins de fer de l'État  
et les lignes télégraphiques.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS ,

Le Gouvernement a l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi qui a pour objet de pourvoir aux dépenses d'achèvement des chemins de fer de l'État et à l'extension des lignes télégraphiques. Il a l'espoir que ce projet rencontrera de nombreuses adhésions, parce qu'il donne satisfaction à des vœux depuis longtemps exprimés au sein de la Législature et par les organes de la publicité ; parce que tout le monde comprend aujourd'hui que le chemin de fer manquerait à sa mission si, faute de moyens d'action, il comprimait au lieu de le seconder l'élan industriel et commercial ; parce que, enfin, l'expérience fait mieux apprécier chaque jour, que, pour les chemins de fer comme pour toutes les industries, les capitaux consacrés à un trafic ascendant constituent une opération très-lucrative.

Il est de la dernière évidence, en effet, que l'augmentation de trafic produite par le développement des moyens d'exploitation donne un bénéfice d'autant plus considérable que les frais généraux sont utilisés dans une plus large proportion.

Or, on peut se rendre compte aisément de l'importance et de l'influence des frais généraux des transports, si l'on considère qu'outre les dépenses d'administration générale, qui restent invariables, celles de la voie et des stations n'augmentent que dans une proportion minime relativement à un accroissement de transports donné, tandis que le produit est en général proportionnel à la quantité transportée.

C'est ce que toutes les grandes compagnies, qui ont pour elles l'intelligence commerciale et un crédit solidement établi, ont compris et réalisé sur une vaste échelle.

Tout le monde sait que le chemin de fer du Nord a consacré des capitaux

importants à la création d'un immense matériel (<sup>1</sup>), à l'établissement des gares, voies et autres accessoires pour le transport des charbons du bassin d'Anzin et des bassins belges. La recette, pour le transport des houilles seulement, s'est élevée de 816,000 francs, qu'elle était en 1851, à 4,289,000 en 1854, soit 3,474,000 francs en plus.

On a présenté, sous diverses formes, des calculs d'appréciation du produit que le chemin de fer de l'État pourrait attendre d'une augmentation de matériel.

Il ne paraît pas hors de propos de revenir, à l'occasion du présent projet de loi, sur ces appréciations.

Le calcul suivant est basé sur des chiffres officiels de dépenses et de recettes et sur des hypothèses plutôt défavorables qu'avantageuses à l'opération :

1,250 wagons d'un tonnage moyen de 7 tonnes, au prix de 2,600 fr.,	
coûteraient . . . . .	fr. 3,250,000
20 locomotives avec tender, au prix de 70,000 fr., coûteraient	1,400,000
	<hr/>
Total . . . . .	fr. 4,650,000

On peut attendre de ce matériel le produit suivant :

Les 1,250 wagons servant, en moyenne, une fois tous les cinq jours (retour à vide supposé) donnent 250 wagons utiles par jour, lesquels, chargés à 7 tonnes et parcourant en moyenne 9 lieues, procurent un mouvement ( $250 \times 7 \times 9$ ) de 15,750 tonnes transportées, par jour, à une lieue, soit, par an, 5,748,750 tonnes-lieues. Le tarif le plus bas (3<sup>e</sup> classe des grosses marchandises) étant de fr. 0.41.11 par tonne et par lieue, pour un parcours moyen de 9 lieues, la recette annuelle s'élèverait à fr. 2,363,311-12 ( $5,748,750 \times 0.41.11$ ).

On voudra bien remarquer que ce produit est inférieur au produit moyen actuel des wagons, puisque, pour 1855, moins de 4,500 wagons ont donné (non compris 1,300,000 francs pour les petites marchandises) une recette de 11,250,000 francs, ce qui représenterait, pour 1,250 wagons, un produit de 3,125,000 francs.

La prévision de recette de 2,363,311 francs est donc un *minimum* acceptable à tous égards.

Quelles seraient les dépenses pour les transports à effectuer au moyen de ce matériel.

En supposant qu'elles soient de 50 p. % pour ce trafic *purement additionnel*, on dépasse sans doute de beaucoup la vérité, puisque ces transports n'augmenteront pas les frais généraux d'administration et qu'ils n'auront qu'une influence très-peu marquée sur les dépenses d'entretien et de police de la voie et des bâtiments, le personnel des stations, etc., etc.

Les frais d'exploitation, correspondant à la recette de 2,363,311 francs, seraient donc, au *maximum*, de 1,181,655 francs.

(1) Il résulte du compte rendu du chemin de fer du Nord, pour 1854, qu'au 1<sup>er</sup> janvier 1855, il possédait ou devait posséder prochainement 451 machines et 10,707 voitures et wagons, dont 4,100 de 10 tonnes (pag. 10), et que ce matériel et l'outillage devaient coûter 82,500,000 francs (pag. 8 et 9). Le matériel du chemin de fer belge ne coûtera guère plus de 38,000,000 de francs, y compris le présent crédit.

L'excédant de recette *nette* s'élèverait, d'après ces bases, au même chiffre de 1,181,655 francs.

Cet excédant permettrait de rembourser, *en moins de quatre années*, le capital de 4,650,000 francs, et de jouir ensuite de la totalité du bénéfice net de 1,181,655 francs, attendu que l'entretien et le *renouvellement* du matériel sont compris dans la charge annuelle de 30 p. % pour frais d'exploitation.

On remarquera que cet excédant représente l'intérêt à plus de 3 1/2 p. % de la totalité du crédit de 21,000,000 de francs, qui fait l'objet du projet de loi.

On ne doit pas supposer cependant que les dépenses de matériel soient les seules productives.

Ainsi, la voie, pour pouvoir être entretenue économiquement doit être consolidée, afin d'éviter les chocs qui en altèrent le niveau et qui contribuent aussi dans une forte proportion à la détérioration du matériel roulant.

Le chiffre des dépenses pour travaux à effectuer aux routes renferme, à cet effet, une prévision de 1,350,000 francs environ, pour l'application d'éclisses en fer, aux joints des rails de 34 kilogrammes. Il n'est douteux, pour aucun homme pratique, que cette amélioration produira dans l'entretien de la voie et du matériel une économie assez importante pour amortir, en quelques années, le capital de 1,350,000 francs.

On peut citer également parmi les dépenses productives, par économie, l'agrandissement de l'arsenal de Malines, l'installation de nouveaux ateliers et d'un outillage perfectionné.

On peut affirmer que ces mesures auront pour conséquence de rendre moins coûteuses les grandes réparations au matériel, par l'économie de la main d'œuvre.

Les installations, dans les stations, de hangars pour abriter le matériel et pour déposer les marchandises, sont également productives en ce sens que les premières font cesser une cause de détérioration rapide des voitures et wagons, et que les secondes permettent d'utiliser mieux le matériel, en évitant le chômage sous chargement, et préviennent les avaries aux marchandises.

Quant à l'extension des voies de garage et de manœuvres, on comprend qu'elle est la conséquence naturelle du développement des transports et de l'accroissement du matériel.

Les doubles voies sont indispensables, si l'on veut assurer de la régularité à la marche des trains et prévenir des catastrophes sur les sections qui, comme celle de Charleroi à Namur, sont encombrées par des transports dont l'importance augmente de jour en jour.

La double voie doit être terminée sur cette section pour développer le riche trafic de la vallée de la Sambre où de grandes industries se sont établies, où les exploitations charbonnières et métallurgiques ont pris un remarquable essor; le chemin de fer de l'État pourra espérer de contrebalancer par là la perte qui résultera pour lui de l'ouverture de la ligne directe de Bruxelles à Namur et du détournement du transit franco-allemand par la voie d'Erquelines.

La double voie entre Mouseron et Tournay est nécessaire pour assurer la régularité des relations vers Lille.

L'ensemble des dépenses à affecter au chemin de fer de l'État s'élève à la somme de 21 millions de francs.

Les prévisions ont été établies en vue des besoins du présent et de l'avenir pour autant, en ce qui concerne ces derniers, qu'il soit possible de les déterminer.

Il n'est pas au pouvoir de l'intelligence la plus perspicace de lire dans l'avenir des chemins de fer, de déterminer la part d'influence que les faits commerciaux et industriels, les progrès de la science et les nombreuses concessions accordées ou qui le seront dans l'avenir en Belgique et même à l'étranger, auront sur le trafic et sur les dépenses du chemin de fer de l'État; il n'est pas même possible de présager quel sera l'extension de son trafic propre. L'expérience du passé doit à cet égard rendre très-circonspect. Lorsqu'on se reporte à la situation qui existait il y a dix ans seulement, à l'époque où le réseau était achevé et où nos relations avec l'Allemagne et la France étaient établies, on doit reconnaître que les prévisions, même les plus exagérées, ont été dépassées ou, tout au moins, profondément modifiées.

Le Gouvernement ne croit donc pas pouvoir affirmer qu'en tout état de choses et quels que soient les faits qui se produiront, ce crédit pourra pourvoir à tous les besoins. Il le répète, ce crédit est simplement suffisant pour les besoins du présent et selon toute probabilité pour ceux de plusieurs années.

Le tableau ci-après donne un aperçu de la répartition du crédit et renseigne le point de départ des évaluations, qui est le devis de 1848, rectifié en avril 1853 et soumis à cette époque au premier conseil consultatif (1).

---

(1) Procès-verbaux imprimés du conseil consultatif, page 40 et suivantes. Le résumé du devis de 1848-1853 se trouve inséré à la page 23 de l'exposé des motifs du crédit de 9,000,000 de francs, page 23, document 227, session 1853-1854.

	PRÉVISIONS au 1 <sup>er</sup> AVRIL 1883.	DÉPENSÉ OU ENGAGÉ sur les 4 et 9 millions (1).	RESTE.	BESOINS NOUVEAUX. — 4 <sup>er</sup> mai 1886.	TOTAL.	Observations.
Routes . . . . .	2,371,710 »	100,000 »	2,471,710 »	30,000 »	2,521,710 »	(1) Le chiffre de 15,671,000 francs, se décompose de la manière suivante :
Stations . . . . .	11,433,197 50	4,407,239 »	6,747,958 50	1,300,000 »	8,247,958 50	1 <sup>o</sup> Loi du 23 avril 1885. . . . . fr. 4,440,000
Double voies . . . . .	5,545,180 »	1,097,900 »	2,243,280 »	»	2,243,280 »	2 <sup>o</sup> Loi du 17 mai 1884 (anciennes créances). . . . . 231,000
Matériel d'exploitation . . . . .	9,870,000 »	7,854,841 »	2,053,159 »	4,070,912 50	6,106,071 50	3 <sup>o</sup> Loi du 21 mai 1884. . . . . 9,000,000
Créances arriérées et litigieuses concernant la construction des chemins de fer . . . . .	950,000 »	251,000 »	699,000 »	»	699,000 »	Total égal. . . . . 15,671,000
Travaux imprévus pour l'extension à donner aux moyens d'exploitation dans les stations mixtes. . . . .	»	»	»	1,000,000 »	1,000,000 »	
Télégraphes. . . . .	»	»	»	180,000 »	180,000 »	
	27,870,087 50	(1) 15,671,000 »	14,199,087 50	3,620,912 50	21,000,000 »	

A ajouter, pour mémoire, les dépenses éventuelles suivantes :

- 1<sup>o</sup> Raccordement en dehors de la ville de Bruxelles et extérieurement au faubourg de Flandre. . . . . 1 à 2 millions ;
- 2<sup>o</sup> Achèvement de la ligne de Tournay à Jurbise. — Dépenses pouvant tomber à la charge de l'État. . . . . 400,000 ;
- 3<sup>o</sup> Double voie d'entrée dans Ostende. . . . . 88,030 ;
- 4<sup>o</sup> Doublement éventuel des souterrains de Braibe-le-Comte et Godarville. . . . . 1,400,000 ;
- 5<sup>o</sup> Matériel nécessaire à l'exploitation des lignes de Luttre à Denderleeuw et de Bruxelles à Louvain. . . . . 5 à 4 millions.

**Routes. — Constructions nouvelles.**

Somme prévue : 2,521,710 francs.

J'ai déjà fait connaître plus haut que dans cette prévision figure une somme de 1,330,000 francs environ, pour la consolidation des rails au moyen d'éclisses. Il ne reste donc qu'une somme de 1,200,000 francs pour les autres améliorations.

On pourra juger par le sous-détail, ci-après, de la nature des travaux à effectuer sur les diverses sections :

**SECTION DE MALINES A ANVERS.**

( Longueur 20 1/2 kilomètres.)

Cette somme comprend :

Construction d'une deuxième voie sur le pont-tournant de Duffel, avec garde-corps et travaux de raccordement . . . . . fr.	22,000
Construction de quatre maisons de garde-barrières, avec puits, pompes, etc., à 3,000 francs l'une . . . . .	12,000
Construction de douze loges de garde-route, à 400 francs l'une . . . . .	4,800
Perrés de soutènement dans la tranchée de Contich . . . . .	875
Consolidation des abouts des rails au moyen d'éclisses en fer. — 36 kilomètres à 2,200 francs . . . . .	79,200
Achèvement de la clôture en haies vives et lattis . . . . .	500
Total égal . . . . . fr.	<u>119,575</u>

Voici la répartition, pour chacune des sections, du crédit de 2,521,710 francs :

Section de Bruxelles à Malines. . . . .	20 1/2 kilomètres, fr.	71,900
— de Malines à Anvers . . . . .	21 1/2 —	119,575
— de Malines à Louvain . . . . .	23 —	79,400
— de Louvain à Tirlemont . . . . .	19 —	91,400
— de Tirlemont à Landen . . . . .	13 —	59,200
— de Landen à Waremme . . . . .	14 —	47,500
— de Waremme à Ans . . . . .	19 —	52,500
— d'Ans à la Meuse . . . . .	8 —	9,750
— de la Meuse à Chénée. . . . .	2 —	18,000
— de Chénée à Pépinster . . . . .	16 —	116,050
— de Pépinster à la frontière . . . . .	19 —	102,000
— de Malines à Termonde . . . . .	26 1/2 —	116,855
— de Termonde à Gand . . . . .	29 1/2 —	128,600
Courbement raccourcissement entre les lignes de Termonde à Gand et de Gand à Bruges. . . . .	1/2 —	50,000
Section de Gand à Bruges. . . . .	45 —	179,000
— de Bruges à Ostende . . . . .	22 —	111,500
— de Gand à Deynze. . . . .	17 —	92,200
A reporter . . . . .	<u>315 1/2</u> kilomètres, fr.	<u>1,575,230</u>

Report. . . . .	315 1/2	kilomètres, fr.	1,375,230
Section de Deynze à Courtrai. . . . .	27	—	90,800
— de Courtrai à Mouseron . . . . .	12	—	48,600
— de Mouseron à la frontière . . . . .	2	—	22,900
— de Mouseron à Templeuve . . . . .	15	—	40,500
— de Templeuve à Tournay . . . . .	6	—	26,200
— de Bruxelles à Tubise. . . . .	20	—	102,000
— de Tubise à Soignies . . . . .	16	—	95,600
— de Soignies à Mons . . . . .	25	—	192,050
— de Mons à Quiévrain . . . . .	20	—	94,700
— de Braine-le-Comte à Charleroi . . . . .	41	—	238,200
— de Charleroi à Namur. . . . .	37 1/2	—	117,950
Raccordement entre les stations du Nord et du Midi à Bruxelles . . . . .	3 1/2	—	107,000
Totaux . . . . .	558 1/2	kilomètres, fr.	2,621,710
A retrancher la somme dépensée pour construction de maisons et loges de garde-route, et alloué par la loi du 25 avril 1855 (3°) . . . . .			100,000
		Reste . . . . fr.	2,521,710

Une somme de 50,000 francs est demandée, en dehors des prévisions de 1855, pour construire à Ledeborg-lez-Gand, une courbe de raccourcissement pour les trains-express de et vers Oylende.

Cette courbe permettra de gagner au moins quinze minutes sur le trajet, ce qui est beaucoup plus important qu'on ne pourrait le croire au premier abord pour le transit postal anglo-allemand.

Sur la plupart des grandes lignes on a construit des courbes analogues pour éviter les rebroussements. Il en existe notamment à Amiens (Longau) et à Lille (Fives).

#### Stations.

Somme prévue fr 8,247,938-50 :

On remarquera par le résumé ci-après que cette dépense ne s'applique pas uniquement, comme on pourrait le supposer, aux *bâtiments des stations*. La somme de fr. 8,247,938-50 se subdivise, en effet, en deux catégories de travaux à effectuer dans les stations. Les uns, à concurrence de 4 1/2 millions de francs environ, ont pour objet non-seulement les bâtiments proprement dits (bureaux de recette, salles d'attente, logement du chef de station, etc.), mais aussi les gares couvertes, les remises à locomotives et à voitures, les ateliers, les hangars pour les marchandises, les magasins pour objets de consommation et dépendances diverses; les autres, à concurrence de 3,800,000 francs, concernent les acquisitions de terrains et terrassements, les voies d'évitement, celles à conduire dans les remises, hangars et magasins, les excentriques, plate-formes, crossings, etc., les grues et autres engins, les pavages, etc.

Voici le résumé de la dépense d'ensemble prévue pour chaque station; les dépenses déjà effectuées ou engagées sur les crédits de 4 et de 9 millions sont déduites globalement du total général :

## Résumé du devis des stations.

STATIONS.	Gares, hangars, magasins, remises, ateliers et bâtiments.	Voies et dépendances, pavages, grues et autres moyens d'exploitation.	TOTAUX.
<b>LIGNE DU NORD.</b>			
Station de Bruxelles (Nord) . . . . .	734,000 »	111,500 »	845,500 »
Id. id. (Allée-Verte) . . . . .	60,000 »	274,800 »	334,800 »
Id. de Vilvorde . . . . .	5,000 »	14,612 50	19,612 50
Id. de Moline (station, magasin central et arsenal) . . . . .	770,000 »	180,800 »	950,800 »
Id. de Duffel . . . . .	2,500 »	21,305 »	23,805 »
Id. de Contich . . . . .	5,000 »	20,925 »	25,925 »
Id. de Vieux-Dieu . . . . .	12,000 »	19,910 »	31,910 »
Id. d'Anvers (Bergerhout, canal de l'Ancre et canal des Vieux-Lions) . . . . .	828,000 »	867,000 »	1,695,000 »
	2,416,500 »	1,510,852 50	3,927,352 50
<b>LIGNE DE L'EST.</b>			
Station de Haecht . . . . .	12,000 »	15,450 »	27,450 »
Id. de Wespelaer . . . . .	12,000 »	22,300 »	34,300 »
Id. de Louvain . . . . .	19,800 »	32,500 »	52,300 »
Id. de Vertryck . . . . .	12,000 »	25,600 »	37,600 »
Id. de Tirlemont . . . . .	26,500 »	9,500 »	36,000 »
Id. d'Esemael . . . . .	6,000 »	22,250 »	28,250 »
Id. de Landen . . . . .	55,000 »	41,300 »	96,300 »
Id. de Gingelom . . . . .	12,000 »	16,060 »	28,060 »
Id. de Rosoux . . . . .	12,000 »	14,600 »	26,600 »
Id. de Waremme . . . . .	14,500 »	4,700 »	19,200 »
Id. de Fexhe . . . . .	5,000 »	51,100 »	56,100 »
Id. d'Ans . . . . .	75,900 »	113,212 50	189,112 50
Id. de Haut-Pré . . . . .	25,000 »	36,500 »	61,500 »
	1,238,100 »	1,923,362 50	3,261,462 50
Id. de Liège. { Guillemins . . . . .	294,800 »	175,600 »	470,400 »
{ Intérieure . . . . .	505,800 »	833,600 »	1,339,400 »
Id. d'Angleur . . . . .	10,000 »	10,000 »	20,000 »
Id. de Chênée . . . . .	32,000 »	198,450 »	230,450 »
Id. de Chaudfontaine . . . . .	2,000 »	2,000 »	4,000 »
Id. du Trooz . . . . .	12,000 »	9,500 »	21,500 »
Id. de Nessonvaux . . . . .	»	16,660 »	16,660 »
Id. de Pepinster . . . . .	16,000 »	69,295 »	85,295 »
Id. d'Ensaival . . . . .	5,000 »	15,400 »	20,400 »
Id. de Verviers . . . . .	78,800 »	82,035 »	160,835 »
Id. de Dolhain . . . . .	25,000 »	85,600 »	110,600 »
Id. de Welkenraedt (Herbestal) . . . . .	69,000 »	20,100 »	89,100 »
A reporter . . . . .	3,654,600 »	3,434,215 »	7,188,815 »

STATIONS.	Gares, hangars, magasins, remises, ateliers et bâtiments.	Voies et dépendances, passages, grues et autres moyens d'exploitation.	TOTAUX.
-----------	-----------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------	---------

## LIGNE DE L'OUEST.

	Report . . . . .	3,854,600 »	3,434,215 »	7,188,815 »
Station de Cappelle . . . . .	12,000 »	1,238,400 »	17,037 50	29,037 50
Id. de Londerzeel . . . . .	12,000 »		17,775 »	29,775 »
Id. de Malderen . . . . .	5,000 »		»	5,000 »
Id. de Buggenhout . . . . .	5,000 »		15,650 »	20,650 »
Id. de Termonde . . . . .	4,200 »		5,000 »	9,200 »
Id. de Wichelen . . . . .	5,000 »		10,125 »	15,125 »
Id. de Wetteren . . . . .	7,000 »		9,400 »	16,400 »
Id. de Melle . . . . .	12,000 »		22,425 »	34,425 »
Id. de Gand et succursale de Ledeborg.	442,800 »		320,900 »	763,700 »
Id. de Landeghem . . . . .	3,000 »		17,275 »	20,275 »
Id. de Hansbeke . . . . .	12,000 »		3,000 »	15,000 »
Id. d'Aelre . . . . .	10,000 »		2,000 »	12,000 »
Id. de Bloemendaale . . . . .	»		21,100 »	21,100 »
Id. de Bruges . . . . .	45,000 »		21,900 »	66,900 »
Id. de Jabbeke . . . . .	12,000 »		2,000 »	14,000 »
Id. de Plasschendaale . . . . .	»		14,975 »	14,975 »
Id. d'Ostende . . . . .	51,000 »		37,600 »	88,600 »
Id. de Nazareth . . . . .	4,700 »		4,750 »	9,450 »
Id. de Deynze . . . . .	51,500 »		47,150 »	98,650 »
Id. d'Olsene . . . . .	12,000 »		2,000 »	14,000 »
Id. de Waereghem . . . . .	»	10,290 »	10,290 »	
Id. d'Haerlebeke . . . . .	15,000 »	16,190 »	31,190 »	
Id. de Courtray . . . . .	236,000 »	143,000 »	420,000 »	
Id. de Mouseron . . . . .	203,200 »	73,700 »	276,900 »	
Id. de Néchin . . . . .	5,000 »	21,425 »	26,425 »	
Id. de Templeuve . . . . .	9,000 »	16,275 »	25,275 »	
Id. de Tournay . . . . .	14,000 »	73,910 »	87,910 »	
A reporter . . . . .	4,893,000 »	4,481,067 50	9,374,067 50	

STATIONS.	Cares, hangars, magasins, remises, ateliers et Bâtimens.	Voies et dépendances, pavages, grues et autres moyens d'exploitation.	TOTAUX.
<b>LIGNE DU MIDI.</b>			
Report . . . . .	4,893,000 »	4,481,067 50	9,374,067 50
Station de Bruxelles (Midi) . . . . .	673,800 »	181,825 »	855,625 »
Id. de Roysbroeck . . . . .	»	1,000 »	1,000 »
Id. de Hal . . . . .	»	19,700 »	19,700 »
Id. de Lembeek . . . . .	4,000 »	13,450 »	17,450 »
Id. de Tubise . . . . .	8,500 »	7,875 »	16,375 »
Id. de Braine-le-Comte . . . . .	66,600 »	120,600 »	187,200 »
Id. de Spignies . . . . .	6,000 »	31,142 50	37,142 50
Id. de Jurbise . . . . .	12,000 »	67,740 »	79,740 »
Id. de Mons . . . . .	15,000 »	5,500 »	20,500 »
Id. de Jemmapes . . . . .	12,500 »	38,000 »	50,500 »
Id. de Saint-Ghislain . . . . .	2,750 »	56,000 »	58,750 »
Id. de Bousau . . . . .	15,000 »	4,500 »	19,500 »
Id. de Thulin . . . . .	6,000 »	1,000 »	7,000 »
Id. de Quiévrain . . . . .	233,000 »	140,350 »	373,350 »
Id. d'Écaussinnes . . . . .	5,000 »	47,275 »	52,275 »
Id. de Manage . . . . .	27,000 »	27,930 »	54,930 »
Id. de Gouy-le-Piéton . . . . .	2,000 »	3,000 »	5,000 »
Id. de Pont-à-Celles . . . . .	2,000 »	8,000 »	10,000 »
Id. de Luttre . . . . .	14,000 »	19,300 »	33,300 »
Id. de Gosselies . . . . .	38,000 »	130,600 »	168,600 »
Id. de Roux . . . . .	»	42,125 »	42,125 »
Id. de Marchiennes . . . . .	53,500 »	84,800 »	138,300 »
Id. de Charleroi . . . . .	291,000 »	124,700 »	415,700 »
Id. de Couillet . . . . .	6,000 »	114,000 »	120,000 »
Id. de Ghâtelineau . . . . .	7,500 »	60,497 50	67,997 50
Id. de Farcennes . . . . .	9,000 »	33,275 »	42,275 »
Id. de Taminas . . . . .	6,000 »	35,750 »	41,750 »
Id. d'Agvelais . . . . .	9,000 »	27,925 »	36,925 »
Id. de Moustier . . . . .	10,000 »	31,825 »	41,825 »
Id. de Florenne . . . . .	10,800 »	18,727 »	29,527 »
Id. de Namur . . . . .	183,550 »	58,000 »	241,550 »
<b>TOTAUX</b> . . . . .	<b>6,620,700 »</b>	<b>6,034,497 50</b>	<b>12,655,197 50</b>
A retrancher la somme dépensée ou engagée sur les crédits alloués par les lois des 25 avril 1853 (1 <sup>o</sup> et 2 <sup>o</sup> ) et 21 mai 1854, comme au tableau ci-dessus . . . . .			4,407,259 »
<b>Reste</b> . . . . .			<b>8,247,938 50</b>

La somme prévue pour la station de Bruxelles (Nord) contient une allocation de 300,000 francs, pour l'achèvement du bâtiment de façade de la station (333,000 francs) et pour l'extension des ailes du bâtiment (143,000 francs). L'exécution de ces travaux permettra de concentrer à la gare du Nord, l'hôtel du Ministre des Travaux Publics et tous les services de ce Département : secrétariat général, ponts et chaussées et mines, chemin de fer, postes et télégraphes, et de rendre disponibles l'hôtel du Ministère (place Royale) et celui du Département de la Justice, ce dernier pouvant être installé, dès lors, à l'hôtel Engler, rue de la Loi.

Les deux hôtels disponibles ont une valeur considérable et au moins égale au chiffre total nécessaire, tant pour l'achèvement de la station, *qui est inévitable dans tous les cas*, que pour l'extension des ailes du bâtiment. Cette combinaison serait donc pour l'État une bonne opération financière.

Des travaux considérables sont prévus pour l'arsenal de Malines. La plupart sont déjà en cours d'exécution à charge des crédits alloués précédemment. L'extension des ateliers de réparations des voitures et wagons et des locomotives, et l'installation de l'outillage nécessaire absorbent à eux seuls les deux tiers du crédit total de 930,800 francs, prévu pour Malines. La plus grande partie de ces dépenses n'avaient pas été comprises dans les devis antérieurs.

J'ai déjà fait ressortir l'utilité de ces travaux et l'économie qui en résultera.

Les crédits pour la station d'Anvers sont considérables, mais on ne doit pas perdre de vue que tout était à faire dans cette station, l'une des plus importantes, si pas la première du pays. Il s'agissait non-seulement de construire une station à Borgenhout et de lui donner l'espace nécessaire, ce qui entraînait à des acquisitions de terrains importantes (plus de 183,000 francs), mais aussi de faciliter les abords de la station par l'élargissement de la poterne, dite *du Meersteg*, travail qui a coûté 133,000 francs, d'agrandir le hangar des Vieux-Lions (130,000 francs), de construire un nouveau hangar au canal de l'ancre (340,000 francs), enfin de poser des voies de services sur une longueur de 4,530 mètres.

Lorsque l'on considère le développement que l'on doit donner à ces travaux, eu égard à l'importance du mouvement commercial d'Anvers, on conçoit facilement qu'ils absorbent des sommes considérables. Mais ces dépenses ne sont pas des sacrifices, car elles contribueront à faciliter et à multiplier les transports importants et productifs d'Anvers vers les diverses localités du pays et vers l'Allemagne.

Le devis prévoit deux crédits pour la station de Liège.

L'un de 1,339,400 francs, est une évaluation tout à fait arbitraire (aucun projet n'ayant encore été dressé) des travaux d'établissement d'une station intérieure; l'autre de 470,400 francs est une évaluation des travaux restreints à faire à la station des Guillemins, dans l'hypothèse de la construction de la station intérieure.

Ce sont les chiffres de l'ancien devis. Le Gouvernement a cru devoir les maintenir, parce que si l'on reconnaît que la station intérieure ne doit pas se faire, il trouvera dans les deux crédits réunis de ressources amplement suffisantes pour construire aux Guillemins une station complète et en rapport avec l'importance

de la localité; si, au contraire, on se décide à établir une station à l'intérieur et si à la suite des projets et devis définitivement adoptés; on reconnaît que la somme de 1,539,400 francs ne suffit pas, un crédit complémentaire sera demandé pour pourvoir à cette insuffisance.

De cette manière la question reste entière; le Gouvernement n'étant pas en mesure de lui donner, dès à présent, une solution.

Un grand nombre de stations de la ligne du Midi exigent aussi, eu égard au mouvement qui s'y développe, une extension notable des travaux prévus en 1848 et en 1853. Les stations de Jurbise, Jemmapes, Gosselies, Charleroi, Châtelaineau sont particulièrement dans ce cas. Le devis comprend également une somme de 120,000 francs pour l'établissement d'une station à Couillet. Cette dépense est reconnue indispensable pour dégager la station de Charleroi où l'encombrement compromet, parfois, les transports, station qui ne serait pas possible d'agrandir sans d'énormes sacrifices.

### Doubles voies.

Somme prévue : fr. 2,245,280.

Le sous-détail qui suit indique les travaux à effectuer sur une section ;

#### SECTION DE CHATELINEAU A TAMINES.

(Longueur 8,400 mètres.)

Déblai de l'encaissement . . . . .	11,195	}	60,400
Banquettes et gargouilles . . . . .	1,580		
Fournitures et transport de sable et cendres . . . . .	54,590		
Pose de la voie. — Transports, recoupe de rails de jonction et contre-rails, redressement de parties de voies anciennes, à remettre dans l'emplacement normal, raccords aux entrées des stations . . . . .	7,535		
Ballast sur quelques parties de voies. . . . .	5,400		
Travaux pour l'assèchement du coffre de la double voie dans les tranchées de Tergnée-Oignies, au moyen de conduits, puisards, buses etc. . . . .			56,040
Pavage de remploi aux travaux de routes . . . . .			640
Billes . . . . .	9,000 × 5 »		45,000
Rails et accessoires . . . . .	8,400 × 21 50		180,600
Total pour la section de Châtelaineau à Taminés . . . fr.			<u>322,680</u>

La dépense se répartit par section de la manière suivante :

	Longueur. — Mètres.	Francs
Section de Gand au pont de Strop . . . . .	1,500	45,050
— de Deynze à Haerlebeke. . . . .	21,000	721,920
— de Mouscron à Templeuve . . . . .	13,000	479,970
— de Templeuve à Tournay . . . . .	6,000	225,180
— de Châtelaineau à Taminés . . . . .	8,400	322,680
— de Taminés à Floreffe . . . . .	13,200	450,450
Totaux. . . . .	63,100	<u>2,245,280</u>

**Matériel d'exploitation.**

Somme prévue : fr. 6,106,071-50.

Cette somme est destinée à l'acquisition du matériel et aux besoins indiqués ci-après :

20 locomotives, à fr. 70,000 . . . . .	fr.	1,400,000
1,500 wagons. {	900 wagons ordinaires, à fr. 2,300. . . . .	fr. 2,070,000
	600 wagons pour la douane, à fr. 3,000 . . . . .	1 800,000
		3,870,000
Matériel {	20 diligences, à fr. 8,000 . . . . .	160,000
à voyageurs. {	30 voitures de 2 <sup>e</sup> classe, à fr. 5,500 . . . . .	165,000
	30 — de 3 <sup>e</sup> classe, à fr. 4,500 . . . . .	135,000
	20 wagons à bagages, à fr. 4,500 . . . . .	90,000
		550,000
1,000 bâches . . . . .		100,000
Outillage pour les ateliers de Malines . . . . .		186,000
		<hr/>
Total égal . . . . .	fr.	6,106,000

L'administration possède actuellement. . . . .	213 machines;
Elle en a commandé . . . . .	27 à charge des crédits alloués;
Elle pourra en obtenir . . . . .	20 au moyen du crédit ci-dessus.
	<hr/>
Total. . . . .	260

De sorte que, eu égard à la situation actuelle (1<sup>er</sup> mai), l'administration pourra mettre en service, d'ici à deux ou trois ans, 47 nouvelles machines.

En ce qui concerne les wagons à marchan-

dises, il en existe actuellement . . . . . 4,550

On en a commandé . . . . . 162 à charge des crédits alloués;

Le crédit ci-dessus permettra d'en obtenir. 1,500

Total. . . . . 6,212

On peut donc compter que, dans un certain laps de temps, on pourra disposer de 4,662 wagons de plus que dans la situation actuelle.

**CRÉANCES ARRIÉRÉES ET LITIGIEUSES CONCERNANT LA CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER.**

La somme de 699,000 francs est une approximation, attendu que les dépenses réelles ne pourront être déterminées, pour la plupart des créances, que lorsque des décisions judiciaires seront intervenues. Quelques-uns des litiges, soumis en ce moment aux tribunaux, comportent des sommes importantes. La prévision de 699,000 francs n'est pas trop élevée, eu égard à cette considération. Il est, dès à présent, à peu près certain que dans le courant de 1856, des créances de l'es-  
pèce devront être liquidées à concurrence de 200,000 francs environ.

**TRAVAUX IMPRÉVUS POUR L'EXTENSION A DONNER AUX MOYENS D'EXPLOITATION DANS LES STATIONS MIXTES.**

Somme portée : 1,000,000 de francs.

Le devis des stations, dont le résumé a été donné plus haut, ne comporte que

les travaux que l'État estime devoir y exécuter pour son propre service. Mais il est bien évident qu'en présence du raccordement au réseau de l'État, des lignes déjà concédées et de celles qui le seront encore, des travaux d'extension devront être exécutés dans beaucoup de stations. Dans la plupart des cas, ces travaux se rattachent à un ensemble difficilement divisible et, d'autre part, l'État a toujours intérêt à rester complètement maître dans ses stations.

Il résulte de cette situation que l'État exécutera le plus souvent les travaux dans leur ensemble, sauf à imposer aux compagnies, comme il l'a déjà fait, une redevance basée sur l'intérêt à 5 p. % du coût de la station, utilisée en commun et de son entretien et au prorata du nombre de lignes qui y aboutissent.

D'après ce système, les compagnies payent, dès à présent, les redevances suivantes dans les stations de :

Charleroi et Marchiennes . . . . .	fr. 25,240
Namur . . . . .	6,000
Liège . . . . .	15,000
Mons . . . . .	6,100
Bruges, Deynze, Courtrai . . . . .	8,000
Louvain et embranchements au canal . . . . .	18,800
Anvers . . . . .	4,700
Pour l'eau d'alimentation dans quelques-unes de ces stations . . . . .	5,285
	<hr/>
Total. . . . .	fr. 87,125

#### **Télégraphes.**

L'extention des lignes télégraphiques, comporte une dépense de 180,000 francs. Ce crédit a la destination suivante :

1° Lignes télégraphique à deux fils, à établir sur le chemin de fer du Luxembourg, de Bruxelles à Arlon . . . . .	fr. 57,000
2° Un fil supplémentaire de Bruxelles à Erquelines, 101 kilo . . . . .	10,100
3° Un fil supplémentaire de la frontière française (Erquelines) à la frontière prussienne (Herbesthal), 170 kilomètres . . . . .	17,000
4° Un fil supplémentaire de Bruxelles à Hasselt, 103 kilomètres . . . . .	10,500
5° Une ligne télégraphique, à un fil, de Hasselt à la frontière des Pays-Bas vers Maestricht, 25 kilomètres . . . . .	5,000
6° Raccordements divers à l'entretien du pays, sur de courtes distances, vers le centre des villes, etc. ; évaluation approximative. . . . .	35,000
7° Extension des appareils et du matériel; aménagement des locaux. . . . .	45,600
	<hr/>
Total. . . . .	fr. 180,000

Le Gouvernement demande à être autorisée à contracter un emprunt pour faire face aux dépenses qui résulteront de divers crédits extraordinaires qui sont demandés, ou ont déjà été ouverts par différentes lois. En attendant que cet emprunt soit voté, il ne peut indiquer pour couvrir ces dépenses qu'une émission de bons du Trésor.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

A. DUMON.

*Le Ministre des Finances,*

MERCIER.

---

## PROJET DE LOI.

---

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics  
et de l'avis de notre conseil des Ministres,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

### ARTICLE PREMIER.

Des crédits spéciaux à concurrence de vingt et un millions de francs (fr. 21,000,000) sont ouverts au Ministère des Travaux Publics et affectés aux dépenses ci-après :

1° Parachèvement des chemins de fer.	fr.	20,820,000
2° Extension des lignes télégraphiques.	.	180,000
Total.	. . . fr.	<u>21,000,000</u>

### ART. 2.

Le Département des Travaux Publics pourra disposer sur ces crédits d'une somme de cinq millions de francs pendant l'exercice 1856

Un arrêté royal déterminera la répartition des seize millions restants, sur les exercices 1857, 1858 et 1859.

ART. 3.

Ces dépenses seront couvertes provisoirement par des bons  
du Trésor.

Donné à Laeken, le 3 mai 1856.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

A. DUMON.

*Le Ministre des Finances,*

MERCIER.

---