

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 21 MAI 1853.

Crédit de 24,000,000 de francs pour les chemins de fer de l'État et les lignes télégraphiques ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. **MONCHEUR**.

MESSIEURS,

La nécessité, l'urgence même d'achever les chemins de fer de l'État, d'y placer la double voie, là où elle manque encore et d'en augmenter le matériel d'exploitation, sont bien connues.

Il serait superflu d'insister sur ce point : ce serait vouloir prouver l'évidence.

Ce n'est pas seulement la sécurité publique qui réclame ces travaux d'achèvement et l'application de dépenses devenues indispensables pour satisfaire à un trafic toujours ascendant, mais c'est encore l'intérêt bien entendu des finances de l'État.

Le défaut de locomotives assez puissantes et d'un nombre de wagons assez considérable compromet les recettes du chemin de fer et comprime l'élan industriel et commercial au lieu de le seconder.

En outre, l'état délabré des voies et l'absence de magasins et de hangars dans les stations, sont des causes, sans cesse agissantes, d'une détérioration rapide du matériel fort incomplet d'ailleurs que nous possédons pour l'exploitation de notre railway national.

Les dépenses qui seront faites pour améliorer cet état de choses seront donc des dépenses productives.

Or, des dépenses productives ne sont point des dépenses proprement dites, mais ce sont des mises de fonds à gros intérêts, ce sont des frais de premier établisse-

(1) Projet de loi, n° 251.

(2) La section centrale, présidée par M. ROUSSELLE, était composée de MM. VAN RENYNGHE, MOREAU, TREMOUROUX, WASSEIGE, COPPIETERS 't WALLANT et MONCHEUR.

ment qui doivent se trouver remboursés en peu d'années et produire ensuite un bénéfice régulier et considérable.

Il est même à regretter, à ce point de vue, que depuis bien des années déjà, on ne soit pas entré dans un système que toute bonne administration n'a garde de négliger.

D'après un calcul présenté, à la page 2 de l'Exposé des motifs, calcul qui repose sur des données certaines et où les chances favorables sont loin d'être exagérées, la somme de 4,650,000 francs nécessaire pour la construction de 1,250 wagons et de 70 locomotives, serait remboursée en moins de quatre années, outre les frais d'exploitation.

Et l'on conçoit facilement ce résultat, puisque les frais afférant au trafic, purement additionnel, opéré par ce matériel nouveau, seraient insignifiants, alors que tout le produit de ce trafic constituerait un bénéfice net. C'est, sans doute, sous l'empire de la conviction que les travaux à exécuter, au moyen des crédits demandés, sont non-seulement nécessaires, mais encore profitables, que presque toutes les sections ont accueilli le principe du projet.

La 1^{re} section regrette, il est vrai, que ce projet soit présenté à une époque si rapprochée de la clôture de la session ; mais elle demande que la section centrale s'enquière des dépenses réellement urgentes parmi celles qui sont proposées, et n'accorde que la partie du crédit nécessaire pour satisfaire à ces dépenses.

La 2^e section adopte le crédit, en ce qui concerne l'établissement de la double voie, et insiste pour que le Gouvernement mette immédiatement la main à l'œuvre. Quant au restant du crédit proposé, elle en vote l'ajournement par trois voix contre une.

La 3^e section reconnaît que le crédit est nécessaire et l'adopte à l'unanimité.

Même décision de la 4^e section.

La 5^e section rejette à l'unanimité les dépenses destinées à l'achèvement de la station du Nord à Bruxelles, jusqu'à ce que le Gouvernement ait pris une décision concernant l'établissement d'une station centrale. Elle désire que des renseignements plus détaillés soient fournis à la section centrale sur les dépenses à faire pour l'établissement des différentes stations, surtout pour celle de Liège ; puis, elle adopte le principe du crédit par trois voix et deux abstentions.

Enfin, la 6^e section adopte également le crédit par trois voix contre une, et deux abstentions, à la condition qu'il ne soit pas accordé d'une manière globale ; mais qu'il soit divisé par articles affectés spécialement à une catégorie de travaux déterminée.

Des observations et des demandes de renseignements ayant été communiquées à M. le Ministre des Travaux Publics, tant par suite de la discussion qui a eu lieu en section centrale, que pour satisfaire aux désirs exprimés par les sections particulières, ce haut fonctionnaire nous a transmis les explications suivantes :

Bruxelles, le 16 mai 1856.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

« Je m'empresse de répondre aux demandes de renseignements que la section centrale m'a fait l'honneur de m'adresser à l'occasion du projet de loi, concernant un crédit de 21,000,000 de francs, pour les chemins de fer et les télégraphes.

« Une observation générale a été présentée : c'est que cette demande de crédit est produite tardivement à la fin d'une session.

» Je me plais à espérer, Monsieur le président, que la section centrale reconnaîtra qu'il y avait une connexité intime entre cette demande de crédit et le projet de loi d'emprunt dont la présentation dépendait d'événements sur lesquels le Gouvernement était sans action.

» J'ajouterai, qu'en consultant le tableau inséré à la page 5 de l'Exposé des motifs on reconnaîtra que le crédit de 21,000,000 se compose : 1° De dépenses à concurrence de fr. 14,199,087-50, dont la Législature avait connaissance et sur lesquelles des renseignements nombreux ont déjà été fournis à la Chambre, soit à l'occasion des crédits partiels alloués à titre d'à-compte sur la demande de crédit de 25,000,000, présentée le 23 février 1848, soit à l'occasion du crédit de 4,440,000 francs, alloué en 1833, soit à l'occasion du crédit de 9,000,000, voté en 1834 ; 2° De besoins nouveaux qui s'appliquent presque exclusivement au matériel roulant dont l'insuffisance a soulevé des plaintes si vives et si fréquentes, et à l'extension des lignes télégraphiques.

La demande de crédit dont il s'agit, ne peut donc, me paraît-il, être considérée comme un fait nouveau ni imprévu et, à ce point de vue, la section centrale ne peut méconnaître que sa présentation à cette période de la session législative n'offre pas les mêmes inconvénients que s'il s'agissait de tout autre projet de loi d'une importance analogue.

» Un débat, s'est élevé au sein de la section centrale, sur la question de savoir s'il ne serait pas opportun d'ajourner la demande de crédit, sauf en ce qui concerne la somme de 2,245,280 francs, pour les doubles voies.

» Des propositions analogues ayant surgi dans les sections, je crois opportun, Monsieur le Président, de rencontrer cette observation.

» Je ne puis me dispenser de faire remarquer à cette occasion, qu'une partie des reproches que l'on adresse à l'exploitation du réseau belge, ont précisément pour origine l'ajournement de dépenses reconnues nécessaires depuis longtemps, ajournement commandé le plus souvent, je le reconnais, par des événements politiques ou par des crises financières.

» Mais il n'en est pas moins vrai, et la section centrale le reconnaîtra avec moi, que ces ajournements ont entravé l'exploitation, ont pesé lourdement, en maintes circonstances, sur le commerce et l'industrie et ont été pour les voyageurs la source, sinon de dangers, tout au moins de désagréments qui se sont traduits en plaintes amères même dans le sein de la Chambre et du Sénat.

» Certes, on a pu exploiter, et on le pourrait encore, avec un matériel insuffisant. Mais à quel prix ? Au prix de dépenses d'entretien considérables et d'une détérioration rapide du matériel de traction et de transport ; au prix de vexations et de pertes d'argent et de temps pour le commerce, dont on repousserait les transports au lieu de les attirer ; au prix, enfin, de l'abandon de recettes d'autant plus lucratives qu'elles doivent provenir d'un trafic additionnel.

» On peut aussi continuer l'exploitation sur les sections à simple voie. Mais faut-il attendre que les transports y soient impossibles, ou qu'une catastrophe vienne nous donner un avertissement terrible, pour reconnaître que le moment est venu de songer à cette dépense.

» Les voies exigent certaines améliorations, notamment, l'application des éclisses boulonnées, source d'économie dans l'entretien de la voie et du matériel roulant. Est-il sage d'ajourner cette amélioration lucrative que tous les grands chemins de fer se sont empressés d'adopter ?

» Il s'agit également de doubler la voie sur quelques points, notamment sur le pont de Duffel, entre Malines et Anvers. Il est urgent de donner cette garantie de sécurité aux voyageurs, et, ce qui devrait étonner, c'est que cette dépense, si indispensable, ait été ajournée jusqu'ici.

» Quant aux stations, je prie la section centrale de vouloir bien remarquer, qu'il ne s'agit pas seulement ici de bâtiments, mais bien, et dans une proportion considérable, de l'extension des emplacements et des voies, de l'établissement ou de l'agrandissement des remises et hangars pour le matériel et les marchandises, travaux qui sont la conséquence directe et inévitable du développement du trafic et de l'extension du matériel.

» Qu'il me soit donc permis d'insister sur ce point : il ne suffit pas d'augmenter le matériel en proportion des transports, il faut en même temps développer les emplacements, les voies et les hangars, pour charger et décharger ce matériel, pour le garer aux stations de passage, le manœuvrer aux stations de triage, le remiser aux stations de réserve, etc., etc.

» Il faut, en outre, à ces voies, des excentriques, des plates-formes, des crossings, etc. Il faut aussi des surfaces pavées, des engins de chargement, etc.

» A la page 7 de l'Exposé des motifs, j'ai eu soin d'indiquer que la somme de fr. 8,247,938-50, qui est demandée pour les stations, comprend, d'une part, une prévision de 4,500,000 francs environ pour les bâtiments, savoir : bureaux de recette, salles d'attente, logement du chef de station, gares couvertes, magasins pour les marchandises et pour les objets de consommation, remises à locomotives, hangars pour les voitures, ateliers et dépendances diverses ; et, d'autre part, une prévision de 3,800,000 francs pour l'extension de surface des stations, les voies et accessoires, les pavages, rampes, engins, etc.

» Le devis des travaux à la gare d'Anvers, que j'aurai l'honneur de communiquer ci-après à la section centrale, donnera une idée assez exacte de cette division de la dépense dans les stations (1).

» J'ajouterai, en ce qui concerne les voies de station (ce renseignement est tiré du dernier compte-rendu de la Compagnie du Nord), que sur cette ligne on a développé jusqu'ici 220 kilomètres de voies de garage (le tiers du réseau belge). Une grande partie de ces voies ont été établies pour le matériel spécial destiné au transport des charbons.

» J'ai dit qu'une grande partie des travaux à effectuer dans les stations sont la conséquence de l'augmentation du matériel et des transports. Quant aux constructions de bâtiments, les indications qui précèdent peuvent faire apprécier leur nature et leur degré d'utilité.

» J'ajouterai que la plupart de ces travaux, tels que ceux d'Anvers, de Malines (atelier), de Courtray, de Gosselies, etc, ont été commencés ou engagés en

(1) Cette pièce sera déposée sur le bureau de la Chambre pendant la discussion.

partie sur les fonds alloués par les crédits de 4 et de 9 millions, et que les laisser incomplets ou inachevés, serait chose peut-être possible, à la rigueur, mais que personne, je pense, ne songera à conseiller au Gouvernement.

» D'après les explications que je viens d'avoir l'honneur de lui donner, la section centrale reconnaîtra, avec le Gouvernement, que la plupart de ces dépenses sont solidaires et que toutes présentent un caractère d'urgence, d'utilité et de productivité.

» Le Gouvernement ne peut donc se rallier à l'idée de scinder le crédit et d'en ajourner une partie.

» La répartition de ce crédit sur plusieurs exercices, telle que l'indique le projet de loi, semble préférable; elle est d'ailleurs conforme au précédent posé à l'occasion du crédit de neuf millions, et elle répond à la nature des choses; car, s'il est indispensable que l'administration sache, dès à présent, quels sont les crédits dont elle peut disposer, afin de pourvoir en temps utile aux commandes et aux mesures préparatoires à l'exécution des travaux, il est certain, d'autre part, que toutes ces dépenses de natures si diverses ne peuvent s'effectuer ni être terminées en même temps. Il y a donc certitude que les travaux que comporte le crédit ne seront effectués qu'en plusieurs années et que, par conséquent, les paiements seront échelonnés sur plusieurs exercices.

» J'aborde quelques observations spéciales.

» Une section a demandé le devis des travaux à effectuer aux stations d'Anvers et de Liège.

» J'ai l'honneur de communiquer à la section centrale le devis pour la première de ces stations.

» La plupart des travaux, indiqués dans ce devis, sont terminés ou en cours d'exécution, à charge des crédits de 4 et de 9 millions. Les dépenses liquidées, jusqu'à ce jour, s'élèvent à 728,000 francs.

» La prévision portée au projet de loi pour les stations d'Anvers peut donc être évaluée à 950,000 francs.

» Il en est de même pour beaucoup d'autres stations, car la section centrale remarquera qu'à la page 10 de l'Exposé des motifs, les crédits, s'élevant ensemble à 4,407,259 francs, alloués en 1853 et en 1854, pour les stations, sont déduits du total général du devis des dites stations.

» Quant aux devis pour les stations de Liège, la section centrale reconnaîtra qu'en présence des explications données à la page 11 de l'Exposé des motifs, il y a impossibilité à les produire.

» Je ne puis que répéter ce que j'ai dit à cette occasion: La question des stations de Liège n'est pas résolue; elle est complètement réservée.

» La 6^e section a exprimé le vœu que le crédit fût divisé par articles.

» Je prie la section centrale de remarquer que la division par articles, combinée avec une division par exercice, créerait des difficultés et des complications qui entraveraient, parfois, l'exécution de commandes ou de travaux importants.

» Le Gouvernement prend volontiers l'engagement de ne s'écarter de la division du crédit insérée dans le tableau joint à l'Exposé des motifs (page 5), qu'en cas de nécessité absolue, ou par suite de circonstances imprévues, telles, par exemple, qu'une modification dans le prix des fers, matériaux, etc. Il s'engage même à in-

diquer chaque année dans le compte-rendu les imputations faites à charge de chacune des sommes qui figurent dans le tableau.

» La 5^e section repousse l'achèvement de la station du Nord jusqu'à ce que le Gouvernement ait pris une résolution sur l'établissement d'une station centrale.

» J'ai déjà eu l'occasion de faire connaître à la Chambre, lors de la discussion du budget des travaux publics, que l'établissement d'une station centrale à Bruxelles était une question peu mûrie jusqu'ici et que les projets présentés, dans ce but, me paraissaient aventureux et peu praticables. Quoi qu'il en soit, et en admettant que dans l'avenir cette idée se réalise, il n'en résulte nullement qu'il n'y ait pas convenance et utilité, surtout au point de vue indiqué dans l'Exposé des motifs, à achever, non pas la gare, qui est achevée, mais le bâtiment de façade.

» Il n'y a donc pas, me paraît-il, de connexité entre l'établissement, problématique au surplus, d'une station centrale et l'achèvement d'un bâtiment que l'on peut considérer comme un embellissement pour la capitale et qui doit avoir une destination utile, et j'ajouterai lucrative, pour l'État.

» Je vous prie, etc.

» *Le Ministre des Travaux Publics,*

» A. DUMON. »

Messieurs, la section centrale est parfaitement convaincue de la nécessité de la plupart des dépenses indiquées au projet, toutefois, une objection, pour ainsi dire préalable, y a été faite : on a demandé si l'on pouvait accorder au Gouvernement un crédit aussi considérable que celui qu'il demande pour les chemins de fer de l'État, alors que l'on ne trouvait pas dans l'organisation de cette administration toutes les garanties désirables d'un bon emploi de ce crédit. Les vices de l'organisation actuelle, a-t-on dit, ont été souvent signalés ; le défaut de responsabilité des chefs de service en est un des principaux, et il est la source d'inconvénients graves au point de vue d'une bonne administration. Or, aussi longtemps que rien ne sera changé sous ce rapport, les mêmes causes produiront les mêmes effets.

Mais la section centrale n'a pas cru devoir s'arrêter à cette fin de non recevoir.

D'abord, le chef du Département des Travaux Publics a fait, à la Chambre des Représentants, la promesse formelle de procéder à une organisation nouvelle, et il n'est guère permis de douter que celle-ci ne repose sur des bases analogues à celles qui ont été indiquées comme les meilleures dans de récentes discussions.

En outre, le temps presse, et l'urgence de retirer le railway national de l'état d'imperfection notoire où il se trouve, n'admet point de temporisation.

Dans une position semblable, le pis serait de ne rien faire, car ne rien faire serait amener la ruine rapide de notre matériel et de nos voies, ce serait refuser toute satisfaction aux besoins toujours croissants du commerce et de l'industrie ; ce serait, en outre, compromettre la sûreté publique.

La section centrale a donc adopté, en principe, le crédit demandé sauf quelques réductions qui vont être indiquées. Mais, contrairement au système soutenu par M. le Ministre des Travaux Publics, elle a cru devoir diviser ce crédit par articles.

Il importe, en effet, qu'il soit pourvu également à chacune des catégories de

travaux ou de dépenses qui sont prévus dans le tableau inséré à la page 5 de l'Exposé des motifs.

Or, c'est ce qui n'a pas toujours eu lieu, en semblable occurrence, car, il résulte, par exemple, de ce même tableau, que sur le chiffre de 2,571,710 francs, prévu, en 1855, comme étant nécessaire pour des travaux à exécuter aux routes, il n'a été dépensé ou engagé que 100,000 francs, tandis que, pour les stations, les doubles voies et le matériel, les sommes dépensées ou engagées ont atteint presque la moitié des prévisions.

En second lieu, la section centrale a porté ses investigations sur ce qui est réellement le plus urgent, parmi les dépenses indiquées au tableau prémentionné; elle en a fait un triage dont nous allons avoir l'honneur de vous rendre compte, et qu'elle a l'honneur de soumettre à votre sanction.

Le crédit de 2,521,710 francs destiné aux routes, c'est-à-dire à la consolidation des rails au moyen d'éclisses, à la construction de maisons ou loges de garde-barrière ou garde-route, aux clôtures, perrés de soutènement, etc., a paru parfaitement justifié à la majorité de la section centrale qui en propose l'adoption.

Quant au crédit de fr. 8,247,958-50 pour les stations, la section centrale, à l'unanimité, a pensé qu'il y avait lieu d'en défalquer, comme non urgentes, les sommes qui concernent l'achèvement des stations de Bruxelles et la construction de la station de Liège, qui n'est pas même encore décidée, loin d'être étudiée.

La première de ces sommes est de fr.	2,055,925 »
La seconde est de fr.	1,809,800 »
	Total fr. 3,845,725 »
Reste pour les autres stations. fr.	4,402,213 50
	Somme égale. fr. 8,247,958 50

Un membre a déclaré ne pouvoir adopter le crédit concernant les stations parce qu'il ne trouve pas à l'appui du projet de loi des devis suffisamment détaillés des travaux projetés.

Toutefois, nous vous ferons remarquer, Messieurs, que rien n'est plus nécessaire que de pourvoir les stations non-seulement de bâtiments proprement dits, bureaux de recettes, salles d'attente, etc., mais encore de gares couvertes, remises à locomotives et à voitures, hangars pour marchandises, etc.

Il faut observer, en outre, que sur le crédit général proposé, la somme de 3,800,000 francs est destinée à couvrir les dépenses, si souvent signalées comme urgentes, de l'élargissement des stations, et de l'établissement des voies d'évitement, d'excentriques, de plates-formes, de grues, d'engins, toutes choses, enfin, qui puissent faciliter et rendre moins coûteuses les manœuvres dans les stations et le travail relatif au transport des marchandises.

L'article concernant les doubles voies et dont le chiffre est de 2,245,280 francs a été adopté à l'unanimité par la section centrale, et il en a été de même de l'article : *Matériel d'exploitation*, qui s'élève à la somme de fr. 6,106,071-50.

Quant aux créances arriérées et litigieuses pour lesquelles on demande la somme de 699,000 francs, la section centrale a cru que, puisque, d'après l'Exposé des motifs, les décisions judiciaires ne sont pas encore intervenues, le crédit à accorder de ce chef pouvait sans difficulté être ajourné jusqu'à la session pro-

chaîne; ce crédit doit d'ailleurs faire l'objet d'une demande spéciale, appuyée des pièces et des dossiers relatifs à ces contestations, ainsi que cela a eu lieu pour la loi du 17 mai 1854.

Elle l'a par conséquent rejeté de ce projet.

Un crédit de 1,000,000 de francs est proposé, par le Gouvernement, pour travaux imprévus, pour l'extension à donner aux moyens d'exploitation dans les stations mixtes, mais comme dans la somme de fr. 4,402,213-50, figure déjà celle de 3,800,000 francs, (ainsi que nous l'avons dit plus haut) pour des travaux du même genre, dans les stations, et comme toute cette somme ne sera pas dépensée pendant le présent exercice, la section centrale a cru pouvoir supprimer une partie du crédit, sauf au Gouvernement à la représenter dans une prochaine session.

Enfin le chiffre de 180,000 francs pour les télégraphes a été admis à l'unanimité.

Les art. 1 et 2 ont été adoptés par la majorité des membres présents; un membre s'est abstenu.

L'art. 3 est adopté par deux voix contre une; en conséquence, Messieurs, la section centrale vous propose le projet de loi amendé ci-après.

Le Rapporteur,
MONCHEUR.

Le Président,
CH. ROUSSELLE.

PROJET DE LOI DE LA SECTION CENTRALE.

ARTICLE PREMIER.

Des crédits spéciaux, à concurrence de quinze millions quatre cent cinquante-cinq mille trois cent soixante-quinze francs (fr. 15,455,375), sont ouverts au Ministère des Travaux Publics et affectés aux dépenses ci-après :

1° Routes.	fr. 2,321,710 »
2° Stations	4,402,213 50
3° Doubles voies.	2,248,280 »
4° Matériel d'exploitation	6,106,171 50
5° Extension des lignes télégraphiques	180,000 »
Total.	fr. 15,455,375 »

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 de la somme restante sur les exercices 1857, 1858 et 1859.

ART. 3.

Ces dépenses seront couvertes provisoirement par des bons du Trésor.