

( 1 )

( N° 112. )

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 25 JANVIER 1853.

---

Crédit spécial de 4,880,000 francs au Département des Travaux Publics.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

D'après les ordres de Sa Majesté, nous avons l'honneur de soumettre à la Législature, un projet de loi qui a pour objet d'allouer au Département des Travaux Publics, un crédit spécial de 4,880,000 francs pour pourvoir à des dépenses destinées aux chemins de fer de l'État.

Lorsque, l'année dernière, le Gouvernement ne crut pas pouvoir appuyer l'amendement qui avait pour but de porter à 8,000,000 de francs le crédit de un million présenté pour l'extension du matériel et des doubles voies, sa pensée n'était pas de révoquer en doute l'utilité, la nécessité même de dépenses à faire aux chemins de fer dans un avenir peu éloigné ; mais il estimait que, eu égard à la situation financière et à l'économie des projets d'ensemble qu'il présentait à la Législature et que celle-ci a sanctionnés, le moment n'était pas venu de pourvoir à ses besoins.

La Chambre se rappellera que cet amendement, appuyé par trente-quatre voix, ne fut rejeté qu'à la majorité de quatre voix seulement.

Si l'administration a su assurer pendant quelque temps encore le service de l'exploitation d'une manière à peu près satisfaisante en stimulant le zèle du personnel, en faisant appel au bon vouloir et à la patience des expéditeurs, en utilisant le matériel jusqu'à la limite de l'abus, en un mot, en usant de toutes les ressources, de tous les expédients, il est impossible aujourd'hui de se faire illusion et de méconnaître que les stations et le matériel des transports sont hors de proportion avec les besoins du commerce.

On accuse le chemin de fer d'être mal exploité, de ne pas savoir produire, de n'avoir aucun esprit commercial, de coûter beaucoup.

Ces plaintes sont en partie fondées. Mais, qu'on ne s'y trompe pas, elles résultent du manque de matériel et de l'état d'inachèvement dans lequel se trouve le chemin de fer.

Dans la plupart des stations, les locaux destinés à abriter les marchandises et même les voyageurs, manquent complètement ou sont dans un état si déplorable qu'ils provoquent chaque jour d'énergiques réclamations dont les membres des Chambres se sont faits maintes fois les interprètes auprès du Gouvernement.

L'insuffisance de bâtiments pour les divers services est telle que, dans plusieurs stations, on est forcé de convertir des waggons en magasins permanents.

Le manque de remises ou de gares couvertes pour les voitures est l'une des causes les plus actives de la prompte détérioration du matériel. A ce point de vue, il ne paraît pas contestable que les dépenses qui seraient consacrées à ces constructions ne fussent nécessaires et même productives.

L'absence presque totale de hangars pour les marchandises donne lieu à des inconvénients très-graves pour l'exploitation et plus encore pour le commerce. Le chargement, le déchargement et le transbordement devant s'effectuer en plein air, il en résulte : encombrement des voies, chômage forcé du matériel par suite de retard dans l'arrivée ou l'enlèvement des marchandises, et difficulté de former des charges complètes. Mais, la conséquence la plus fâcheuse est la détérioration que subissent les marchandises exposées souvent pendant plusieurs heures aux intempéries des saisons.

Les plaintes si vives, si unanimes à cet égard, et l'impossibilité matérielle d'y faire droit, jettent le personnel dans un véritable découragement.

Le Gouvernement croirait manquer aujourd'hui à son devoir, en s'abstenant de solliciter de la Législature, dans la limite des ressources du trésor, les moyens de remédier à cette situation, et il est d'autant plus fondé à espérer un accueil favorable à ses propositions, qu'en présence de dépenses justifiées, inévitables même, vient se placer une augmentation considérable de produits.

La Chambre ne perdra pas de vue, en effet, qu'à part les années exceptionnelles de 1848 et 1849, les recettes du chemin de fer ont dépassé le chiffre *maximum* qu'elles avaient atteint en 1847, savoir :

En 1850 de . . . . . fr.	200,000
En 1851 de . . . . .	1,240,000
En 1852 de . . . . .	2,050,000

En 1853, cet excédant s'élèvera à 2,550,000 francs au moins ; et ce, sans augmentation sensible dans les dépenses d'exploitation.

Toutefois, le Gouvernement a cru devoir restreindre au strict nécessaire les dépenses à effectuer. On pourra en juger par les explications qui vont suivre :

#### **A. Hangars et remises pour abriter les marchandises et le matériel.**

Le Gouvernement se propose d'affecter une somme de 1,775,000 francs à la construction de hangars pour les marchandises et de remises pour les voitures dans les principales stations où le mouvement des marchandises est considérable et dans celles où les voitures doivent séjourner. Telles sont : Anvers, Malines, Bruxelles, Landen, Chénée, Gand, Bruges, Courtrai, Mouscron, Quiévrain, Goselies, Marchiennes, Charleroy, etc., etc.

Le Gouvernement ne méconnaît pas qu'il eût été préférable de terminer dès à présent les bâtiments des stations en même temps que les hangars et remises, et de compléter les doubles voies. Mais placé, par les ménagements que réclame la situation du trésor, dans la nécessité d'ajourner une partie de ces dépenses, il devait nécessairement n'admettre que celles qui présentaient un caractère d'urgence et de nécessité absolue, tant au point de vue des intérêts du commerce, qu'à celui de l'économie des dépenses d'exploitation. Sous ce double rapport, il ne pouvait hésiter à donner la priorité à la construction des hangars et des remises destinés à abriter les marchandises et les voitures, à l'extension et à l'amélioration du matériel roulant et aux dépenses de moindre importance qui en sont le corollaire.

Le Gouvernement a l'espoir que l'ajournement des dépenses relatives aux bâtiments des stations et aux doubles voies ne sera pas de longue durée, et il se propose de présenter à la Législature un projet de crédit pour ces objets dans la prochaine session.

#### **B. Voies d'évitement, plates-formes, excentriques dans les stations.**

L'extension et la modification des voies d'évitement et de chargement et du matériel fixe dans les stations, est la conséquence de la construction des hangars et remises. Le Gouvernement prévoit de ce chef une dépense de 443,000 francs.

#### **C. Maisons et loges des gardes-routes.**

Une somme de 100,000 francs est destinée à la construction d'environ 40 maisonnettes et loges de gardes.

Il serait nécessaire, ne fût-ce que par humanité, de donner un abri aux gardes-barrières ; mais au point de vue de la police de la voie, dont dépend en grande partie la sécurité des transports, ces abris sont indispensables, parce qu'ils rendent la surveillance permanente. Il sont aussi une source d'économie pour l'exploitation, parce qu'ils permettent d'utiliser les gardes-barrières aux travaux d'entretien de la voie et d'employer leurs femmes, moyennant un léger supplément de salaire, à la surveillance et à la manœuvre des barrières.

L'administration parvient ainsi à augmenter le bien-être de ses ouvriers et à réaliser une économie en employant deux agents pour 1  $\frac{1}{2}$  ou 1  $\frac{1}{4}$  salaire ; Mais on comprend qu'il est impossible d'en agir ainsi partout où il y a absence de maisonnettes ou loges aux passages à niveau.

#### **D. Extension du matériel des transports.**

Le matériel de traction et de transport était composé comme suit :

	En 1877.	Au 4 <sup>er</sup> octobre 1882.	Différence en 1882.
Locomotives. . . . .	153	171	+ 18
Tenders . . . . .	154	178	+ 24
Voitures à voyageurs . . . . .	745	918	+173
Waggons à bagages. . . . .	97	130	+ 33

	En 1847.	Au 1 <sup>er</sup> octobre 1852.	Différences en 1852.
<i>Services divers.</i> —Bureaux ambulants, voitures cellulaires, waggons pour le service de la route, des ateliers, des plans inclinés, du coke, etc. . . . .	414	575	— 59
Waggons pour équipages, chevaux et bestiaux . . . . .	288	615	+325
Waggons fermés pour marchandises . . . . .	605	612	
Waggons plats et à haussettes pour marchandises . . . . .	1,927	2,266	
		2,530	2,878
		2,266	+348

Les voitures à voyageurs ont été jusqu'ici en nombre suffisant. Mais il n'en est pas de même des locomotives et des waggons à marchandises.

Il est un fait hors de contestation, parcequ'il est démontré par expérience, c'est qu'il est impossible d'effectuer les transports, d'une manière prompte et régulière, dès qu'ils prennent un certain développement, c'est-à-dire, pendant quatre ou cinq mois, et que cette impossibilité devient plus grande, plus évidente chaque année, parce que le mouvement des marchandises s'est accru dans une proportion beaucoup plus considérable que les moyens de transport.

En effet, en 1847, l'administration possédait 153 locomotives; en 1852, 171, soit 18 locomotives en plus, ou 12 p. %. En 1847, il a été transporté 3,746,000 voyageurs et 1,003,550 tonnes de petites et grosses marchandises.

En 1852, le chemin de fer aura transporté environ 4,500,000 voyageurs et 1,450,000 tonnes de marchandises, soit 750,000 voyageurs en plus ou 20 p. %, et 443,000 tonnes de marchandises en plus ou 40 p. %.

Aussi la moyenne du parcours des locomotives qui était en 1847 de 4,979 lieues, montera-t-elle en 1852 à 6,166 environ, soit une augmentation de 24 p. % (\*).

En 1847, l'administration disposait de 2,530 waggons pour le transport des marchandises; en 1852, de 2,878, soit 348 en plus, ou 14 p. %, et l'on vient de voir que le mouvement des marchandises s'est accru de 40 p. % en 1852.

L'on voudra bien remarquer que, déjà en 1847, le matériel était reconnu insuffisant pour les besoins de l'époque. Les propositions du Gouvernement comprises dans le projet de loi présenté à la Chambre, le 24 février 1848, en font foi.

L'administration se trouve donc poussée de plus en plus dans cette alternative : ou de refuser positivement les transports ou d'employer son matériel à outrance, c'est-à-dire d'ajourner les réparations aussi longtemps que le matériel peut rouler. Encore ne peut-elle, par ce moyen extrême, arriver qu'à un service très-défectueux.

Cet état de choses entraîne trois conséquences très-graves et très-coûteuses :

(\* En 1847, l'administration possédait 153 locomotives qui ont parcouru 761,814 lieues; en 1852, les 171 locomotives auront parcouru 1,054,400 lieues. — Le chemin de fer du Nord, possédait au 1<sup>er</sup> janvier 1851, 205 locomotives qui ont parcouru 896,241 lieues, soit en moyenne, par locomotive, 4,371 lieues. — Que l'on veuille bien comparer ce chiffre avec la moyenne de parcours de 6,166 lieues des locomotives belges !!

prompte détérioration du matériel et, par conséquent, surcroît de dépenses d'entretien et de renouvellement ; danger permanent pour la sécurité des transports ; inexécution des obligations de l'administration envers le public.

Le transport par les voies navigables n'a pas encore été interrompu cette année, grâce à une température exceptionnelle. Sans cette circonstance, le transport des marchandises eût, selon toute probabilité, été arrêté faute de matériel.

On ne doit pas perdre de vue aussi que, dans un avenir assez rapproché, il faudra pourvoir à l'exploitation successive des lignes décrétées par la loi du 21 décembre 1851, et que l'extension des exploitations concédées à des compagnies, en Belgique et même à l'étranger, sera de nature à accroître, dans une certaine mesure, le mouvement des transports sur les chemins de fer de l'État.

Un fait remarquable vient à l'appui des propositions du Gouvernement, c'est que, toute proportion gardée, aucun chemin de fer ne possède un matériel aussi restreint que celui du chemin de fer de l'État, si l'on tient compte des difficultés d'exploitation que présente la division de ses lignes et de l'importance de son trafic en voyageurs et en marchandises.

Le Gouvernement estime qu'en augmentant le matériel de 20 locomotives et de 300 waggons à marchandises, il se trouvera en mesure d'apporter une amélioration sensible dans le service des transports.

Il y a aussi nécessité et urgence à augmenter le nombre des bâches. Une somme de 120,000 francs sera affectée à l'acquisition de 1,000 bâches environ.

#### **E. Grand écartement des essieux des voitures pour éviter le mouvement de lacet.**

Le moyen le plus efficace que l'expérience ait trouvé pour remédier au mouvement de lacet des voitures, si incommode pour les voyageurs et si préjudiciable au matériel, est d'augmenter l'écartement des essieux. Cette amélioration, introduite avec succès sur plusieurs chemins de fer, occasionnera une certaine dépense au matériel roulant et nécessitera le remplacement d'un grand nombre de plates-formes construites d'après l'ancien degré d'écartement des essieux.

La somme de 440,000 francs est destinée à cet objet.

En présentant ce projet de loi, le Gouvernement se plaît à espérer qu'il rencontrera un accueil d'autant plus empressé qu'il répond à des vœux souvent exprimés par la plupart des membres de la Législature.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

EM. VAN HOOREBEKE.

---

# 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 :

Notre Ministre des Finances présentera aux Chambres, en  
Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

## ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Ministère des Travaux Publics, un crédit spécial de *quatre millions huit cent quatre-vingt mille francs* (4,880,000 fr.), pour le service des chemins de fer de l'État, savoir :

<i>A.</i> Hangars et remises pour abriter les marchandises et le matériel. . . . .	fr. 1,775,000
<i>B.</i> Voies d'évitement, plates-formes, excentriques dans les stations . . . . .	445,000
<i>C.</i> Maisons et loges de gardes-routes. . . . .	100,000
<i>D.</i> Extension du matériel des transports . . . . .	2,120,000
<i>E.</i> Grand écartement des essieux des voitures pour éviter le mouvement de lacet . . . . .	440,000
Total. . . . .	fr. 4,880,000

## ART. 2.

Ce crédit sera couvert au moyen de bons du trésor.

Donné à Laken, le 24 janvier 1855.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

EM. VAN HOOREREKE.

*Le Ministre d'État, Gouverneur du Brabant, chargé  
temporairement du Département des Finances,*

LIEDTS.

---