

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 21 FÉVRIER 1862.

Crédit spécial de 3,899,000 francs au Département des Travaux Publics ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE, PAR M. **SABATIER**.

MESSIEURS,

Le Gouvernement a déposé dans la séance du 30 janvier dernier, un projet de loi demandant à la Législature l'allocation au Département des Travaux Publics d'un crédit spécial de fr. 3,899,000 destiné à augmenter et améliorer le matériel d'exploitation du chemin de fer de l'État et à construire trois ponts en fer sur la Sambre, entre Charleroi et Namur.

L'exposé des motifs qui accompagne ce projet de loi rappelle que, pour atteindre les prévisions justifiées à l'appui de la loi du 31 décembre 1856, il restait à pétitionner une somme de fr. 3,933,000 sur laquelle 1,000,000 seulement fut demandé en 1860.

Il resterait donc à solliciter des Chambres. fr. 2,933,000

Mais, pour satisfaire le commerce, l'industrie et la sécurité publique, M. le Ministre des Travaux Publics déclare, avec infiniment de raison, que ce crédit est insuffisant; les intérêts en jeu ne recevraient qu'une insignifiante satisfaction, et il désire voir ajouter au chiffre des anciennes prévisions . . fr. 2,964,000 à répartir de la manière suivante :

(¹) Projet de loi, n° 60.

(²) La section centrale, présidée par M. E. VANDENPEERBOOM, était composée de MM. H. DUMORTIER, CROMBEZ, VAN ISEGHEM, ORBAN, TACK et SABATIER.

1° Pour l'extension du matériel de transport fr.	2,000,000
2° Pour l'application de freins à tous les wagons à marchandises.	300,000
3° Pour le remplacement de soixante-quatre wagons découverts à voyageurs par des wagons fermés du dernier modèle	344,000
4° Pour la construction de ponts à longerons en tôles de fer à Farciennes, à Tamines et à Auvclais.	320,000
	<hr/>
Done en totalité et à nouveau. fr.	3.899,000

La partie essentielle et productive du projet en question, concerne le matériel de traction et de transport.

Pour se rendre compte, des acquisitions que fera à ce sujet, le Département des Travaux Publics, il est nécessaire de rappeler que sur les évaluations antérieures, nous voulons parler de celles de 1856, il reste à pourvoir à la construction de :

Six locomotives estimées à. fr.	420,000
Wagons à marchandises	820,000
Quarante voitures à voyageurs.	279,000
Dix voitures à bagages	45,000
Plus pour l'outillage, etc., des ateliers	180,000
Réparation du matériel de transport du chemin de fer de Mons à Manage, exploité par l'État depuis 1838.	383,000
Réparation des locomotives du même chemin de fer	389,000
Mobilier, etc.	19,000
	<hr/>
Chiffre total indiqué déjà. fr.	2,935,000

Mais il est à remarquer que les réparations relatives aux sommes prémentionnées de 383,000 francs et de 389,000 francs sont faites et que conséquemment ces sommes peuvent être affectées à de nouvelles acquisitions.

Il en résulte que la partie du crédit de. fr.	3,899,000
afférente aux locomotives est de fr.	1,009,000
et celle destinée aux wagons à marchandises de fr.	3,405,000

Ce dernier chiffre permettra d'augmenter de 1,200 wagons environ, notre matériel roulant. Les sections se sont prononcées unanimement pour le projet de loi.

La 2^e section exprime le désir que, lors de l'émission des bons du trésor nécessaires pour couvrir les dépenses projetées, il ne soit fait aucune faveur à certains établissements ainsi que cela paraît s'être pratiqué antérieurement.

La 3^e section demande quel est le solde du décompte fait avec les compagnies pour l'emploi réciproque du matériel.

La 6^e section puisant dans l'exposé des motifs même, des raisons de croire que l'utilisation d'un matériel plus considérable que celui demandé ne se ferait pas attendre, propose de porter à deux mille cinq cents le nombre de wagons à construire, afin que l'administration du chemin de fer soit en mesure de répondre en toute circonstance aux besoins du commerce et de l'industrie.

Discussion en section centrale.

Un membre reprend la proposition de la 6^e section et la développe. Avant de se prononcer la section centrale désire entendre le chef du département que la chose concerne, sur la convenance de porter à plus de douze cents le nombre de wagons à construire et c'est, dans une séance suivante en présence du Ministre des Travaux Publics que la discussion a été reprise.

L'auteur de la proposition expose donc les raisons qui le déterminent à insister pour que l'on mette à la disposition de l'administration du chemin de fer le nombre de wagons demandé par la 6^e section. Ainsi que le reconnaît l'exposé des motifs, le manque de matériel est arrivé à *l'état de véritable crise*, par suite du développement extraordinaire du trafic et l'administration en est réduite à répartir en automne et en hiver les wagons entre les expéditeurs dans la proportion de leurs transports antérieurs.

Pour se faire une idée de ce que doit être, pendant une grande partie de l'année, la pénurie du matériel, il suffit de dire que sans satisfaire aucun industriel, l'augmentation de trafic a été de près de 30 p. % de 1859 à 1861, tandis que le nombre de wagons ne s'est accru, dans cette période, que de 10 à 11 p. %. Si l'on considère ce que quelques mois ont produit séparément dans ces deux années, la différence est bien plus sensible, puisque l'exposé des motifs fait ressortir le chiffre de 40 % comme accroissement du trafic dans le mois de juillet 1861, et que pour les mois d'oct et de septembre les résultats sont plus remarquables encore.

Ces données suffiraient à elles seules pour expliquer le chiffre de douze cents wagons demandés par le Gouvernement, il ne représente en quantité que 18 p. % du matériel existant et 22 p. % en contenance. Mais n'y a-t-il pas lieu de pourvoir à d'autres besoins? Les faits vont encore nous répondre.

De l'aveu même du Gouvernement l'extension des transports eut atteint des proportions beaucoup plus importantes en 1861, si elle n'avait été entravée à défaut de matériel suffisant. Certes, voilà bien la confirmation de l'état de véritable crise de wagons dont nous venons de parler.

Les transports pourront-ils faire défaut et ne répondront-ils pas à l'accroissement de matériel en discussion? La réponse ne saurait non plus être douteuse. Le développement normal du trafic a été en moyenne de 12 p. % chaque année depuis cinq ans, relativement aux résultats de 1856. Alors le trafic en grosses marchandises était de 2,550,000 tonnes; il s'est élevé en 1861 à près de 4,200,000 tonnes. Il n'est pas logique de supposer que ce mouvement ascensionnel vienne à s'arrêter.

Les mesures essentiellement favorables au commerce, prises depuis un an environ, doivent au contraire contribuer puissamment à l'étendre. Il s'agit ici principalement des tarifs du 1^{er} janvier 1861, du 1^{er} décembre 1861, du 1^{er} janvier 1862 et du 1^{er} février 1862. Par le premier de ces tarifs on a fixé pour certaines marchandises comprises dans la 3^e classe le prix de 1 centime seulement par tonne kilométrique à partir d'un parcours de 75 kilomètres et ce, jusqu'à ce que le prix moyen descende à 4 centimes. (On sait que le tarif ordinaire est de 6 centimes, plus 1 franc de frais fixes quelle que soit la distance à parcourir, il est appliqué jusque 75 kilomètres.)

L'arrêté du 1^{er} décembre 1861 est relatif au transit qui s'effectue, sans acceptation de poids ni d'espèce de marchandises en destination de toutes les frontières sur le pied de 4 centimes par tonne kilométrique.

Le tarif du 1^{er} janvier 1862 est une extension donnée au tarif du 1^{er} janvier 1861 pour les marchandises de 3^e classe.

Enfin l'arrêté relatif au tarif du 1^{er} février 1862, comprend une série d'objets ou de marchandises compris dans la 2^e classe, auxquels on applique la taxe de 2 centimes par tonne kilométrique à partir de 75 kilomètres de parcours (la taxe ordinaire est de 8 centimes plus 1 franc de frais fixes quel que soit le parcours).

Évidemment ces mesures et d'autres encore qu'il serait un peu long de reproduire ici, amèneront des transports de plus en plus considérables ; elles ne sont, il faut l'espérer, que le prélude de la révision générale des tarifs réclamée par presque toutes les chambres de commerce, notamment par celle de Charleroi.

Le Gouvernement doit appliquer aux transports les principes économiques qui le guident en d'autres matières et si l'on pouvait douter des immenses ressources qu'engendrent les tarifs libéraux, et une bonne organisation du matériel il suffirait de rappeler ce qu'en pense le Gouvernement lui-même. Il reconnaît (p. 4 de l'exposé des motifs) avec une conviction parfaitement raisonnée « que le chemin » de fer de l'État est loin d'avoir dit son dernier mot sous le rapport de l'accroissement du trafic : Le mouvement des matières pondéreuses notamment est appelé, dit-il, à prendre un grand développement si les avantages inhérents à ce mode de transport — célérité et régularité — peuvent être assurés par des moyens d'exploitation suffisants, proportionnés aux besoins du commerce et de l'industrie. Alors, mais alors seulement, le railway de l'État aura atteint son véritable but d'utilité nationale. »

Tout cela est fort bien, mais encore une fois, quand on a prononcé ou écrit ces paroles, il ne suffit pas seulement de pourvoir à l'arrière, il faut se mettre en mesure de répondre à de nouveaux besoins, si bien prévus et indiqués par le Département des Travaux Publics.

En résumé, le chiffre proposé n'a rien d'exagéré si l'on considère :

1^o La pénurie actuelle du matériel et ce qu'elle eut été si, comme le fait valoir la pétition adressée à la Chambre, le 9 janvier, par les exploitants de charbons de Liège, un hiver précoce et rigoureux avait entravé la navigation ;

2^o Le développement normal des transports ;

3^o Le développement qu'ils prennent déjà et qui s'étendra chaque jour davantage par l'application des tarifs spéciaux et autres ;

4^o La possibilité, par une révision plus large des tarifs, d'effectuer d'énormes transports qui échappent aujourd'hui au chemin de fer ;

5^o L'augmentation de circulation de nos wagons sur les lignes concédées belges et étrangères ;

Il faut ajouter que l'on ne peut plus invoquer, comme on le faisait jadis, le chômage des wagons en été. — Il n'y a plus de chômage ; c'est là un fait essentiel.

M. le Ministre des Travaux Publics répondant à ces observations, invoque, en premier lieu, l'intérêt du Trésor, qui ne permet pas de dépasser en ce moment le crédit demandé ; puis l'état de crise que subit l'industrie et qui lui fait craindre

que les transports, loin d'augmenter, ne diminuent pendant un certain temps. Il cite à l'appui de cette opinion le fait qu'il a pu constater déjà d'un ralentissement de trafic de janvier dernier, relativement aux mois précédents. Toutefois, pour ne pas trop élargir le débat, il suppose que les prévisions de la 6^e section se réalisent; dans ce cas, dit-il, le Département des Travaux Publics serait en mesure de répondre à ce que l'on peut attendre de lui, par suite de l'organisation d'un service de transports de nuit; il pense que cet argument paraîtra d'autant plus décisif à la section centrale, que le chemin de fer pourra en quelques jours, au moyen de ce service et des wagons à construire, augmenter le trafic actuel de 40 à 50 p. %, les wagons pouvant dès lors être utilisés doublement sur les lignes qui recevront la nouvelle organisation. Ces lignes seraient celles de Bruxelles à Herbsthah et Quiévrain, Charleroi, et Braine-le-Comte à Namur.

Si le besoin s'en faisait sentir, on établirait le service de nuit, mais il faut d'abord que le budget des travaux publics soit voté. L'art. 54 de ce budget (salaire des gens payés à la journée) demande de ce chef une augmentation de 168,000 fr., pour une année, soit 140,000 francs pour dix mois de 1862.

M. le Ministre ajoute que la construction de 1,200 wagons exigera assez de temps déjà et, qu'en définitive, s'il acquérait la conviction que plus tard une nouvelle demande de crédit devienne nécessaire, il serait le premier à la solliciter de la Législature, en se félicitant des circonstances qui le porteraient à le faire.

Répondant ensuite à la demande faite par la 5^e section, il dit que le décompte de l'emploi réciproque du matériel de l'État et des lignes concédées, solde en défaveur de l'État par 20,000 francs environ.

L'auteur de la proposition déclare qu'il n'est d'accord avec M. le Ministre sur aucun des points brièvement soulevés dans sa réponse à la section centrale. — La crise industrielle ne date pas du mois de janvier dernier; elle remonte à bientôt un an, ce qui n'a pas empêché le trafic d'augmenter de plus de 10 p. % en 1861 sur 1860.

On ne peut guère invoquer les résultats d'un mois pour craindre que les transports viennent à faire défaut et, s'il est vrai que l'époque actuelle puisse être considérée comme assez critique, au point de vue du chemin de fer, à quel énorme chiffre ne s'élèveront pas les transports, lorsque viendra la reprise des affaires? Il faut, malheureusement, ajouter, qu'alors on ne sera pas prêt.

L'administration peut, par le jeu de ses tarifs et par un matériel suffisant absorber des quantités notables de transports, dont elle ne paraît pas se soucier, précisément parce que le matériel fait défaut.

Quant à l'intérêt du Trésor il se résout par quelques chiffres que voici et par la réponse à cette question : en combien de temps le prix d'un wagon peut-il être payé par le bénéfice qu'il rapporte au Trésor ?

Un wagon de 10 tonnes coûte, suppose-t-on 2,800 francs, — la tonne embarquée rapporte brut 4 francs en moyenne au moins, — l'exploitation se fait à 47 p. % et descend à 40 p. % pour un trafic additionnel. Donc pour chaque voyage ce wagon rapportera 24 francs de bénéfice net et ne devra effectuer que 117 voyages pour être remboursé en entier, — c'est l'affaire de moins de deux ans.

On peut objecter que si l'augmentation de trafic devait résulter d'un abaissement des tarifs la tonne embarquée ne produirait plus 4 francs, soit — supposons

fr. 5-50, ce qui est bien peu et le wagon n'en sera pas moins payé en deux ans et demi au plus.

Quelle est l'opération industrielle que l'on peut comparer à celle-là? et le Gouvernement ne doit-il pas éprouver de vifs regrets d'avoir si souvent invoqué l'intérêt du Trésor pour restreindre les acquisitions de matériel, alors que l'on devrait étendre celui-ci sur une vaste échelle dans l'intérêt même du Trésor.

Le proverbe dit : qui veut la fin veut les moyens.

Le Gouvernement intervertit les termes de cette vérité — il ne demande des wagons que lorsque, selon son expression, la pénurie est arrivée à l'état de véritable crise.

En supposant que le chiffre de 2,500 wagons ait été admis par M. le Ministre des Travaux Publics, croit-on que le matériel roulant de notre rail-way eût été supérieur à celui d'autres lignes importantes. La réponse est négative; la ligne du Nord (France), pour un tonnage de marchandises qui n'est guère plus élevé que le nôtre (1) possède en ce moment 70 p. % de wagons de plus que nous, en tenant compte des contenances moyennes, qui sont respectivement de 8,900 kilogrammes pour le Nord et 7,200 pour l'État belge.

Le Nord vient encore de faire la commande de 1,800 wagons, cela est officiel, et si nous n'augmentons notre matériel que de 1,200 wagons, comme le Gouvernement se borne à le vouloir, la Compagnie française aura encore un chiffre supérieur à celui de l'État de 60 p. %.

On pourra faire la réflexion que le parcours moyen sur la ligne du Nord a été de 127 kilomètres, tandis que sur les lignes de l'État il n'a été que de 43 kilomètres; mais il faut bien remarquer que l'absorption du matériel n'est pas en raison de la longueur des parcours, mais avant tout du tonnage embarqué, attendu que ce qui prend le plus de temps, c'est la mise en train tant au départ qu'à l'arrivée et au retour.

Quant au service de nuit, il est inséparable d'un trafic considérable; il faut l'établir sous peine de voir arrêter l'essor de notre exploitation. Depuis longtemps le Nord français l'a fait d'une manière permanente, mais en tout cas, il est permis de se demander comment par un faible crédit de 168,000 francs on n'a pas obvié depuis longtemps à l'état de véritable crise de notre matériel. Enfin ce service de nuit existe en partie déjà, puisque les développements donnés à l'appui de l'art. 54 du budget des Travaux Publics, reconnaissent que les hommes de service sur les voies sont retenus pendant dix-huit à vingt heures par jour, et ce ne sont pas les trains de voyageurs seulement qui exigent ce travail forcé. Le

(1) En 1859, le nombre de tonnes de grosses marchandises transportées a été	
sur la ligne du Nord de	5,490,000
En 1860, de	5,890,000
En 1861, de	4,500,000
Les chiffres correspondants pour les lignes belges sont	5,514,000
	5,678,000
	4,200,000

Ce dernier chiffre (environ.)

service de nuit permettra dans une certaine mesure, une meilleure utilisation du matériel, mais l'avantage qu'on en doit retirer en dehors de la question de sécurité pour la ligne et d'humanité pour les gens de service ne constituera qu'un palliatif insuffisant. S'il faut beaucoup de temps pour construire 2,500 wagons, raison de plus pour s'y prendre à l'avance.

M. le Ministre se réfère à sa réponse précédente, la réplique qu'il vient d'entendre ne modifiant en rien sa manière de voir.

La section centrale délibère après cet échange d'explications. Un membre prenant en considération la déclaration formelle de M. le Ministre des Travaux Publics, relative à l'organisation d'un service de transports de nuit, tenant compte aussi des arguments présentés au nom de la 6^e section, fait la proposition de porter à 1,700 le nombre de wagons à construire. Cette proposition a la priorité : elle est rejetée par cinq voix contre deux. En conséquence le voté porte sur le projet de loi qui est adopté à l'unanimité ; la section centrale vous demande, Messieurs, d'y réserver le même accueil.

Le Rapporteur,
G. SABATIER.

Le Président,
E. VANDENPEEREBOOM.
