Chambre des Représentants.

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1864.

Crédit spécial de 6,000,000 de francs au Département des Travaux publics, pour extension du matériel de traction et de transport, ainsi que pour l'exécution de travaux de construction sur le chemin de fer de l'État (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. LE HARDY DE BEAULIEU.

MESSIEURS,

La commission, se référant au rapport fait par la section centrale de la session de 1863-64, déposé dans la séance du 28 juin 1864 (n^o 109 des *Documents parlementaires*), et adoptant ses motifs et conclusions, ci-après reproduits, propose à la Chambre d'adopter le projet de loi.

Le Rapporteur,

AD. LE HARDY DE BEAULIEU.

Le Président,

E. VANDENPEEREBOOM.

(1) Projet de loi, n^o 5.

(2) La commission était composée de MM. E. VANDENPEEREBOOM, *président*, MOUTON, BOUVIER-EVENEPOEL, LESOINNE, WAROCQUÉ, TACK et LE HARDY DE BEAULIEU.

ANNEXE.

*Rapport fait, au nom de la section centrale (1), par M. LE HARDY DE BEAULIEU,
et déposé le 28 juin 1864.*

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de vous présenter le rapport de la section centrale sur le projet de loi déposé dans votre séance du 14 du présent mois, à l'effet d'accorder au Gouvernement un crédit spécial de six millions de francs, destiné à faire face aux nécessités les plus urgentes de l'exploitation du railway de l'État.

Ce crédit est destiné, à concurrence :

De 4,000,000 de francs, pour construction de matériel de traction et de transport ;

De 2,000,000 de francs pour la continuation de travaux (bâtiments, hangars, remises, voies, etc.) en voie d'exécution, ainsi que pour entreprendre de nouveaux travaux urgents et qui ne peuvent être différés.

Le dépouillement des procès-verbaux des sections donne les résultats suivants :

La 1^{re}, tout en approuvant le projet, qu'elle considère comme excellent, tient à constater que la mise en adjudication de 100 waggons-freins lestés, qu'elle reconnaît avoir été indispensable, ne doit pas constituer un précédent et doit rester à l'état de mesure exceptionnelle.

Les 2^{me}, 3^{me} et 4^{me} adoptent sans observation. Cette dernière charge son rapporteur de faire remarquer, en section centrale, qu'il serait plus économique d'employer des freins lestés d'un chargement utile dans les trains de grosses marchandises, dont la vitesse n'est jamais très-grande et où il est toujours possible de proportionner le nombre de waggons-freins à celui que comprend le train.

La 5^{me} section appelle l'attention de la section centrale sur l'utilité d'employer, pour les trains de grosses marchandises, des waggons de chargement avec freins plutôt que des waggons à freins lestés. Elle adopte l'ensemble du projet.

La 6^{me} adopte sans observation.

(1) La section centrale, présidée par M. E. VANDENPEEREBOON, était composée de MM. MOUTON, BOUVIER-ÉVENEPOEL, LESOINNE, LE HARDY DE BEAULIEU, DE PAUL et FAIGNART.

SECTION CENTRALE.

Un membre fait observer que les trains de grosses marchandises n'étant jamais lancés à une très-grande vitesse, comme les trains de voyageurs, il y aurait économie à ne pas les surcharger du poids mort de waggons-freins lestés; que les compagnies particulières organisent ces trains de façon à faire servir les marchandises elles-mêmes comme lest aux waggons-freins.

Ces observations sont appuyées par un autre membre, qui ajoute que, à son avis, l'emploi de waggons-freins lestés ne devrait entrer dans la composition des trains de grosses marchandises que par exception, et qu'il faudrait augmenter notablement le nombre de waggons-freins ordinaires.

La section centrale, après une assez longue discussion sur ce point, adopte le projet présenté par le Gouvernement et charge le rapporteur de prendre, près du Ministre des Travaux publics, les renseignements nécessaires pour répondre aux questions posées, dans les sections et dans la section centrale, sur la nécessité des waggons-freins lestés commandés par l'administration des chemins de fer.

Le rapporteur s'étant, d'après le désir de la section centrale, mis en rapport avec M. le Ministre des Travaux publics, celui-ci a justifié le mode de procéder qu'il a pris par la nécessité reconnue, après une longue enquête administrative sur plusieurs accidents qui ont occasionné à l'État des pertes sensibles, de pourvoir aussi immédiatement que possible les trains de grosses marchandises des moyens mécaniques de faire à volonté arrêt dans leurs parcours. L'administration continuera à employer, autant que la sécurité du service le permettra, des waggons-freins ordinaires.

L'Exposé des motifs présenté par l'administration des chemins de fer explique, avec des développements suffisants, la nécessité de pourvoir ce grand instrument de transport, appelé chemin de fer de l'État, du matériel nécessaire pour suffire, d'abord à l'accroissement du trafic, que l'on pourrait en quelque sorte nommer *naturel* ou *normal*, parce qu'il est le résultat du développement de la population, d'une part, et de la richesse publique, de l'autre, et ensuite à l'accroissement probable, on pourrait même dire certain, qui sera la conséquence des récentes réductions sur les tarifs des transports à grandes distances.

Il suffit, en effet, de comparer entre eux les différents exercices de l'exploitation des railways de l'État et des compagnies particulières pour, en voyant la rapidité de cet accroissement, prévoir de nouveaux progrès plus considérables encore. Or, pour transporter davantage, il faut nécessairement un matériel roulant proportionné au trafic qui se présentera; car, sans ce matériel, tout accroissement serait impossible, et le progrès dans l'industrie, le commerce et l'agriculture, en un mot dans le travail national, serait, sinon arrêté, du moins obligé de se frayer de nouvelles issues en créant d'autres moyens de transport plus avantageux ou plus économiques.

C'est ce que l'Exposé des motifs fait ressortir, en citant à l'appui des chiffres qu'il est inutile de répéter ici.

Il est donc à prévoir, avec l'Exposé des motifs, que le matériel roulant, même augmenté de 251 locomotives, de 700 waggons et de 80 waggons fermés de 10 tonnes, sera bientôt insuffisant et devra de nouveau être augmenté dans une

proportion plus grande encore, à moins que l'État ne soit, par l'accroissement constant du trafic, forcé d'entrer dans le système de l'admission sur ses lignes des waggons appartenant aux particuliers, en leur accordant des tarifs spéciaux.

La section centrale a donc été facilement convaincue de la nécessité, au point de vue de l'intérêt public, d'augmenter le matériel roulant du chemin de fer de l'État, afin de le mettre plus en rapport avec les besoins croissants de l'industrie, du commerce et de l'agriculture, et elle est d'avis que le Gouvernement a fait acte de bonne administration en ne retardant pas davantage cette demande de crédit.

Quant aux waggons-freins lestés, qui ont fait l'objet presque unique des observations dans les sections et dans la section centrale, leur utilité ne paraît pas contestable, bien qu'ils doivent avoir pour résultat immédiat d'augmenter dans une proportion notable le poids mort à traîner par les locomotives.

Les doutes qui se sont fait jour dans les sections ont, paraît-il, longtemps retenu l'administration, et ce n'est qu'après de longues discussions et après une série d'accidents plus ou moins graves, mais en tout cas très-onéreux pour l'État, qu'il a été résolu de pourvoir les trains de grosses marchandises de ces moyens efficaces d'arrêter les trains à leur arrivée dans les gares ou stations.

Sans doute, il serait plus économique et mieux en rapport avec les principes théoriques de l'exploitation des chemins de fer de n'employer, dans la composition des trains de grosses marchandises, que des waggons-freins lestés d'un fret payant; cela est surtout possible sur les lignes simples sans ramifications ni embranchements, où le trafic d'aller et de retour est régulier et, pour ainsi dire, connu à l'avance; mais cela est beaucoup plus difficile sur un réseau compliqué comme celui que l'État belge exploite, où le trafic est naturellement intermittent, incertain. Il faut bien alors obtenir la sécurité de la marche au moyen de freins dont l'action est assurée par un lest fixe et toujours le même. L'administration a donc trouvé qu'il était plus économique d'augmenter le poids mort à transporter que d'éprouver à chaque instant des chocs et des accidents qu'il doit, d'une part, réparer à grands frais, tandis que, de l'autre, il compromet la sécurité des voyageurs et la bonne renommée de son service, si nécessaire au succès d'une exploitation de cette nature.

Le Ministre a toutefois promis de tenir la main à ce que l'on emploie partout et chaque fois que cela sera possible des waggons-freins chargés de marchandises pondéreuses.

La section centrale a donc admis, à l'unanimité, les propositions du Gouvernement relatives à l'augmentation du matériel roulant des chemins de fer de l'État.

Quant au crédit de 2,000,000 de francs, demandé pour continuer les constructions commencées sur les lignes de l'État, l'achèvement des bâtiments, des gares et stations autres que celle du Midi, à Bruxelles, pour laquelle des crédits spéciaux ont été votés, ainsi que pour commencer les nouvelles constructions ou travaux jugés nécessaires pour parachever les lignes de l'État, il est une conséquence naturelle de l'accroissement du service et de l'utilité publique de ces voies de transport.

Dans le commencement de l'ouverture de l'exploitation d'un chemin de fer, le public, heureux d'avoir à sa portée ce puissant instrument de travail, se contente facilement de hangars ouverts aux vents et à l'humidité; d'ailleurs, le trafic des stations intermédiaires est peu important, les voyageurs sont peu nombreux, les

marchandises rares; on hésite encore à se servir du nouveau moyen de locomotion, on en ignore l'utilité, les avantages; mais peu à peu on se familiarise avec le service, on en comprend l'économie; les hangars provisoires deviennent trop étroits, on veut aussi plus de confort, on demande des bâtiments de stations en maçonnerie, des salles d'attente chauffées en hiver, aérées en été, des hangars couverts où les marchandises puissent être à l'abri des intempéries de l'air.

C'est par cette série de travaux exécutés après la mise en exploitation que le coût kilométrique des chemins de fer va sans cesse en croissant et qu'il ne s'arrêtera que lorsque les lignes seront pourvues de toutes les stations, gares, évitements et engins fixes qui seront nécessaires, non-seulement pour donner au trafic toutes les facilités qu'il pourra réclamer, mais encore pour faire toutes les opérations relatives aux transports d'une façon aussi sûre et aussi économique que possible.

La section centrale a donc approuvé, sans discussion, la demande du crédit de 2,000,000 de francs demandé par le Gouvernement, en engageant toutefois celui-ci à tenir la main à ce que les dépenses faites pour cet objet ne soient pas gonflées par des ornements d'un luxe inutile.

Le Rapporteur,

AD. LE HARDY DE BEAULIEU.

Le Président,

E. VANDENPEEREBROOM.