

△

(N° 270.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 23 MARS 1847.

Projet de loi ⁽¹⁾ concernant l'extension du matériel de l'exploitation du chemin de fer de l'État.

Rapport fait, au nom de la section centrale ⁽²⁾, par M. DE MAN D'ATTENRODE.

MESSIEURS,

L'article unique de la loi du 13 avril 1845 est conçu en ces termes :

« Il est ouvert au Département des Travaux Publics :

» 1 ^o Pour travaux aux chemins de fer de l'État fr.	6,309,800 00
savoir :	
» Doubles voies fr.	3,175,840
» Bâtiments et dépendances des stations	2,898,960
» Jonction de la station de Gand au canal de Terneusen et à l'entrepôt, sans qu'en aucun cas la part contributive de l'État puisse excéder cette somme	<u>235,000</u>
	6,309,800
» 2 ^o Pour l'extension du matériel d'exploitation des chemins de fer	1,650,200 00
» Total général fr.	<u>7,960,000 00</u>

(1) N° 158.

(2) La section centrale, présidée par M. DUMONT, se compose de MM. HUVENERS, LOOS, DE CORSWAEREN, OST, DE MAN D'ATTENRODE et MAST DE VRIES.

» Ces dépenses seront provisoirement couvertes au moyen d'une émission de bons du trésor, etc. »

Le Gouvernement vous propose de distraire du crédit de 2,898,960 fr., destiné aux bâtiments et dépendances des stations, une somme d'un million, et d'en faire usage pour l'extension du matériel d'exploitation. Les motifs qu'il allègue pour modifier la destination d'une partie du crédit alloué pour les stations, se fondent, d'une part, sur l'urgence d'augmenter le matériel et notamment le nombre des waggons à marchandises, et, d'autre part, sur la difficulté d'ouvrir de nouveaux crédits, qui viendraient accroître le chiffre des émissions de bons du trésor déjà autorisées.

Observations des sections.

La 1^{re} section, avant de se prononcer sur le transfert, a demandé des renseignements :

1^o Sur l'emploi des 750,000 fr. que le Gouvernement déclare avoir dépensés pour les bâtiments et dépendances des stations, sur le crédit de 2,898,960 fr. ;

2^o Sur les bâtiments dont l'exécution serait ajournée si le transfert proposé était admis.

Enfin, elle émet l'opinion que les dépenses qui concernent l'augmentation et l'entretien du matériel devraient être comprises au budget ordinaire.

La 2^e section admet le projet de loi par 5 voix contre une.

Elle recommande à la section centrale l'examen de la question de savoir s'il ne serait pas avantageux, afin de prévenir l'ajournement de la construction des bâtiments des stations, de se procurer le matériel nécessaire sans ouvrir de nouveaux crédits, en contractant, au moyen d'un abonnement, avec des constructeurs.

La même section demande, en définitive, que le Gouvernement précise les sommes dont il a besoin pour achever les chemins de fer.

La 3^e adopte sans observation.

La 4^e demande des renseignements sur l'usage fait, et sur celui que l'on compte faire du crédit alloué pour les stations.

Après en avoir distrait un million pour le matériel, sera-t-il encore suffisant pour achever les bâtiments des stations?

Elle désire que le Gouvernement s'explique sur la somme encore nécessaire pour compléter la station de Bruxelles (Nord). •

Le projet n'est pas adopté, un nombre égal de voix s'étant déclaré pour et contre le transfert.

La 5^e désire que la section centrale se fasse rendre compte de l'emploi des 750,000 fr. dépensés pour les bâtiments des stations.

Elle insiste sur la convenance de ne plus ajourner la construction des hangars, dont le Gouvernement a reconnu lui-même l'indispensable nécessité. pour abriter le matériel et la manutention des marchandises.

Si l'on ne peut éviter l'ajournement d'une partie des constructions, il est préférable de se contenter provisoirement des salles d'attente telles qu'elles existent pour les voyageurs.

Elle demande des renseignements sur le mode suivi pour la réception du matériel, et charge la section centrale de s'informer des motifs qui s'opposent à ce que l'arrêté du 1^{er} mars 1845, qui tendait à faire contrôler la comptabilité du chemin de fer par l'administration centrale des travaux publics, et à organiser un conseil permanent, soit mis à exécution.

La majorité de la section adopte le projet.

La 6^e section admet le projet de loi; l'un de ses membres avait proposé de substituer à l'article proposé par le Gouvernement, la rédaction suivante :

« Le Gouvernement est autorisé à augmenter le matériel d'exploitation du chemin de fer jusqu'à concurrence d'un million de francs. »

Cette proposition n'a pas été admise.

Les observations des sections ont servi de base à divers renseignements produits par M. le Ministre des Travaux Publics.

En voici l'analyse.

La dépense de 750,000 fr. sur le fonds des stations, dont fait mention l'exposé des motifs, n'indique que le montant des sommes payées.

Le chiffre total des engagements contractés s'élève à. . . fr.	1,560,075 65
Or, l'allocation pour les stations étant de	2,898,960 00
Reste disponible une somme de fr.	1,338,886 57
Ainsi, dans la supposition que l'on impute sur cette somme des dépenses pour le matériel jusqu'à concurrence de. . . fr.	1,000,000 00
La somme disponible en dehors de tout engagement serait de. fr.	338,886 57

La majeure partie de cette somme est destinée, d'après la déclaration du Gouvernement, aux stations d'Anvers.

Les dépenses pour entretien et renouvellement du matériel sont et doivent être portées au budget; mais il a été admis jusqu'à présent que les dépenses pour *extension* du matériel, qui appartiennent non à l'entretien, mais au

premier établissement, doivent être payées sur les fonds spéciaux, c'est-à-dire sur l'emprunt.

Le Gouvernement ne peut faire connaître aujourd'hui d'une manière absolue et définitive, les sommes nécessaires pour le complet achèvement du rail-way :

1° Parce que la question de savoir si la double voie sera établie sur toute l'étendue des lignes en fer, n'est pas décidée ;

2° Parce que l'extension du matériel, jugé suffisant aujourd'hui, peut devenir prochainement insuffisant par suite de l'augmentation des transports.

La dépense à faire pour l'achèvement de la station du Nord à Bruxelles est évaluée à environ 500,000 fr.

L'idée émise concernant la fourniture du matériel de transport par abonnement mérite de fixer l'attention.

Mais le Gouvernement pense que, fût-elle reconnue admissible et applicable aux chemins de fer, elle suppose des modifications radicales dans l'organisation actuelle, et dès lors ce système ne peut apporter de remède à l'insuffisance du matériel.

Section centrale.

La convenance de mettre le matériel des chemins de fer de l'État en rapport avec les besoins du service des marchandises n'a pas rencontré d'opposition au sein de la section centrale. Mais une divergence d'opinions s'est produite parmi ses membres, lorsqu'il s'est agi des moyens de réaliser cette amélioration.

D'après l'opinion de quelques-uns les dépenses nécessaires pour augmenter le matériel ne doivent pas faire ajourner celles qui tendent à achever la construction des stations, car ces dépenses ont aussi un caractère d'urgence.

La dépense qu'occasionnerait l'acquisition des waggon pour marchandises, est de nature à produire de si gros intérêts, qu'une maison de commerce n'hésiterait pas à recourir à l'emprunt pour les réaliser.

Pourquoi l'État n'aurait-il pas recours, dans une circonstance semblable, aux bons du trésor ?

Il existe d'ailleurs un autre moyen de se procurer le matériel nécessaire sans enlever aux constructions les crédits qui leur appartiennent, sans déboursier un centime : c'est de se pourvoir de matériel au moyen d'un abonnement avec des personnes, qui en resteraient les propriétaires.

La majorité a d'abord maintenu que les circonstances ne permettaient pas d'avoir recours à l'emprunt ; elle a soutenu ensuite que contracter avec des constructeurs pour mettre au service de l'État un certain nombre de voitures,

qui ne deviendraient pas sa propriété, ce serait consentir à un commencement d'aliénation des chemins de fer; quelques membres pensent de plus que ce mode offrirait moins de sécurité pour les voyageurs, car les waggons chargés de marchandises font souvent partie des trains destinés aux personnes.

Après cette décision, il ne restait, pour réaliser la construction de nouveaux waggons pour marchandises, que de disposer du crédit alloué pour les bâtiments des stations.

Cependant des membres favorables à la proposition du Gouvernement ont manifesté l'opinion que le transfert ne devait pas causer l'ajournement des constructions, qui ont pour but d'abriter la manutention des marchandises, et le nombreux matériel exposé aujourd'hui encore, comme le disait en 1844 M. le Ministre des Travaux Publics, à une rapide et ruineuse détérioration, car cet état de chose est contraire aux intérêts du trésor public.

Cette réserve a fait sentir la nécessité de renseignements plus précis à demander au Gouvernement. Remarquons en passant que la Cour des Comptes, ce contrôle journalier des actes financiers de l'administration, fondé pour éclairer la Législature, s'est trouvée peu en mesure de jeter quelque lumière sur l'emploi du crédit alloué par la loi du 15 avril 1845; et il n'en pouvait être autrement, car cette loi n'a pas été libellée de manière à partager en articles spéciaux les objets cependant d'une nature si diverse auxquels ce crédit est destiné à pourvoir. Cette loi ne forme qu'un article unique.

La Cour devait dès lors se borner à veiller à ce que la dépense ne dépassât pas le crédit global. Un autre obstacle a neutralisé aussi le contrôle de la section centrale; il provient de l'habitude peu régulière, contractée par le Département des Travaux Publics, qui consiste à éviter la liquidation préalable pour ses dépenses, en faisant valoir des motifs plus ou moins fondés pour obtenir l'ouverture de crédits, dont l'emploi n'est justifié qu'après de longs délais.

Aussi la section centrale ne peut-elle assez insister pour l'observation ponctuelle de l'art. 15 de la loi du 29 octobre 1846.

L'administration ne doit pas oublier que l'ouverture de crédits n'est qu'un mode exceptionnel de dépense, qui doit être limité rigoureusement aux nécessités indispensables du service; que la liquidation préalable est la règle; qu'elle ne peut s'en dispenser que lorsqu'il y a impossibilité de s'y conformer.

La section centrale, désirant cependant apprécier les effets de la proposition du Ministre des Travaux Publics, qui tend à augmenter le matériel de la locomotion destiné aux transports des marchandises, en ajournant l'achèvement des bâtiments des stations, a posé au Gouvernement des questions auxquelles il s'est empressé de répondre de la manière suivante :

1^{re} question. L'exposé du Gouvernement, n^o 79, qui a servi de motifs à l'adoption de la loi du 15 avril 1845, donne à la page 51 la nomenclature des stations que le Ministre des Travaux Publics considérait comme complètes, ou qui devaient l'être au moyen des allocations accordées antérieurement; la voici :

Bruzelles (Nord); *Bruzelles* (Allée-Verte); *Termonde*; *Bruges*; *Ostende*; *Louvain*; *Tirlemont*; *Braine-le-Comte*; *Soignies*; *Mons*; *Gand* (la gare couverte non compris des bâtiments définitifs); *Verviers*; *Pépinster*; *Chaudfontaine*; et plusieurs autres stations intermédiaires.

La nomenclature des stations que le Gouvernement se proposait de compléter au moyen des fonds accordés par la loi du 13 avril 1845, comprenait celles de *Bruzelles* (Midi); *Anvers*; *Liège*; *Gand*; *Malines*; *Namur*; *Charleroy*; *Courtray*; *Tournay*; *Landen*; *Waremmes*; *Ans*; *Aeltre*; *Vilvorde*; *Quiévrain*; *Mouscron*, et les petites stations intermédiaires.

Comment se fait-il qu'une partie considérable des sommes engagées sur les fonds alloués par la loi du 13 avril 1845, l'a été en faveur de stations que le Gouvernement a déclaré être complètes, ou comme devant être complétées au moyen des allocations déjà accordées à l'époque de la présentation du projet de loi du 10 décembre 1844?

Cette observation est suggérée par l'inspection du tableau ci-joint transmis à la section centrale.

Relevé des sommes engagées sur les fonds alloués par la loi du 13 avril 1843, pour bâtiments et dépendances des stations.

LIGNE DU NORD.		LIGNE DE L'OUEST.		LIGNE DE L'EST.		LIGNE DU MIDI.	
STATIONS.	SOMMES.	STATIONS.	SOMMES.	STATIONS.	SOMMES.	STATIONS.	SOMMES.
Bruxelles (Nord)	293,805 39	Termonde	704 44	Louvain	3,429 84	Bruxelles (Midi)	45,153 07
Bruxelles (Allée-Verte).	679 62	Wetteren	31,222 43	Tirlemont	2,421 24	Hal	513 95
Vilvorde	30,684 82	Gand	426,813 01	Landen	"	Tubise	2,277 79
Malines	145,241 04	Aeltre	2,000 00	Waremmes	21,000 00	Braine-le-Comte	34,589 21
Duffel	507 05	Bruges	9,643 25	Ans	10,892 25	Soignies	1,165 96
Anvers	72,967 02	Ostende	19,044 00	Liège	39,776 26	Jurbise	4,257 58
		Deynze	2,000 00	Nessonvaux	4,756 00	Mons	33,244 77
		Courtray	"	Pepinster	5,880 35	Jemmapes	29,194 27
		Mouscron	256 20	Verviers	169,871 28	St-Ghislain	8,162 23
		Neechin	7,559 02	Welkenraedt	4,689 70	Thulin	1,971 78
		Tournay	234 25			Quiévrain	1,819 00
						Manage	28,266 28
						Écaussines	126 67
						Charleroy	14,262 63
						Namur	11,897 01
						Latrines et pissoirs, etc.	37,012 36
Total par ligne	545,984 94		499,477 10		262,717 03		251,894 56

Total général fr. 1,560,073 63

Réponse du
Gouvernement.

A l'époque où l'on croyait pouvoir compléter, au moyen des crédits antérieurs, les stations mentionnées dans l'exposé des motifs n° 79, page 51 de la loi du 13 avril 1845, le service n'avait pas acquis le développement qu'il a aujourd'hui. Les dépenses dans certaines stations, où des constructions supplémentaires étaient subitement devenues urgentes, ont donc plus ou moins dépassé les crédits alloués par la loi du 24 septembre 1842.

Il en est résulté la nécessité d'imputer ensuite, sur le crédit du 13 avril 1845, des dépenses exigées pour les stations mentionnées ci-contre.

Il est à remarquer qu'en général les crédits réclamés jusqu'à ce jour, ont été trop minimes, parce que l'on ne connaissait pas les besoins du service et que, comme on l'a fait remarquer plus haut, l'on ne supposait pas que le service pût acquérir l'extension à laquelle il est arrivé.

Les dépenses faites pour les constructions provisoires et qui ne sont jamais entrées dans les évaluations, ne laissent pas que de s'élever à une somme importante; il ne faut cependant pas les regretter, car si l'on avait tout d'abord exécuté des bâtiments définitifs, on se trouverait aujourd'hui obligé de les démolir et de les agrandir, ce qui occasionnerait des dépenses bien autrement considérables.

2^e question. Quelles sont les sommes encore nécessaires pour l'achèvement des stations principales sans y comprendre les abris pour le matériel?

Réponse du
Gouvernement.

Les dépenses pour l'achèvement des stations (abris non comptés) s'élèvent, savoir :

Bruxelles, nouvelle station du Nord	fr.	542,000
Anvers		350,000
Landen.		20,000
Saint-Trond		50,000
Liège		380,000
Gand		310,000
Tournay		40,000
Bruxelles (Midi)		350,000
Charleroy		75,000
Namur		55,000
Petites stations intermédiaires.		50,000
Total	fr.	2,202,000

M. le Ministre déclare que ces chiffres ne constituent que des approximations établies par l'administration des chemins de fer pour répondre, autant que possible, aux questions de la section centrale, et qu'il ne peut donner ces chiffres comme siens, attendu que le plus grand nombre de projets des constructions indiquées comme restant à établir dans les stations n'étant pas formés, ces projets n'ont pu être discutés et que, par conséquent, il est impossible, quant à présent, non seulement d'évaluer exactement le chiffre de la dépense, mais même de déterminer les travaux qui seront exécutés.

5^e question. Quelles sont les stations qui sont pourvues des hangars nécessaires pour abriter le matériel et la manutention des marchandises ?

Réponse du
Gouvernem^t. Ces stations sont les suivantes :

Bruxelles (Nord),
Bruxelles (Allée-verte),
Louvain,
Tirlemont ,
Verviers,
Termonde,
Bruges,
Ostende,
Mons.

4^e question. Quelles sont celles qui resteront dépourvues de hangars dans la supposition de l'adoption du transfert ?

Réponse du
Gouvernem^t. Malines,
Landen,
St-Trond,
Liège,
Courtray,
Mouscron,
Tournay,
Bruxelles (Midi),
Braine-le-Comte,
Quiévrain,
Charleroy,
Namur.

La plupart de ces stations sont dépourvues d'abris en planches provisoires, mais non d'une manière suffisante pour la manutention des marchandises et le service du matériel.

3^e question. Quelles sont les sommes nécessaires pour compléter les abris pour le matériel et les marchandises déposées dans les stations ?

Réponse du Gouvernem ^t .	Malines fr.	400,000
	Landen	20,000
	St-Trond	15,000
	Liège.	250,000
	Mouscron	100,000
	Tournay.	50,000
	Braine-le-Comte	35,000
	Quiévrain	100,000
	Charleroy	70,000
	Namur	78,000
	Fr.	<u>1,098,000</u>

Ces chiffres ne constituent que des approximations établies par l'administration des chemins de fer, d'après la déclaration du Ministre.

6^e question. Quels sont les abris destinés au matériel en faveur desquels les fonds restent faits dans l'hypothèse de l'adoption du transfert d'un million, du paragraphe des constructions à celui du matériel?

Réponse du
Gouvernem^t.

Comme on a pu le voir au tableau transmis à la section centrale, la somme restée disponible au 15 décembre 1846, sur le crédit alloué par la loi du 13 avril 1845, après déduction des sommes tant payées qu'engagées en vertu de contrat, était

de	fr.	1,538,886 37
Dans l'hypothèse de l'adoption du transfert, de		1,000,000 00
Il restera disponible.	fr.	538,886 37

Somme qui sera absorbée par la construction du hangar à établir sur le canal des Vieux-Lions à Anvers et par quelques travaux urgents à exécuter dans diverses stations.

7^e question. D'après l'exposé des motifs de la loi du 13 avril 1845, L'État possédait, au 1^{er} octobre 1844 :

Waggon pour marchandises	2,345
Waggon proposés au moyen du crédit demandé et alloué par la loi du 13 avril	505

De plus la Législature a majoré le crédit proposé de 350,000 fr. dans le but d'augmenter encore le nombre des waggon pour marchandises.

Cette augmentation donnait à l'administration les moyens de faire construire 175 waggon en plus, en estimant leur prix à 2,000 fr. l'un, soit 175

Total des waggon mis à la disposition de l'administration	2,825
Cependant, d'après l'état annexé au projet de loi du 12 février 1847 n ^o 158, il n'en existe que	2,567
Manquent par conséquent	316

D'où provient cette différence?

Réponse du
Gouvernem^t.

Cette différence se justifie de la manière suivante :

1^o Restait au 1^{er} avril 1844, en y comprenant tous les objets en montage et dont l'achat était autorisé 2,345

2^o Construit sur le crédit de 1,650,200 fr.

A. 40 waggon fermés à marchandises	40
B. 18 id. à bétail	18
C. 242 id. pour bois, fer, chaux, charbons, etc.	242

300

Total. 2,645

	D'autre part	2,645
Sur le nombre de 2,343 :		
D. 7	ont été appropriés pour les plans inclinés et s'y trouvent en plus à cet article	7
E. 18	ont été appropriés au service du coke et figurent en plus sur cet article; <i>au besoin</i> ils sont employés au service des marchandises	18
F. 5	ont été employés au service des travaux par suite de leur mauvais état.	5
		<u>50</u>
	Reste.	<u>2615</u>

1°	Il y avait au 1 ^{er} mars 1847 : en service ou en réparation	2557
2°	En montage et presque achevés	52
3°	Plus, il se trouve en approvisionnement des rouages et ferrements pour 12 waggons à 2 trains pour transport des fortes pierres à compter pour <i>deux</i> , soit 24	24
	Ils seront mis dans quelques jours en montage.	
	Nombre égal à celui ci-dessus	<u>2615</u>

Les 175 waggons dont il est fait mention ci-contre, n'ont pu être commandés, par suite de l'insuffisance du crédit provenant (*voir* le tableau ci-joint):

1° De ce que l'administration ayant profité des améliorations introduites dans la construction des locomotives et des voitures, les prix sont beaucoup plus élevés que ceux portés dans l'exposé des motifs du 10 décembre 1844.

Ainsi les diligences à 3 compartiments (24 places) reviennent à fr. 6,597-67 au lieu de 5,000 fr. à 2 compartiments (16 places);

Les chars-à-bancs à 2 compartiments reviennent à fr. 5,344-36 au lieu de 2,700 fr.;

Les locomotives avec tender reviennent à 52,800 fr. au lieu de 47,000 fr.

Les bâches de 6 mètr. × 5 reviennent à 320 fr. au lieu de 250 fr. de 4 mètr. × 5 mètr., etc., etc.

Les diligences construites anciennement ne contenaient que 16 voyageurs; le dernier modèle en contient 24.

Dans les chars-à-bancs on ne pouvait guère mettre que 26 personnes qui encore s'y trouvaient placées d'une manière incommode; le dernier modèle en contient 36, qui s'y trouvent commodément placées; les waggons couverts étaient de 30 places; le dernier modèle en contient 40.

La différence des 316 waggons provient donc :

1°	De ce que le crédit a été insuffisant pour la construction des 175 waggons dont il s'agit ci-dessus.	175
2°	De ce qu'il n'a pu être fait que 300 waggons au lieu de 305, figurant à l'exposé des motifs du 10 décembre 1844.	5
	A reporter	<u>180</u>

	Report.	180
5°	De ce que sur les 2,343 waggons, 50 ont été appropriés au service des plans inclinés comme waggons-freins, et au service du coke, etc.	50
4°	De ce que indépendamment des 2,507 waggons à marchandises, indiqués comme restant au 1 ^{er} janvier 1847, 82 étaient encore en montage à cette date	82
Et 5°	Plus 12 waggons à 2 trains pour transport de fortes pierres, meules, etc., à compter pour deux, soit	24
	Chiffre égal à la différence signalée.	316

État indiquant à quelles espèces de voitures, etc., a été affecté le crédit spécial de 1,650,200 fr., accordé pour l'extension du matériel.

NOMBRE.	DÉSIGNATION.	PRIX.	MONTANT.	Observations.
32	Diligences.....	6,597	211,104	N. B. L'exposé des motifs du 10 décembre 1844, porte comme existant au 1 ^{er} octobre 1844, 150 locomotives; c'est une erreur de chiffre, c'est 148 qu'il faut lire. L'administration possède au 1 ^{er} mars 1847, 154 locomotives.
4	Voitures à voyageurs sur deux trains.....	15,375	61,500	
50	Chars-à-bancs.....	5,544	267,200	
40	Waggons fermés à marchandises.....	2,600	104,000	
18	Id. à bétail.....	2,131	58,718	
242	Id. pour charbons, chaux, fers, etc.	2,000	484,000	
200	Bâches en cuir de 5 mètr. × 6 mètr.	520	64,000	
6	Locomotives avec tenders.....	82,875	517,250	
	Affecté au paiement des ouvriers de l'arsenal ainsi qu'à quelques menues fournitures de matériel.	»	102,428	
	TOTAL.....		1,650,200	

8^e question. Comment l'administration s'assure-t-elle que le matériel, dont le trésor de l'État paye le prix, entre réellement en magasin?

Réponse du Gouvernement. La comptabilité du matériel et des matières est réglée de la manière suivante :

Tous les objets indistinctement, fournis à l'administration, sont, préalablement à leur admission, soumis à une commission d'ingénieurs qui s'assure, par tous les moyens en son pouvoir, qu'ils sont de bonne qualité, confectionnés d'après les règles de l'art, exempts de défauts, conformes en tous points aux modèles, types déposés, en un mot, qu'ils remplissent toutes les conditions exigibles. — Cette commission dresse procès-verbal de ses opérations. Elle énumère dans ce document les quantités d'objets par espèce, qui sont soumis à son examen, les quantités qu'elle reçoit et enfin celles qu'elle rebute, en motivant des décisions.

Cette première formalité remplie, les objets reçus sont admis au magasin où leur entrée est constatée par une expédition du procès-verbal précité, qui reste déposée dans les archives du magasin.

Les sorties de ce magasin s'effectuent en vertu de bons dressés par les chefs de service et visés par la direction.

L'emploi est justifié par le chef de station et contrôlé par le chef de service.

Mensuellement le conservateur du matériel adresse à la direction un état, spécifiant, par espèce d'objets, les quantités qu'il avait en magasin au 1^{er} du mois, les quantités entrées et celles sorties dans le courant du mois et au résumé les quantités restant en magasin le 31 au soir. Cet état de situation du magasin central des approvisionnements est vérifié à la direction; les entrées au moyen des procès-verbaux de la commission de réception, les sorties à l'aide des récépissés et des bons des chefs de station et des chefs de service.

9^e question. D'après la convention conclue avec la Société Rhénane, il est dû au Gouvernement belge une indemnité de 2 fr. par jour de 24 heures pour chaque waggon retenu à vide plus de 2 jours à l'étranger.

Cette clause reçoit-elle son exécution ?

Réponse du Gouvernement. Oui. — Elle est très rigoureusement observée.

État présentant le résumé des décomptes des sommes dues par les administrations Belge et Rhénane, à titre d'indemnités pour l'emploi du matériel à l'étranger (1^{er} semestre 1846).

WAGGONS BELGES CIRCULANT EN ALLEMAGNE.				WAGGONS RHÉNANS CIRCULANT EN BELGIQUE.			
MOIS	SOMMES DUES			MOIS.	SOMMES DUES		
	POUR LE PARCOURS	POUR LES JOURS DE RETARD.	TOTAL.		POUR LE PARCOURS	POUR LES JOURS DE RETARD.	TOTAL.
Janvier.....	2,452 00	914 00	3,366 00	Janvier.....	659 00	188 00	847 00
Février.....	3,019 00	1,202 00	4,221 00	Février.....	494 25	90 00	584 25
Mars.....	4,126 50	1,030 00	5,156 50	Mars.....	829 75	260 00	1,089 75
Avril.....	5,180 50	786 00	5,966 50	Avril.....	907 25	256 00	1,163 25
Mai.....	5,293 30	802 00	6,095 30	Mai.....	1,061 75	200 00	1,261 75
Juin.....	4,213 75	762 00	4,975 75	Juin.....	578 50	120 00	698 50
TOTAUX....	20,269 25	5,516 00	25,785 25	TOTAUX....	4,550 50	1,094 00	5,644 50

RÉSUMÉ GÉNÉRAL.

Sommes dues par le chemin de fer rhénan.....	fr.	25,785 25
Id. de l'État.....		5,625 50
Différence en faveur du chemin de fer de l'État.....	fr.	20,160 75

10^e question. Une clause détermine-t-elle le délai au bout duquel les waggons belges doivent être déchargés à leur destination en Allemagne ?

Réponse du Gouvernement. La clause déterminant le délai pour le renvoi des waggons entraîne nécessairement l'obligation de les décharger avant l'expiration de ce délai.

La non exécution de cette clause emporte l'application de l'amende indiquée ci-dessus alors même que le retard résulte des formalités en douane.

11^e question. Quels sont les moyens de concours, autres que la cession des terrains, prévus par la convention conclue entre l'administration des travaux publics et l'administration communale de la ville de Gand, le 21 avril 1841, qui ont été offerts par cette ville à l'État pour arriver à la réalisation du projet de mettre la station du chemin de fer en communication avec le bassin au moyen d'une voie ferrée ?

(Voir rapport n^o 276, session 1844-1845, pag. 7.)

Quelle est la somme que le Gouvernement a engagée pour ces travaux sur le crédit alloué par la loi du 13 avril 1845 ?

Réponse du Gouvernement. Le crédit de 255,000 fr. alloué pour la jonction de la station de Gand avec l'entrepôt de cette ville est, jusqu'à ce jour, demeuré sans emploi.

D'après la loi du 15 avril 1845, la part contributive de l'État est fixée en *maximum* à 255,000 fr. Il s'ensuit que tout ce qui, dans la dépense, excédera 255,000 fr. devra être supporté par la ville de Gand.

La remarque, que suggère tout d'abord le rapprochement de ces renseignements sur l'usage des crédits alloués par la loi du 13 avril 1845, avec l'exposé, qui a servi de motifs à son adoption, c'est que leur emploi n'est pas conforme aux indications données par l'administration et aux développements, qui avaient déterminé la Législature à les accorder.

Ce qui est plus grave ensuite, c'est que les crédits jugés suffisants, en 1845, pour compléter les gares couvertes et les bâtiments définitifs des stations, ne sont plus considérées comme tels aujourd'hui.

En effet, la somme proposée pour achever les stations, en 1845, s'élevait à fr. 2,898,960

Le Gouvernement propose d'en distraire pour l'extention du matériel de la locomotion. 1,000,000

Reste sur le chiffre alloué, en 1845, pour les bâtiments des stations. 1,898,960

D'après les réponses du Gouvernement aux questions posées par la section centrale l'achèvement complet des stations exige encore une dépense de 3,300,000

De sorte que la somme jugée approximativement nécessaire, en 1847, pour compléter les stations, s'élève à 5,198,960

Il est à remarquer que lors de l'examen du projet de loi, présenté le 10 décembre 1844, le Ministre des Travaux Publics, interpellé par suite des observations des sections sur l'absence des plans et devis des constructions proposées, répondit en ces termes à la section centrale :

« Les plans et devis des constructions à faire ne sont pas dressées, mais les renseignements contenus dans les documents, annexés au projet de loi, établissent non seulement la nécessité de ces différentes constructions, mais présentent encore l'évaluation de chacune d'elles, basée sur le coût des bâtiments déjà construits, etc. » et la section centrale termina ses observations par une expression de regret, de ce que le Gouvernement n'avait pas accompagné ses demandes de crédit pour les constructions nouvelles des plans et devis dressés régulièrement.

L'expérience acquise prouve, que les regrets, manifestés en 1845, n'étaient que trop fondés, et la section centrale estime que pour prévenir de nouveaux mécomptes, il conviendra à l'avenir de ne voter des crédits pour les constructions, que lorsque l'administration aura prouvé, par le dépôt des plans et des devis, que ses études ont été complètes et sérieuses.

Les renseignements donnés sur l'emploi des crédits destinés à augmenter le matériel de la locomotion a aussi appelé l'attention de la section centrale.

Le Gouvernement avait demandé, en 1845, des crédits pour construire 305 waggons.

La Législature convaincue de la nécessité d'en augmenter davantage le nombre, a ajouté 550,000 au crédit proposé, de manière à permettre encore la construction de. 175 waggons.

En sorte que les crédits alloués pour des waggons à marchandises permettaient au Gouvernement d'en construire 480

Or, d'après le tableau produit par l'administration, il n'en a été construit que 500.

Par contre, au lieu de dépenser 245,000 pour les voitures à voyageurs, comme l'exposé des motifs en annonçait l'intention, la dépense faite pour cette classe de voitures a été de 559,804.

La section centrale estime, que l'administration aurait dû se conformer d'une manière plus fidèle aux propositions adoptées par la Législature; son intention bien manifeste était que le nombre des waggons à marchandises fût augmenté d'une manière plus considérable.

Enfin, d'après les réponses du Gouvernement, l'achèvement des constructions nécessaires pour abriter le matériel exigera une dépense de 1,098,000 fr., qui fait partie de la dépense totale citée plus haut.

Ainsi le transfert proposé contribuera, sans aucun doute, à reculer encore l'exécution de ces constructions si urgentes, si indispensables d'après la déclaration du Ministre des Travaux Publics lui-même en 1845, pour économiser des frais considérables d'entretien et de renouvellement des voitures.

La section centrale a délibéré sur la question de savoir s'il y a lieu de consentir au transfert proposé; la majorité s'est prononcée affirmativement, en insistant, toutefois, pour que le Gouvernement prenne des mesures aussi promptes que possible à l'effet d'abriter le matériel des chemins de fer.

Elle s'est bornée à amender l'article unique du projet de loi, afin que ses termes fussent conçus de manière à indiquer d'une manière plus précise la destination du crédit d'un million.

D'après cette proposition, l'article se termine par ces mots :

..... à l'extension du matériel d'exploitation *destiné au transport des marchandises.*

La section centrale vous propose, Messieurs, par mon organe, l'adoption du projet de loi ainsi amendé.

Le Rapporteur,

BON DE MAN D'ATTENRODE.

Le Président,

DUMONT.

PROJET DE LOI DE LA SECTION CENTRALE.



Leopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le crédit de 2,898,960 fr. ouvert au Département des Travaux Publics, par la loi du 13 avril 1848, pour les bâtiments et dépendances des stations des chemins de fer de l'État, sera affecté, à concurrence d'un million de francs, à l'extension du matériel d'exploitation destiné au transport des marchandises.
