

(1)

(N° 40.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 DÉCEMBRE 1851.

Budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1852⁽¹⁾.

Rapport fait, au nom de la section centrale⁽²⁾, par M. DE BROUWER DE HOGENDORP.

MESSIEURS,

Neuf mois se sont écoulés depuis que le projet de budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1852, a été présenté à la Chambre. Il y a donc lieu à s'excuser du retard qui a été apporté à sa discussion. On ne doit point en imputer la faute à votre section centrale, qui avait terminé son examen avant la fin du mois de juin; son rapporteur croit devoir à la Chambre l'aveu public que c'est à lui seul qu'il faut imputer le délai. Quand le rapporteur se fut mis à penser mûrement à la responsabilité qu'entraîne le mandat qu'il tient de la bienveillance de ses collègues, il se trouva au dessous de la tâche qui lui était prescrite et sentit s'affaiblir sa confiance dans les opinions qu'il avait émises au sein de la section centrale. Ce sentiment ne lui a permis d'aborder la rédaction de son rapport qu'après un long travail de préparation.

Le projet de budget pour 1852 n'est, sauf quelques modifications dans les chiffres du chapitre II, qu'un calque du budget que vous avez voté pour l'exercice 1851. Cela devait être ainsi; car il s'était écoulé trop peu de temps entre le vote de l'un et la présentation de l'autre pour qu'il eût été possible de préparer, dans l'intervalle, de grandes réformes. Cependant, M. le Ministre promettait de procéder dans un bref délai à une réorganisation de divers services ressortissant à son Département, et notamment de l'administration du chemin de fer.

Votre section centrale regrette que cette promesse n'ait pas encore été remplie⁽³⁾.

(1) Budget n° 121, session de 1850-1851.

(2) La section centrale, présidée par M. DELFOSSE, était composée de MM. DE RENESSE, DE PERCEVAL, LESOINNE, CH. ROUSSELLE, VILAIN XIII et DE BROUWER DE HOGENDORP.

(3) Ces lignes étaient écrites et le rapporteur donnait lecture de son travail à la section centrale, lorsque, le 4 décembre, M. le Ministre a fait connaître à la section les bases d'une nouvelle organisation qu'il propose de mettre à exécution au premier janvier prochain.

En effet, la réorganisation de ce dernier service est une question qui affecte, à un degré important, les intérêts du trésor public et touche de près à notre réputation administrative. Il ne faut pas que, par notre faute, l'on puisse tirer plus longtemps des faits que présente l'exploitation du chemin de fer belge, la conclusion que l'État est inapte à gérer une pareille entreprise. L'utilité, la nécessité, l'urgence de cette réforme ont été, dans plusieurs sections et dans la section centrale, le sujet d'une discussion générale dont nous allons avoir l'honneur de vous rendre compte.

« Lorsque le Gouvernement entreprit, en 1834, la construction du chemin de fer, on crut que les recettes suffiraient non-seulement pour faire face à l'intérêt des sommes nécessaires à sa construction, mais encore pour amortir graduellement le capital emprunté. On fondait cette espérance sur les avantages particuliers et les facilités que présentait pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer un pays qui n'a que peu d'accidents de terrain, qui produit du fer et de la houille de bonne qualité et à bon marché, où le travail n'est pas cher, où les villes sont nombreuses et populeuses, où la population des campagnes est considérable et où il y a un grand mouvement commercial. Il était impossible de trouver réunis, dans un seul pays, plus d'éléments de succès pour une pareille entreprise que n'en renferme la Belgique. Cependant les faits n'ont pas répondu à cette attente : le produit net du chemin de fer ne suffit pas pour couvrir l'intérêt des sommes dépensées, et le revenu qu'il représente est au-dessous de celui obtenu par des chemins de fer qui ont été construits dans des conditions beaucoup moins avantageuses. Nous ne parlons pas des chemins de fer français, des lignes d'Orléans, du Centre, de Rouen et du Nord, dont le revenu, pour 1881, représentera un intérêt variant de 6 à 13 p. %, mais des chemins de Prusse, de Hanovre, de Brunswick, d'Autriche, de Bade, qui tous, dans leur ensemble, représentent des résultats plus satisfaisants que le railway belge. Il n'est pas difficile de découvrir la cause de ce phénomène ; il s'explique par un vice dans notre administration, laquelle est tout à la fois trop nombreuse, trop coûteuse et trop faible. »

Telle est l'opinion qu'émet la 6^e section et qui la détermine à demander une réforme immédiate de l'administration du chemin de fer.

La 1^{re}, la 2^e et la 4^e section s'expriment d'une manière moins formelle sur les vices de cette administration ; mais toutes demandent explicitement qu'il soit procédé sans retard à une réorganisation. Une d'elles, la 1^{re} section, demande que le Ministre présente à la section centrale les modifications qui devront être apportées à son budget, par suite de la nouvelle organisation. Une autre, la 4^e, voudrait que la réforme précédât l'examen du budget. La 2^e section, craignant un nouvel ajournement et pensant d'ailleurs que l'administration est inhabile à se réformer elle-même, demande la nomination d'une commission mixte par la Chambre et par le Gouvernement.

Ces observations ont été soumises à M. le Ministre. Voici ce qu'il a répondu à la 1^{re} et à la 2^e section :

« Il serait difficile de satisfaire, dès à présent, au vœu exprimé par la 1^{re} section.

» La réorganisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes est assez avancée pour que je puisse l'annoncer comme très-prochaine ; mais

» il faudra nécessairement un certain temps pour la compléter dans ses détails,
 » et pour arriver à une bonne répartition du personnel ; en un mot, une expérience
 » de quelques mois sera indispensable pour apprécier les modifications à apporter
 » dans l'ordre et la quotité des crédits par suite de cette réorganisation.

» Au surplus, ces modifications consisteront principalement en transpositions
 » de chiffres. Elles n'auront, selon toute probabilité, aucune influence décisive
 » immédiate sur l'ensemble des dépenses de personnel. On comprendra en effet
 » qu'après les réductions considérables opérées, pendant ces dernières années, sur
 » les dépenses de personnel, il serait difficile d'aller dès à présent plus avant, sans
 » compromettre gravement les intérêts du service.

» On comprendra aussi qu'une réorganisation qui doit avoir pour base la fusion
 » de trois grands services publics, ne peut, dès le principe, se traduire en
 » chiffres rigoureux et immuables et qu'il convient de donner, pendant quelque
 » temps, une certaine latitude à l'administration pour l'imputation des dépenses.

» La Législature a déjà reconnu l'opportunité de cette mesure et elle l'a sanc-
 » tionnée à l'occasion du vote des crédits effectués au personnel de plusieurs
 » services ressortissant au Département des Finances.

» Si la Législature se décidait à aborder immédiatement l'examen du budget
 » du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1882, je proposerais
 » d'adopter les chiffres actuels, dont la quotité, prise dans son ensemble, ne paraît
 » pas devoir être sensiblement modifiée »

Le Ministre a répondu ce qui suit à la 2^e section :

« La note sur l'observation de la 1^{re} section, concernant la réorganisation de
 » l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, répond implicitement
 » à la première partie des observations de la 2^e section.

» Quant à la partie de ces observations touchant la création d'une commission
 » mixte qui serait nommée par la Chambre et par l'administration, afin de réorga-
 » niser l'administration du chemin de fer, si cette idée, qui s'écarte évidemment du
 » principe de la division des pouvoirs, était admise par la section centrale, le
 » Ministre devrait s'y opposer pour des raisons, qu'il serait inopportun ou préma-
 » turé de développer ici.

» Nous nous bornerons à faire remarquer que la formation d'une commission
 » n'est ni le moyen le plus prompt ni le plus efficace, pour atteindre le but que
 » la 2^e section a en vue ; du reste, le travail de la réorganisation de l'administration
 » des chemins de fer est très-avancé. Dès à présent les bases sont arrêtées et avant
 » peu le travail pourra être complètement achevé.

» On conçoit qu'en semblable matière, il ne suffit pas d'arrêter un plan, de
 » fixer des règles ; mais que l'application de ce plan et de ces règles, pour être
 » faite convenablement, exige du temps et une étude approfondie.

» Au surplus, on le répète, le travail est près d'être terminé, et si la Chambre
 » jugeait à propos de retarder la discussion du budget à cause de cette affaire, le
 » Ministre, tout en regrettant ce retard, n'y verrait, pour sa part, pas d'inconvé-
 » nient bien sérieux, puisque son intention est de ne pas laisser écouler l'exercice
 » courant, sans introduire dans l'administration du chemin de fer les modifications
 » projetées. »

Cette promesse, deux fois répétée, de procéder dans un bref délai à la réorga-

nisation de l'administration du chemin de fer devait-elle mettre obstacle à un examen, par la section centrale, des vices de l'organisation actuelle et des moyens d'y porter remède? La section centrale ne l'a pas cru; elle a pensé qu'un pareil examen serait non-seulement utile, parce qu'il pourrait aider à tracer et à aplanir la route vers des réformes unanimement désirées, mais qu'il était indispensable pour qu'elle pût remplir son mandat d'une manière consciencieuse. La section centrale a le devoir de ne recommander à la Chambre que l'adoption de chiffres qu'elle a reconnus nécessaires à la marche régulière des services.

Voici en quels termes un membre de la section centrale a exposé les vices qu'il reproche à l'administration du chemin de fer.

Le mécanisme de l'administration, a-t-il dit, est trop compliqué.

Le pouvoir n'est pas assez centralisé.

Le travail est mal divisé.

La responsabilité est tellement éparpillée qu'elle est illusoire

Il n'est pas de service où l'action doive être plus prompte que celui d'un chemin de fer; les mesures doivent y être prises et exécutées rapidement, car la sécurité des hommes et le succès financier de l'entreprise dépendent d'un ordre promptement ou lentement donné et exécuté. Il n'est donc pas de branche de service qui tolère moins les complications de la bureaucratie que le service du chemin de fer. Tout intermédiaire qui n'y est pas indispensable, y est nuisible.

Pour qu'un chemin de fer soit prospère, son organisation doit se rapprocher le plus possible de l'organisation d'un grand établissement industriel. Exploiter un chemin de fer, n'est après tout qu'exercer une industrie.

Pourquoi les gouvernements n'ont-ils pas été heureux dans leurs entreprises industrielles? C'est parce qu'ils y ont appliqué d'autres principes que ceux adoptés par les particuliers.

Les conditions du Gouvernement constitutionnel ne permettent pas une application rigoureuse de ces principes aux entreprises gouvernementales. C'est vrai. la responsabilité ministérielle exige quelques précautions que l'industriel prive peut négliger; mais il n'en est pas moins vrai qu'on poursuit l'accomplissement d'une œuvre impossible, en s'obstinant à suivre, pour la gestion d'affaires industrielles, d'autres lois que celles dont de grands établissements particuliers ont fait l'expérience. Modifiez ces lois d'après les exigences de votre situation; mais ne vous en affranchissez pas.

Un chemin de fer est un chemin de fer; il ne s'administre pas de deux manières

Prenez des principes consacrés par le succès des compagnies, tout ce que vous pouvez en prendre; ne suivez d'autres règles, que lorsque votre responsabilité l'ordonne. Parcourir une autre voie, c'est courir à l'abîme.

Or disons ce qu'ont fait les compagnies, celles dont la situation est la plus prospère. Elles ont calqué leur administration sur celle d'une grande manufacture. Il y a le conseil d'administration, qui représente le maître, qui concentre dans ses mains toute l'autorité, qui examine et qui décide. Comme le conseil d'administration n'est pas toujours réuni, il délègue une partie de son autorité, pour l'examen des diverses parties de l'administration, à des comités dont les membres sont pris dans son sein.

Il y a à côté du conseil d'administration et des comités un secrétaire, dont les

attributions sont presque semblables à celles du secrétaire général de notre Département des Travaux Publics. La comptabilité aboutit par son intermédiaire au conseil.

L'exploitation est confiée à un directeur qui surveille l'exécution des ordres du conseil d'administration et qui a la gestion de tous les détails de l'entreprise. Il est assisté par un certain nombre de chefs de service.

Il y a autant de chefs de service qu'il y a de branches distinctes de services, savoir :

- Le service de la locomotion ;
- Le service de l'entretien de la route et des stations ;
- Le service des transports ;
- Le service des marchandises.

Le règlement du *Great Northern*, qui est un des chemins de fer les mieux administrés, détermine ainsi qu'il suit les attributions de ces agents :

« Tout le matériel roulant est placé sous la direction de l'ingénieur de la locomotion. Les machines, voitures, waggons, etc., sont confiés à ses soins. Tout le personnel attaché à son département est sous ses ordres.

» L'autorité du directeur des transports s'étend sur tout ce qui concerne les convois en marche. Il a sous sa surveillance les stations, les chefs de stations, les inspecteurs des convois, les gardes, les officiers de police, etc., le service des petites marchandises et tous les transports en général qui se font par convois de voyageurs. Il a également la surveillance de tous les convois en marche, sans distinction de convois de voyageurs, de marchandises, de charbons ou de bestiaux. Tous les rapports d'irrégularité doivent lui être adressés de tous les points de la ligne.

» Le chef du service des marchandises est chargé de la direction du trafic des marchandises et des bestiaux. Dans les stations où il y a un établissement spécial pour les marchandises, cet établissement est exclusivement placé sous ses ordres ; mais, dans les stations où le travail pour le trafic des voyageurs et des marchandises est fait par les mêmes employés, les arrangements généraux de la station sont dans les attributions du directeur des transports ; la comptabilité et les documents relatifs au service des marchandises entrent seuls dans les attributions du chef de ce service. Les gardes attachés aux convois des marchandises sont placés sous la surveillance du chef de service des marchandises, en ce qui concerne les waggons à détacher, etc., etc. ; mais, pendant la marche des convois, ils sont placés sous le contrôle du directeur des transports (1). »

Il y a quelque chose, dans cette organisation, qui est emprunté tout à la fois à l'organisation industrielle et à l'organisation militaire.

Les chefs de service commandent à leur service ; le directeur exerce le commandement supérieur ; mais il n'intervient dans le commandement des services que pour s'assurer qu'ils marchent régulièrement, avec ordre et avec ensemble.

(1) *General instructions and regulations for the executive department of the Great Northern railway, 1850, page 5.*

Une pareille organisation, c'est la division rationnelle du travail, c'est la responsabilité réelle.

A côté des rouages si simples et cependant si puissants des chemins de fer étrangers, mettons le mécanisme de notre administration.

Nous avons le ministre ;
 Le secrétaire général ;
 Le directeur général ;
 L'inspecteur général du service technique ;
 L'inspecteur général du service commercial ;
 Le directeur placé à la tête des bureaux ;
 Le directeur de l'exploitation ;
 Le directeur spécial du service technique ;
 Le directeur spécial du service commercial ;
 L'ingénieur chef de l'arsenal ;
 L'ingénieur chef des ateliers ;
 L'ingénieur chargé de la surveillance générale du service des voitures ;
 Les trois chefs de service de la locomotion ;
 Les trois chefs de service de la route ;
 Les trois chefs de service des transports ;
 L'agent général pour le service international.

Je ne nomme que le personnel dirigeant. Ce personnel est assisté de 220 employés et commis, outre un certain nombre de commis payés sur les états de salaires.

Il y a encore :

La commission de l'arsenal ; la commission de réception des rails et accessoires ; la commission de réception du matériel en général ; la commission de réception des charbons et du coke ; la commission des constructions, etc., etc.

Si cette organisation n'avait pour défaut que de coûter trop cher, sa réforme serait moins urgente ; mais cette organisation, telle qu'elle existe, c'est le désordre, c'est la ruine du chemin de fer. — Exagération ! Exagération ! dira-t-on.

Faut-il nommer ordre ou désordre l'organisation des complications, des lenteurs, des frottements, des rivalités, des conflits ?

Mais ces tiraillements, ces conflits n'existent pas ! Consultez les archives de l'administration ; écoutez les employés de tous les grades, examinez et étudiez avec nous les faits, et vous verrez si nous exagérons.

Et comment pourrait-il en être autrement, lorsque le travail est mal divisé, lorsque les rouages sont si nombreux que l'unité est impossible ?

Les propositions les plus simples passent entre les mains de plusieurs fonctionnaires, qui occupent des rangs égaux ou différents dans la hiérarchie, avant de parvenir à celui qui décide ; comment serait-il possible qu'elles ne rencontrassent pas un obstacle dans la longue parabole qu'elles ont à décrire ? Les meilleures seront toujours le plus exposées à être traversées. La susceptibilité naturelle, l'envie qui anime d'ordinaire les hommes chargés d'un même travail, le veut ainsi.

Comment pourrait-il en être autrement, lorsque la responsabilité se perd dans la multiplicité des rouages ?

Les propositions les plus urgentes, comme celles qui le sont le moins, sont soumises aux mêmes lois. Il peut s'agir d'une opération considérable; le bénéfice qui doit en résulter pour le chemin de fer n'est pas douteux, le directeur de l'exploitation en fait la proposition au Ministre. Dans un travail tête-à-tête du Ministre avec le directeur, la décision aurait été prise à l'instant; mais la proposition doit passer par le travail des bureaux du ministère; elle aura à subir l'épreuve de l'examen du directeur général, du directeur, peut-être de l'inspecteur général; elle passera entre les mains du chef de bureau, des commis. Il sera rare qu'elle ne donne pas lieu à une correspondance; car, dans le cercle qu'elle aura décrit, elle aura presque toujours rencontré d'autres idées. Peut-être sera-t-elle approuvée, peut-être sera-t-elle rejetée; mais quelle que soit la décision, cette décision, trop longtemps attendue, sera souvent devenue inutile.

Pour qu'un mécanisme marche, que faut-il essentiellement? Le moins possible de frottement dans les rouages. Aussi longtemps que l'on n'aura pas détruit le frottement des rouages du chemin de fer, le mécanisme ne marchera pas.

L'autorité n'est pas assez concentrée! Qui est chargé du service du matériel? Sont-ce ceux que l'on nomme chefs de service? Est-ce le directeur technique? Est-ce la commission de l'arsenal? Est-ce l'inspecteur général du service technique? Est-ce aussi l'ingénieur chargé du service général des voitures? Tous ont une part d'autorité; mais l'homme réellement responsable où est-il? où est l'homme qui a intérêt à ce que le matériel soit dans le meilleur état possible, que les dépenses de locomotion, d'entretien soient les moins élevées possible? J'ai entendu des hommes dire les uns des autres: un tel dépense trop; mais l'homme réellement responsable, je ne l'ai trouvé nulle part.

Qui dirige le service des transports? Sont-ce les chefs de service? Mais alors pourquoi donner ces fonctions à de simples contrôleurs, avec un personnel tout à fait insuffisant? L'arrêté du 28 mai 1843 dit, il est vrai, que « les chefs de service dirigent leur service, chacun en ce qui les concerne, et en ont la responsabilité; qu'ils proposent toutes les améliorations qu'ils reconnaissent possibles et répondent de la sécurité, de la régularité et de l'économie du service qui leur est confié; » mais la circulaire du 31 octobre 1848 dit, d'un autre côté: « Les chefs de service sont sous les ordres supérieurs du directeur et sous les ordres immédiats des fonctionnaires chargés de la direction de leur service. » Il y a donc d'autres fonctionnaires qui, avec eux, dirigent le service. C'est, outre le directeur de l'exploitation, le directeur spécial du service commercial. « Ce fonctionnaire est responsable, dit l'arrêté ministériel, de la marche régulière du service qui lui est confié. L'initiative de toute mesure de sécurité, de régularité, d'économie ou d'amélioration lui appartient essentiellement. » C'est encore l'ingénieur chargé de la répartition des voitures et de leur emploi utile. « Ce fonctionnaire prend l'initiative des propositions tendant à l'amélioration de ce service sous le rapport de la sécurité et de l'économie, » dit l'ordre de service du 20 juin 1849. Il y a enfin l'inspecteur général du service commercial. « Les fonctionnaires et employés de l'exploitation, dit l'ordre de service du 20 juillet 1850, auront à déférer aux observations de MM. les inspecteurs généraux, en tant qu'elles ne soient pas contraires aux ordres de service et aux ordres spéciaux. » Tous ensemble mettent la main au timon quand il ne faudrait qu'un seul pilote pour bien diriger le service. Les instruc-

tions proclament la responsabilité de tous ; mais personne n'a une autorité assez complète pour que sa responsabilité soit réelle.

Ce qui étonne le plus, c'est qu'avec une pareille organisation le désordre ne soit pas plus grand encore. S'il n'en est pas ainsi, ne l'attribuons qu'à l'intelligence des fonctionnaires chargés de ce service et à l'activité de certains chefs de station.

Le service de la voie est entaché des mêmes vices. La responsabilité s'y perd dans le cercle que les propositions des chefs de service ont à parcourir avant d'arriver à l'exécution. Il y a dans ce service même complication, même frottement, même lenteur, même détail d'écritures inutiles, mêmes dépenses faites sans nécessité, que dans les services dont nous venons de parler.

Mais c'est assez insister sur ce point ; revenons-en à l'examen du nombre des employés.

S'il ne s'agissait ici que du chiffre plus ou moins élevé du budget pour traitements de fonctionnaires, nous n'attacherions qu'une importance secondaire à la question ; mais le nombre des employés a une relation étroite avec la simplification de l'administration. Un grand nombre d'employés occasionne une grande lenteur dans l'expédition des affaires ; avec un grand nombre d'employés on écrit beaucoup et on agit peu. Qu'on examine le nombre et l'importance des affaires qui sont traitées chaque jour dans les bureaux des chemins de fer d'Angleterre et d'Allemagne, et on restera convaincu que, si les attributions de chaque employé supérieur étaient ce qu'elles doivent être, 50 agents suffiraient au travail aujourd'hui réparti entre 100.

Voyons quel est le nombre d'employés à l'administration et à la direction de quelques chemins de fer qui peuvent être comparés au nôtre. Le London et North Western a un personnel de 159 employés et commis ; l'Eastern Counties en compte 87 ; le Great Western 78 ; le South Eastern 70, et le Great Northern 74.

La ligne allemande qui a le plus d'étendue est le Niederschlesisch-Maerische Eisenbahn ; 72 employés suffisent à son administration, laquelle est dans les mains du Gouvernement prussien. La longueur exploitée est de 400 kilomètres.

Mais au chemin de fer du grand-duché de Bade, ce personnel est encore moins nombreux.

Comme en Belgique, l'administration du chemin de fer y est jointe à l'administration des postes. Il y a un directeur qui administre les deux branches de services ; il est assisté d'un conseiller, qui fait partie des deux administrations, de deux conseillers spéciaux et d'un assesseur. Il y a un secrétaire et quatre réviseurs au bureau du contrôle et des comptes et dix commis ⁽¹⁾.

Nous citons ces deux réseaux pour démontrer que ce ne sont pas les compagnies seules qui emploient un personnel moindre que celui que nous employons, et que ce n'est pas uniquement en Angleterre que nous trouvons des exemples d'économie.

(1) Quatre ingénieurs et un aide technique sont chargés de l'entretien de la route. Il y a un chef des ateliers qui remplit en même temps les fonctions de conservateur des approvisionnements. Les employés du service des transports dans les stations appartiennent presque tous aux deux administrations. Le chemin de fer badois a une longueur de 285 kilomètres.

Nous ne demandons pas que le personnel de notre administration et de la direction de l'exploitation soit réduit à de telles proportions; mais ce que nous demandons c'est qu'on supprime les rouages inutiles et qu'on répartisse le travail d'une manière rationnelle.

Nous ne demandons pas qu'on taille à tort et à travers pour obtenir des économies. L'économie n'est pas notre premier but; ce but c'est l'amélioration des services, laquelle amène l'économie à sa suite.

Nous disons avec la 6^e section que l'administration du chemin de fer coûte trop; mais cette critique ne s'applique pas à la somme que nous payons pour traitements: ce qui détermine la cherté ou le bon marché d'une administration c'est la manière dont elle administre.

Le grand chemin de fer anglais dont nous avons parlé, n'achète pas trop cher les services du capitaine Huish, son directeur général, au prix annuel de 50,000 francs. Notre administration nous coûte trop, non pas par les traitements que nous payons, mais par ce que nous perdons.

Ce que nous demandons avant tout, c'est que l'administration du chemin de fer soit organisée de telle sorte que le chemin de fer produise tout ce qu'il peut produire.

Mais alors il faudra, nous le répétons, supprimer les rouages inutiles; il faudra retrancher les auxiliaires employés sans nécessité et partant nuisibles.

Quelle devra être cette réorganisation?

Nous ne proposons rien d'inconnu, rien d'aventureux, rien qui n'existe dans l'organisation des compagnies.

Ce que nous proposons c'est que le Ministre soit précisément ce qu'est le Board en Angleterre, ce qu'est le conseil d'administration dans les compagnies de France et d'Allemagne. Il l'est aujourd'hui en apparence; nous voudrions qu'il le fût de fait.

Nous ne voulons pas d'intermédiaires entre le Ministre et le Directeur pour tout ce qui concerne l'exploitation. Le Directeur doit être l'exécuteur des ordres du Ministre et ne point être placé sous l'action d'agents qui se trouvent entre le Ministre et lui.

Nous ne voulons pas d'intermédiaires, parce que de cette manière seulement les affaires peuvent marcher avec rapidité et sans choc; parce que de cette manière la responsabilité du directeur est réelle.

On objectera que cela n'est pas praticable, qu'il s'agira souvent de questions qui demandent des connaissances spéciales et que le Ministre ne peut pas traiter sans l'aide d'intermédiaires. Ces cas sont rares; il faut rarement des connaissances techniques, il ne faut presque toujours que de la rectitude dans l'esprit; au surplus, s'il se présente des cas exceptionnels où le Ministre ne peut pas se fier à l'avis du directeur, les moyens de s'éclairer ne lui manqueront pas.

Il ne faut donc ni la double direction, ni l'inspection générale du service technique, ni l'inspection générale du service commercial, ni le bureau du service technique, ni celui du service commercial. Il ne les faut point, non pas seulement parce que ces rouages ralentissent la marche du mécanisme, mais parce qu'ils l'arrêtent par leur frottement.

Mais ce qu'il faut, au lieu de la double direction, c'est un directeur général de

l'exploitation ayant la direction exclusive des affaires courantes; mais ce qu'il faut, au lieu d'un inspecteur technique, c'est un véritable chef du service de la locomotion et un ingénieur du service de la route; ce qu'il faut, au lieu d'un inspecteur du service commercial, c'est un directeur réel du service des transports, c'est un chef du service des marchandises.

A chacun d'eux la responsabilité entière, effective du service dont ils sont chargés, parce qu'ils en tiendront seuls le timon, sous le commandement supérieur et la surveillance du directeur.

Ce qu'il faut encore, c'est que l'administration soit complètement séparée de l'exploitation, c'est que la comptabilité de tous les services vienne aboutir directement au Ministère; c'est au Département et non à l'exploitation que doit être établie la vérification de toute la comptabilité du chemin de fer; c'est au Département des Travaux Publics que doit se faire même la vérification journalière et en détail du service actif des stations. Les attributions de la direction de l'exploitation doivent se borner à exécuter; l'exécution doit être contrôlée, ses résultats surveillés par une autorité différente, et cette autorité ne peut être que le Département, que le Ministre, parce que le contrôle détaillé des recettes et des dépenses, c'est de tous les moyens de s'éclairer, de s'assurer de la marche régulière, intelligente et économique des services, le moyen le plus puissant, disons même le moyen unique. Le contrôle détaillé de la comptabilité, c'est le contrôle incessant de tous les actes de l'exploitation.

On a voulu un jour diviser le contrôle, parce que l'on avait reconnu que, placé dans les attributions exclusives de la direction, il n'offrait pas de garanties; mais on n'a voulu être que réformateur à moitié, et l'on n'a rien produit d'efficace. Il aurait fallu une réforme entière; il aurait fallu faire relever le service des recettes, non point de la direction, mais du Département.

C'est au Département qu'est la place naturelle de ce service; c'est aussi du Département que devrait relever le service des approvisionnements.

Résumons-nous.

Il faut supprimer au Département les services dont la place est à l'exploitation; il faut y supprimer la direction générale, et les inspections technique et commerciale.

Il faut transférer de la direction de l'exploitation au Département le service de la vérification et du contrôle; il faut y transférer aussi le service des magasins.

Que résulterait-il de cette réforme?

Justement l'opposé de ce qui existe aujourd'hui, et ce qui ruine le chemin de fer.

Il en résulterait :

Simplification du mécanisme;

Concentration de l'autorité;

Bonne division du travail;

Responsabilité réelle, et enfin

Économie notable.

La section centrale a décidé que les observations qui précèdent seront insérées au rapport, l'examen des questions qu'elles soulèvent ne pouvant qu'être utile; elle passe ensuite à la discussion des articles.

Avant de rendre compte de cette discussion nous ferons connaître les réponses de M. le Ministre aux observations faites, dans la discussion générale, par les diverses sections.

La 1^{re} section exprime le désir que le Ministre présente le plus prochainement possible, le projet de loi réglant le tarif du transport des marchandises.

Elle se plaint de l'insuffisance du matériel de transport.

Le Ministre répond ce qui suit :

« Le projet de loi sur le tarif des marchandises sera présenté sous peu.

» Quant à l'observation relative à l'insuffisance du matériel, elle est parfaitement fondée. Depuis l'année 1846, cette insuffisance a été constatée par de nombreux rapports qui tendaient tous à obtenir une augmentation considérable du matériel affecté au transport des marchandises.

» Il est à remarquer que les localités et les industriels qui souffrent le plus de cet état de choses et qui s'en plaignent hautement, ont presque toujours rendu justice aux efforts de l'administration et de ses agents qui ont fait tout ce qu'il était possible de faire pour parer aux inconvénients de cette situation.

» Le projet de loi soumis à la Chambre, le 23 février 1848, avait pour objet de pourvoir à toutes les dépenses nécessaires au complet achèvement du chemin de fer.

» Si, pendant l'hiver écoulé, l'administration a pu faire face aux besoins du service, c'est grâce à la température exceptionnelle dont on a joui pendant toute la mauvaise saison. Une grande partie des transports qui s'effectuent par le chemin de fer, alors que les voies navigables sont interrompues, ont pu suivre leur voie ordinaire : la consommation du chauffage a été également bien moins considérable que pendant les hivers précédents.

» Il n'est pas probable qu'il en soit ainsi l'hiver prochain ; en attendant, le matériel dont l'insuffisance est reconnue, s'use et se détériore, et il est indispensable que l'allocation de crédits spéciaux mette l'administration à même de satisfaire à toutes les nécessités de l'exploitation. »

La 5^e section exprime également le désir que le tarif du transport des marchandises soit réglé par la loi ; elle y ajoute la condition que le tarif devra être élaboré en vue d'une augmentation de recettes.

M. le Ministre répond :

« Le projet de loi que le Gouvernement présentera pour la fixation du tarif des marchandises a été élaboré en vue de procurer un accroissement de produits, sans porter atteinte au mouvement des transports. »

La 4^e section fait la question suivante :

« On annonce une diminution dans la somme du budget pour l'exercice 1852, comparativement à celui de l'exercice précédent, de 110,368 francs ; mais il y aura des crédits spéciaux. Ne peut-on pas en tenir compte, ne fût-ce qu'en les portant comme dépenses extraordinaires au budget de 1852, afin d'approcher davantage de ce que sera la réalité? »

La réponse de M. le Ministre à cette question est comme suit :

« Il est possible que des crédits spéciaux doivent être demandés dans le cours de l'année 1852 ; mais rien n'autorise à croire qu'il en sera nécessairement ainsi.

» On ne pourrait pas non plus se baser sur les faits accomplis pendant une certaine
 » période d'années, pour établir une appréciation des besoins extraordinaires et
 » imprévus qui se manifesteront peut-être en 1852, et viendront alors modifier la
 » situation du budget. D'un autre côté, il importe de ne pas perdre de vue que la
 » diminution de 140,368 francs est le résultat de la comparaison entre le projet
 » de budget de 1852 et le budget de 1851 tel qu'il a été voté par la Législature,
 » c'est-à-dire abstraction faite des crédits spéciaux supplémentaires qui, depuis
 » l'adoption de ce budget, ont été accordés par les Chambres.

» Si l'on pouvait prévoir, dès maintenant, que des crédits spéciaux devront être
 » ajoutés au budget de 1852, il faudrait donc, pour établir une comparaison
 » exacte entre ce budget et celui de 1851, ajouter à celui-ci le montant des
 » crédits nouveaux qui ont dû être demandés et que la Législature a votés depuis
 » son adoption. »

La 5^e section émet le vœu qu'il ne soit plus alloué de traitement en dehors des
 prévisions du budget, de manière à nécessiter des crédits supplémentaires.

M. le Ministre répond à cette observation de la manière suivante :

« La 5^e section, en émettant ce vœu, fait probablement allusion au crédit sup-
 » plémentaire qui a été sollicité récemment de la Législature pour payer le traite-
 » ment du personnel subalterne des ponts et chaussées, pour le mois de décembre
 » 1850.

» Si cette supposition est fondée, on ne peut que reproduire ici l'explication qui
 » a été donnée à cet égard, à la page 53 du projet de loi comprenant ce crédit. Les
 » traitements dont il s'agit, n'étaient pas des traitements nouveaux ; ils existaient
 » depuis longtemps ; mais, par suite d'une erreur qui n'a été reconnue qu'après le
 » vote du budget de 1850, l'allocation qu'on y avait portée était insuffisante pour
 » payer les traitements dus pour le mois de décembre de cette année. De là est
 » résultée la nécessité de demander un crédit supplémentaire d'environ 16,000 fr. »

La 6^e section regrette que le Gouvernement doive si souvent demander des
 crédits supplémentaires. Elle pense que cet inconvénient est dû à ce que les budgets
 ne sont pas suffisamment étudiés.

Elle demande que, pour la facilité des membres de la Chambre dans l'examen du
 budget, il soit fait, dans l'indication des crédits alloués pour l'exercice précédent,
 une distinction entre les charges ordinaires et les charges extraordinaires.

Il a été répondu à ces deux observations ce qui suit :

« La nécessité où se trouve souvent le Gouvernement de demander des crédits
 » supplémentaires est due surtout à l'exécution rigoureuse de l'art. 1^{er} de la loi
 » sur la comptabilité de l'État, aux termes duquel les budgets doivent être pré-
 » sentés à la Législature au moins dix mois avant l'ouverture de l'exercice.

» Quoique toujours basées sur des données aussi exactes que possible, les pré-
 » visions ne peuvent cependant être établies avec certitude, aussi longtemps
 » d'avance. Le seul moyen d'obvier à l'inconvénient que présente la demande de
 » crédits supplémentaires, serait de porter toujours les prévisions à un chiffre
 » supérieur à toutes les probabilités ; mais il en résulterait cet inconvénient bien
 » autrement sérieux que les budgets devraient être augmentés considérablement,
 » et qu'il serait impossible ainsi d'établir une situation à peu près exacte des
 » besoins réels de chaque service.

» Quant à la demande de la 6^e section, relative à la forme du budget, le Département ne voit, quant à lui, aucun inconvénient à ce qu'il y soit satisfait; mais tous les budgets des dépenses étant rédigés d'après un plan uniforme, il faudrait que tous les départements adoptassent le nouveau système proposé, afin qu'il n'y eût point de disparate dans la disposition des tableaux des différents budgets. »

La 2^e section demande un état général du personnel des administrations centrales du ministère des Travaux Publics et du personnel du chemin de fer, indiquant, pour chaque employé, la date de l'entrée dans l'administration, celle de l'avancement, les motifs de l'avancement, le traitement, les frais de bureau et les indemnités de déplacement.

En réponse à cette demande et à une demande analogue de la 4^e section, M. le Ministre a fait parvenir à la section centrale les deux tableaux ci-joints (annexes A et B).

DISCUSSION DES ARTICLES.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 1^{er}. *Traitement du Ministre* fr. 21,000 00

Adopté sans observation.

ART. 2. *Traitement des fonctionnaires, employés et gens de service :*

Charges ordinaires.	306,350 00
Id. extraordinaires	17,000 00
Total	fr. 323,350 00

La 6^e section demande des explications sur la dépense extraordinaire de 17,000 francs.

M. le Ministre répond :

« La somme de 17,000 francs, proposée au budget du Département des Travaux Publics, comme charge extraordinaire pour le personnel de l'administration centrale, y figure déjà depuis deux ans.

» Au budget de 1850, il n'avait été proposé que 8,000 francs, destinés à deux chefs de division de l'administration centrale que l'on comptait placer dans la position de disponibilité. Mais la section centrale, chargée de l'examen de ce budget, proposa de retrancher du crédit porté aux charges ordinaires une somme de 9,000 francs, montant du traitement de l'inspecteur général des mines, et de la porter dans la colonne des charges extraordinaires. Cette proposition, fondée sur ce que, dans l'opinion de la section centrale, la place d'inspecteur général des mines ne pouvait être conservée qu'à titre personnel, fut adoptée par la Chambre.

» Un seul des deux chefs de division qu'on a proposé de mettre en disponibilité ayant été placé dans cette position et un inspecteur général ayant obtenu un

» congé pour cause de maladie, on a maintenu au budget de 1851 la somme de
 » 17,000 francs pour payer à ces trois fonctionnaires les traitements qui leur
 » étaient respectivement attribués. On propose encore la même allocation pour
 » 1852, dans la prévision que cette situation ne subira pas de changement. »

La section centrale adopte.

ART. 3. *Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires
 et employés de l'administration centrale fr. 18,100 00*

Adopté.

ART. 4. *Matériel, frais de bureau, impressions, achats et répara-
 tions de meubles fr. 40,000 00*

La section centrale demande que le compte-rendu du chemin de fer soit publié dorénavant avec plus de promptitude.

Les conseils d'administration des Compagnies présentent généralement, dans les premiers mois de l'année, à l'assemblée des actionnaires, leurs rapports sur les résultats de l'exploitation jusqu'au 31 décembre précédent. Le Département doit être à même de faire ce que font les Compagnies. Si le retard dans la publication vient de ce que le compte-rendu est trop volumineux, quoique le nombre de tableaux ait été considérablement réduit depuis quelques années, on pourrait le réduire encore. Les rapports du conseil d'administration du chemin de fer du Nord sont peu volumineux et contiennent cependant des renseignements très-complets sur les comptes des divers services de la Compagnie. C'est un bon modèle à suivre.

Après cette observation, la section centrale adopte le chiffre demandé.

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.

PREMIÈRE SECTION.

Ponts et chaussées.

ART. 5. a. <i>Entretien ordinaire des routes d'après les baux existants et ceux à intervenir en 1852 fr.</i>	1,491,175
b. <i>Travaux en dehors des baux d'entretien reconnus indispensables, ou rendus nécessaires par des causes de force majeure. Paiement des terrains cédés à la grande voirie, par suite de l'adoption de nouveaux plans d'alignement</i>	200,000
c. <i>Études de projets, frais de levée de plans et achat d'instruments, matériel d'impressions</i>	10,000
d. <i>Travaux d'amélioration et construction de routes</i>	917,425
Total fr.	2,618,600

La cause de la différence des chiffres demandés aux litt. *a* et *d* avec ceux demandés au budget de 1851, est expliquée aux pages 6 et 7 des Développements à l'appui du budget.

L'article a donné lieu aux observations suivantes dans les sections.

La 2^e section a demandé que, dans la construction des nouvelles routes, on cesse de mettre un luxe inutile en ce qui concerne les travaux d'art.

M. le Ministre a répondu :

« L'on ne peut pas admettre le reproche de la 2^e section comme fondé, car les » ouvrages d'art établis sur les routes nouvellement construites, se distinguent, » en général, plus par leur simplicité que par un luxe exagéré, et, à l'exception » des voûtes, des culées et des piles, qui exigent l'emploi de pierres de taille » d'appareil, ces ouvrages sont la plupart construits en maçonnerie de briques » ou de moellons.

» Il est d'ailleurs des règles de l'art dont on ne peut se départir et qui doivent » être scrupuleusement observées, dans ces sortes de constructions, sous peine de » voir leur solidité compromise.

» Les ingénieurs ont pour instructions formelles d'apporter, dans leurs propo- » sitions, la plus stricte économie, tout en assurant aux ouvrages projetés toutes » les garanties de solidité et de durée. »

La 3^e section demande que les allocations pour routes et figurant aux art. 5 et 37 soient réparties en neuf articles par province.

Elle appelle l'attention sur ce qu'il n'y a pas de ponts à bascule de Mons à la frontière de France.

La 4^e section fait la critique de la différence qui existe dans le mode de procéder pour l'entretien des routes et pour leur construction.

Il y a de moins en moins de routes d'un intérêt général à faire ; il faudrait désormais procéder par la voie des subsides et déterminer un chiffre pour les routes à faire de cette manière, et ensuite un chiffre également distinct pour les routes que l'État seul peut être appelé à faire et pour lesquelles un vote serait donné par la Législature, au budget, puisqu'elle doit être appelée à voter sur la classification des routes et qu'il doit en résulter une charge permanente pour l'État.

Ainsi le chiffre de 917,425 francs serait divisé en deux parts :

1^o Subsides en faveur de routes à faire par les provinces ;

2^o Allocations spécifiées pour les routes qui seront construites au compte de l'État.

Dans l'opinion d'un de ses membres, ces dernières doivent être désormais très-peu nombreuses.

La section décide que son rapporteur demandera en section centrale l'état de ces routes et le montant des engagements déjà pris, avec l'indication des imputations sur les budgets encore ouverts et sur les budgets futurs.

Elle désire au moins l'examen de la question soulevée et indiquée ci-dessus et la communication des chiffres des barrières dont on pense que l'excédant sur les frais d'entretien va, chaque année, décroissant.

Le Ministre a répondu ainsi qu'il suit aux observations de ces sections :

« Il est à remarquer, d'abord, que, s'il n'existe pas de pont à bascule sur la » route de Mons à la frontière de France, c'est probablement parce que l'on a » reconnu l'inutilité d'en établir sur cette voie de communication.

» Le moment serait du reste mal choisi pour en créer aujourd'hui, alors qu'il y
 » a partout tendance à la suppression totale de ce moyen de pesage, d'ailleurs
 » fort dispendieux et peu efficace. — Déjà, à raison de leur inutilité bien con-
 » testée, plusieurs ponts à bascule ont été supprimés dans différentes provinces,
 » entre autres ceux de Nimy et de Bary, dans la province de Hainaut, et, par
 » suite, leur nombre qui était, il y a quelques années, de 21, se trouve réduit
 » aujourd'hui à 14.

» Le crédit total de 2,618,600 francs, porté pour le service des routes, se dé-
 » compose en trois parties distinctes :

» 1 ^o Entretien ordinaire des routes d'après les baux existants.	fr.	1,491,175
» 2 ^o Travaux en dehors des baux d'entretien, rendus nécessaires » pour des causes de force majeure; études de projets, etc.	. . .	210,000
» 3 ^o Travaux d'amélioration et construction de routes.	. . .	917,425
» Somme pareille.	. . . fr.	2,618,600

» En ce qui concerne la première de ces sommes, elle se trouve naturellement
 » répartie entre les neuf provinces, puisqu'elle représente le résumé des dépenses
 » d'entretien des routes dans chacune d'elles, d'après les baux d'adjudication passés
 » pour un terme de cinq ans.

» Quant à celle de 210,000 francs, les libellés des litt. *b* et *c*, indiquent suffi-
 » samment sa destination; et comme elle doit servir à faire face à des éventualités,
 » l'on conçoit qu'il serait impossible d'en faire la répartition à l'avance. C'est une
 » ressource qu'il est indispensable de tenir en réserve; les désastres survenus
 » l'année dernière en ont fait apprécier toute l'utilité.

» Reste donc la somme de 917,425 fr. destinée à des travaux d'amélioration et à la
 » construction de routes, que l'on voudrait voir répartir à l'avance par province.

» Ce n'est pas la première fois que cette demande a été présentée, et elle a déjà
 » donné lieu, de la part du Département des Travaux Publics, à des réponses qui
 » semblaient avoir démontré suffisamment qu'il y avait impossibilité d'y faire droit.

» Un membre de la 4^e section fait la critique de la différence qui, selon lui,
 » existerait entre le mode de procéder pour l'entretien des routes et pour leur
 » construction.

» On ne comprend pas sur quoi porte réellement cette critique; tous les travaux,
 » tant d'entretien que de construction de routes, étant l'objet d'adjudications publi-
 » ques avec concurrence, sur des devis et cahiers des charges approuvés par le
 » Département.

» On ne peut pas admettre non plus l'assertion qu'il n'y aurait plus de routes
 » d'intérêt général à établir; car si quelques provinces sont aujourd'hui en posses-
 » sion de communications importantes, qui leur manquaient, d'autres ne se trouvent
 » pas dans cette situation, et il reste encore à y établir plusieurs routes que récla-
 » ment impérieusement les besoins du commerce, de l'industrie et de l'agriculture.

» Dans ce nombre figurent principalement les provinces d'Anvers, de Brabant,
 » de Liège, de Namur et de Luxembourg.

» Dans le Brabant une seule route, déjà décrétée, nécessitera une dépense de
 » près de 500,000 fr., dans laquelle la province, les communes et les particuliers,
 » n'interviennent que pour $\frac{1}{10}$ environ.

» Dans la province d'Anvers, l'exécution prochaine de deux grandes routes, » que l'on peut appeler *voies de défrichement*, est vivement sollicitée. Ce sont la » route déjà décrétée, de Turnhout vers Tilbourg et Bois-le-Duc, et celle en projet » d'Hoogstraeten vers Breda.

» La province de Liège réclame la construction ou l'achèvement de quatre » grandes communications; la province de Limbourg en réclame cinq, et celle de » Namur quatre.

» La dépense à résulter de tous ces travaux peut être portée, sans exagération, à » la somme de six millions.

» Ainsi qu'on l'a déjà dit dans les développements à l'appui des budgets des » années précédentes, la proposition de ne plus continuer de routes sans qu'un » crédit spécial ait été voté, à cet effet, par la Législature, ne saurait être admise, » vu qu'elle mettrait l'administration dans des embarras continuels, et ôterait au » Ministre responsable toute liberté d'agir, en même temps qu'elle aurait l'incon- » vénient de donner lieu à des retards fâcheux et souvent préjudiciables aux loca- » lités intéressées.

» On ne peut que répéter aussi, qu'il serait de toute impossibilité de désigner » à l'avance les communications qui devraient être entreprises, au moyen de la » somme présumée disponible pour construction de routes, leur exécution dépen- » dant essentiellement du degré d'avancement auquel seront arrivées les études et » l'instruction des projets.

» D'un autre côté, l'intervention des provinces, des communes et des particu- » liers dans les frais d'établissement de nouvelles communications, étant admise en » principe, il faut nécessairement que les ressources financières soient complé- » ment assurées, avant de pouvoir procéder à l'exécution des travaux. Il se pour- » rait donc, et cela arriverait indubitablement, que pour des causes que l'on ne » pourrait prévoir, lors de la présentation des budgets, il y aurait impossibilité de » réaliser les prévisions.

» Il semble évidemment plus rationnel que le Ministre reste seul juge de l'em- » ploi de la somme mise à sa disposition, et qu'il lui soit loisible de la répartir » comme il le croira le plus convenable dans l'intérêt bien entendu du pays. » C'est lui seul, en effet, qui possède tous les éléments propres à apprécier l'im- » portance et la nécessité des nouvelles communications dont l'exécution est » réclamée.

» Quant à la demande qu'il soit porté au budget une somme distincte pour » allocation de subsides spécifiés en faveur de routes à construire directement par » les provinces, les considérations qui précèdent peuvent également y être appli- » quées, attendu qu'il est impossible de prévoir, à l'avance, quels seront les » subsides qui pourraient éventuellement être réclamés, et dont les demandes ne » se révèlent, le plus souvent, que lors de la présentation des projets, et après » leur instruction complète.

» On doit faire remarquer, d'ailleurs, que bien qu'il ne figure pas au budget un » chiffre spécial pour allocation de subsides, une somme assez notable, et qui » peut être portée, en moyenne, au cinquième de l'allocation totale, reçoit chaque » année cette destination.

» L'observation générale concernant le crédit affecté au service des routes, ayant

» déjà été produite lors de l'examen du budget de 1851, la section centrale a fait
 » connaître dans son rapport, qu'elle avait écarté la proposition faite à ce sujet,
 » et qu'elle ne pouvait qu'émettre le vœu d'une équitable répartition par le
 » Ministre, entre les provinces, des sommes dont il pourra disposer. On aime à
 » croire que la Chambre adoptera de nouveau la marche suivie jusqu'à présent,
 » qui est réellement la seule praticable.

» La 4^e section demande la communication de l'état des routes à construire par
 » le Gouvernement, avec l'indication des imputations sur les budgets encore
 » ouverts, et sur les budgets futurs.

» Le document dont la 4^e section demande communication, n'aurait aucune
 » utilité réelle, et ne donnerait que des renseignements fort incomplets, basés,
 » en grande partie, sur des prévisions qui peuvent ne pas se réaliser.

» Quant à ce qui concerne les imputations, l'on a eu soin de se conformer stric-
 » tement aux prescriptions de la loi sur la comptabilité générale de l'État, en les
 » limitant à l'exercice courant.

» En sorte que le budget de 1852 se trouve entièrement libre de toute espèce
 » d'engagement. »

Au sein de la section centrale, un membre a appuyé, par de nouvelles considé-
 rations, les observations faites par la 4^e section ; il a soutenu que l'intervention de
 la Législature, demandée par cette section, est d'autant plus indispensable que, dans
 certaines provinces, il n'est construit que des routes provinciales avec subsides de
 l'État, et que dans d'autres on construit des routes de l'État qui ne produisent pas
 assez pour couvrir les dépenses d'entretien.

D'autres membres lui ont opposé des considérations puisées dans le même ordre
 d'idées que celles qu'a fait valoir M. le Ministre. On a ajouté que l'on craignait que
 le système proposé par l'honorable membre n'ouvrit la porte à des luttes déplora-
 bles d'intérêt provincial.

La section centrale adopte l'article ; mais elle fait remarquer que le chiffre du
 litt. a devra être accordé par suite du renouvellement des baux qui a eu lieu le
 1^{er} mai.

PLANTATIONS SUR LES ROUTES.

ART. 6. a. <i>Plantations nouvelles et entretien de celles existantes.</i> fr.	39,700
b. <i>Sommes à valoir pour frais de surveillance extraordi- naire</i>	1,500
Total. fr.	41,200

Cet article a donné lieu à trois observations de la part des sections.

La première a été faite par la 2^e, la 4^e et la 6^e section et a pour objet le système
 d'élagage, nommé méthode Stephens. Elles s'accordent pour le critiquer.

Le Ministre répond dans les termes suivants à la 2^e section qui avait demandé
 si le Gouvernement considère comme complètes les expériences qui ont été faites
 de cette méthode :

« Le Gouvernement ne regarde certainement pas comme complètes les expé-
 » riences qui ont été faites du nouveau système d'élagage, et telle est aussi l'opinion

» généralement exprimée par les commissions et comices agricoles, et par les
 » hommes compétents, qui tous sont d'accord qu'il faut attendre un certain nombre
 » d'années, pour pouvoir se prononcer définitivement sur les résultats de ces
 » essais.

» Le nouveau système d'élagage ayant donné lieu à des critiques nombreuses,
 » l'on a jugé convenable de l'abandonner provisoirement, et depuis l'année der-
 » nière, des instructions précises ont été données aux ingénieurs pour que les
 » élagages fussent effectués, *selon l'ancienne méthode en usage dans chaque pro-
 » vince.* »

La deuxième observation appartient à la 1^{re} section. Elle a pour objet le crédit demandé pour les pépinières de l'État. La section trouve que le système est vicieux, parce qu'il coûte trop; elle pense qu'il vaudrait mieux que les plantations fussent mises à entreprise.

M. le Ministre répond de la manière suivante à cette remarque :

« La pépinière de Lacken est le seul établissement de ce genre que le Gouver-
 » nement possède, et les sujets qu'elle fournit ne sont employés que sur les routes
 » de quelques provinces, en sorte que la plus large part est laissée à l'industrie
 » privée pour l'exécution des travaux de plantations.

» Ces travaux font, d'ailleurs, généralement, l'objet d'entreprises publiques, ou
 » sont exécutés par voie de soumissions, lorsque les résultats des adjudications ne
 » sont pas favorables.

» Quant à l'observation que l'exploitation de la pépinière de l'État serait
 » onéreuse, il est facile de démontrer par des chiffres qu'il n'en est pas ainsi, et
 » que cette exploitation est non-seulement utile, mais aussi productive.

» En effet, le nombre de sujets, de toute espèce, extraits, depuis
 » plusieurs années, pour être plantés sur les routes de l'État, peut être
 » porté, en moyenne à 18,000, et en n'évaluant, l'un parmi l'autre,
 » qu'au prix minime de 40 centimes par pied, l'on obtient un produit
 » de fr. 7,200

» Voici maintenant ce que coûte, à peu près, chaque année, la
 » pépinière :

» Prix de location du terrain	fr.	1,200
» Traitement du gardien		800
» Fourniture de jeunes plants, journées d'ouvriers, etc. . . .	fr.	1,500
Total.	fr.	5,500
Bénéfice net.	fr.	3,700

» Ce bénéfice ne peut qu'aller en augmentant, attendu que la pépinière, qui est
 » aujourd'hui en plein rapport, pourra fournir, chaque année, un plus grand
 » nombre de sujets. »

La troisième observation est faite par la 4^e section.

Elle demande quelle est la destination des 1,500 francs portés au litt. b; et dit que si cette somme doit servir à couvrir les dépenses d'une surveillance extraordinaire, comme cela est dit au libellé, elle ne doit pas être portée au budget comme charge ordinaire.

Le Ministre répond :

« Ainsi que l'indique le libellé du litt. b, cette somme est destinée à couvrir les » frais de surveillance de toutes les plantations des routes. Elle représente une » charge permanente dont le chiffre est limité à 1,500 francs.

» Autrefois, le service des plantations était dirigé par trois fonctionnaires, » ayant le titre d'inspecteurs, et recevant chacun, tant pour traitement que pour » indemnités de voyage, une somme de 5,000 francs.

» Depuis la suppression de ces fonctions, la direction et la surveillance des » plantations a été confiée à un seul homme, chef jardinier, qui n'a point de » traitement et ne reçoit que la juste rémunération de ses soins, qui se traduit en » indemnités de voyages et de séjour, d'après un tarif fixé par disposition royale.

» La somme de 1,500 francs dont il est fait mention, est destinée à couvrir les » dépenses à résulter de ce chef; elle peut être considérée comme permanente, » puisqu'elle se reproduit chaque année. »

A la section centrale quelques membres ont été d'avis que la méthode d'élagage Stephens est définitivement jugée et doit être abandonnée; d'autres ont émis une opinion différente: suivant eux il est désirable que les épreuves soient continuées.

Après une discussion sur la possibilité de confier la surveillance des plantations aux conducteurs des ponts et chaussées, discussion dans laquelle a prévalu l'opinion qu'il était plus avantageux d'employer un homme spécial, la section centrale a adopté l'article.

DEUXIÈME SECTION.

Bâtiments civils.

ART. 7. *Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monuments de l'État, ainsi que des bâtiments dont les lois mettent l'entretien à la charge de l'État.* . . . fr. 65,550 00

La 1^{re} section croit qu'il y a un bail à forfait pour l'entretien et la réparation de tous les bâtiments de l'État. Il serait convenable, dit-elle, d'avoir une entreprise particulière, par province ou ville d'une certaine importance.

Le Ministre répond :

« Le nombre de bâtiments civils de l'État est en ce moment de trente-trois, dont » vingt-cinq se trouvent dans la capitale, et huit seulement dans les provinces; » ceux-ci constituent les hôtels occupés par MM. les gouverneurs et l'entrepôt » général de commerce d'Anvers.

» L'entretien de tous les bâtiments situés à Bruxelles et aux environs, a été » adjugé publiquement pour un bail de 5 ans: les travaux à effectuer, chaque » année, aux hôtels des gouvernements provinciaux, sont également l'objet d'ad- » judications spéciales par province, et l'on n'a recours à d'autres moyens d'exé- » cution que lorsque la dépense à faire ne s'élève qu'à un chiffre minime.

» On croit devoir faire remarquer, du reste, que les sommes qu'il est permis » d'affecter à cet entretien, sont fort restreintes et au-dessous des besoins réels;

» et il n'en peut être autrement, puisque trente-trois palais, hôtels, édifices, etc.,
 » doivent participer à l'allocation du budget, qui n'est que de 63,550 francs.

» C'est par cette raison que l'on n'a pas cru devoir retrancher de l'allocation
 » ordinaire de 63,550 francs la somme de 1,269 francs, montant d'une rente
 » existant sur l'hôtel de la cour des comptes, et qui, à partir de 1852, doit être
 » payée sur le budget du Département des Finances.

» Dans l'intérêt de la conservation de ces propriétés de l'État, d'une valeur
 » très-considérable, on aurait dû augmenter le crédit alloué jusqu'ici. »

La section centrale adopte.

TROISIÈME SECTION.

Service des canaux et rivières, des bacs et bateaux de passage et des polders.

CANAL DE GAND AU SAS-DE-GAND.

ART. 8. a. <i>Travaux d'entretien ordinaire</i> fr.	7,548 00
b. <i>Dévasement pour entretenir le canal à sa profondeur normale</i>	12,000 00
c. <i>Restauration des bords et talus</i>	7,000 00
d. <i>Renouvellement des deux vantaux de la porte d'aval de l'écluse de Muyde à Gand :</i>	
Charge extraordinaire.	10,000 00
	<hr/>
Total fr.	36,548 00

La 4^e section demande si la somme de 12,000 francs et celle de 7,000 francs ne devraient pas figurer à la colonne des charges extraordinaires.

M. le Ministre, en réponse à cette question, dit :

« Chaque année le passage des hautes eaux d'hiver détermine des affouillements
 » aux berges, en même temps que la formation de dépôts dans le fond du canal
 » de Gand à Terneuzen. De là la nécessité de restaurer les berges et de déverser
 » le lit, opérations qui devront se continuer chaque année.

» Des allocations pour ces deux catégories de travaux figurent au budget depuis
 » la mise à exécution du traité du 19 avril 1839, c'est-à-dire depuis le rétablis-
 » sement de la navigation maritime dans le canal de Gand à Terneuzen.

» Il résulte de ces explications que c'est bien à la colonne des charges ordi-
 » naires que doivent figurer les deux sommes de 12,000 et de 7,000 francs. »

Adopté.

CANAL DE MAESTRICHT A BOIS-LE-DUC.

ART. 9. Le projet de budget devra, à cet article, subir les modifications suivantes proposées par M. le Ministre :

	Charges ordinaires	Charges extraordinaires.
ART. 9. <i>Travaux d'entretien et d'amélioration</i> , fr.	12,585 00	600 00
ART. 10. (nouveau) <i>Construction d'un pont-tournant à Rothem, en remplacement du bac de pas- sage (1^{re} moitié)</i>	»	8,800 00
ART. 11. (nouveau) <i>Remplacement du pont-levis de Boorsheim par un pont-tournant (1^{re} moitié)</i>	»	8,800 00
ART. 12. (nouveau) <i>Travaux de dévasement (2^e moitié)</i>	»	5,500 00
Total fr.	12,585 00	23,700 00

A propos de la demande d'un crédit pour la construction d'un pont-tournant à Rothem, les questions suivantes ont été posées par deux sections :

La 4^e section a demandé si le droit de passage par le bac sera remplacé par un péage sur le pont.

La 6^e section a demandé quelles circonstances se sont produites pour rendre le bac insuffisant et nécessiter son remplacement par un pont.

Le Ministre a donné des explications en ces termes :

« Pour maintenir des communications coupées par le canal de Maestricht à
» Bois-le-Duc et qu'il était indispensable de conserver, on a établi, en différents
» endroits et notamment à Rothem, des passages d'eau sur ce canal, à l'époque
» où la Belgique était encore réunie à la Hollande.

» Il a été pourvu, aux frais du trésor, à l'exécution des travaux de construction
» des abordages. Il en a été de même en ce qui concerne l'acquisition des bacs,
» mais l'entretien et la manœuvre de ceux-ci ont été mis à la charge des communes
» intéressées, sans qu'on leur ait accordé, à titre de compensation, l'autorisation
» de percevoir un droit de passage.

» Il a paru au Gouvernement qu'il était peu équitable d'imposer cette charge
» aux communes ; l'équité voulait évidemment que les communications coupées
» par le canal et dont la conservation avait été reconnue nécessaire, fussent non-
» seulement rétablies mais aussi maintenues par l'État, puisque un fait posé par
» lui était seul cause de l'interruption de ces communications. D'ailleurs, la charge
» imposée aux communes ne profitait en rien à l'État. En effet, l'entretien des
» bacs était négligé ou fait avec peu de discernement ; la manœuvre ne s'effectuait
» point avec la précaution indispensable. Il résultait de là que l'époque à laquelle
» la reconstruction devait avoir lieu, d'après le cours ordinaire des choses, se
» trouvait singulièrement devancée par le défaut d'entretien et de précautions
» qui vient d'être signalé.

» Ces considérations ont déterminé le Gouvernement à pourvoir, aux frais de
» l'État, à l'entretien et à la manœuvre des pontons, et un arrêté ministériel du
» 6 avril 1842 en a notamment décidé ainsi en ce qui concerne le bac de Rothem.

» Ainsi qu'on l'a dit plus haut, les communes n'ont jamais été autorisées à
» percevoir un droit de passage, pour couvrir la dépense que leur occasionnaient
» l'entretien et la manœuvre des pontons.

» Le Gouvernement ne pouvait raisonnablement établir un pareil droit à son

» profit lorsqu'il a pris cette dépense à sa charge. Il soulèverait sans doute de
 » vives réclamations de la part des populations riveraines, s'il leur ôtait l'usage
 » gratuit des moyens mis à leur disposition pour leur permettre de continuer à se
 » servir des voies de communication que le canal est venu couper et dont il
 » serait injuste de leur enlever la libre jouissance.

» Le ponton de Rothem est dans un tel état de vétusté, qu'il est devenu impos-
 » sible de le réparer, et des réclamations fondées ont été faites contre les dangers
 » qu'il présente pour le passage des voitures. Il faudrait donc le renouveler, mais
 » l'on a conçu le projet de le remplacer par un pont-tournant, parce que le bac
 » est devenu insuffisant par suite de l'augmentation considérable de la circulation,
 » et qu'il donne lieu à des embarras et à des entraves qui augmentent de jour en
 » jour. D'ailleurs la construction d'un pont ne donnera guère lieu qu'à une aug-
 » mentation de frais de premier établissement.

» Un passeur d'eau, au traitement annuel de 300 francs, est chargé de la
 » manœuvre du bac. Celle du pont pourra lui être confiée, de sorte que, sous le
 » rapport du personnel, la dépense ne sera point augmentée. Il en sera à peu près
 » de même en ce qui concerne l'entretien. »

La section centrale adopte successivement les articles 9, 10, 11 et 12.

CANAL DE POMMERŒUL A ANTOING.

ART. 13 (art. 10). a.	Travaux d'entretien ordinaire	fr.	24,000 00
b.	Id. extraordinaire et d'a- mélioration ; alimentation par machine à vapeur		72,489 00
	Total.	fr.	96,489 00

Adopté.

ART. 14 (art. 11). a.	Travaux d'entretien ordinaire et de dra- gage	fr.	103,782 00
b.	Abaissement du busc de l'écluse n° 15 :		
	Charge extraordinaire.		5,346 28
c.	Construction de trois parties de mur de quai à Charleroy :		
	Charge extraordinaire.		30,000 00
	Total.	fr.	139,128 28

La 1^{re} section demande des explications sur la dépense indiquée au litt. c, elle croit que c'est une dépense locale que l'État ne devrait pas prendre à sa charge.

La 2^e section demande si la ville de Charleroy intervient dans la dépense, pour quelle part, et sur quelle étendue ces travaux doivent être exécutés en 1852.

La 4^e section demande si la ville de Charleroy contribue à la dépense, laquelle paraît de nature à lui incomber.

Voici la réponse de M. le Ministre à ces diverses questions :

« La construction du chemin de fer de l'État a laissé disponible, à proximité de

» la station de Charleroy, une assez grande superficie de terrain que le Gouverne-
 » ment destine à l'agrandissement de cette ville. Un arrêté royal du 21 juin 1848
 » a adopté le plan des nouvelles communications à ouvrir sur le terrain réservé
 » aux abords de la station de Charleroy pour l'agrandissement de cette ville.

» La vente de ce terrain réservé qui longe la Sambre, doit être faite pour
 » compte de l'État.

» La construction des murs de quai à établir sur ce point le long de la Sambre,
 » incombe évidemment à l'État qui est propriétaire, sur l'une des rives de la
 » rivière, de la station du chemin de fer, et, sur l'autre, des terrains destinés à
 » être convertis en quais dans la partie agrandie de la ville de Charleroy.

» La somme de 30,000 francs demandée au projet de budget de 1852 est
 » destinée à la construction de murs de quai sur une longueur de 106 mètres dans
 » le prolongement de ceux existants, en face de la station, le long de la rive droite
 » de la Sambre, et sur une longueur de 221 mètres le long de la rive gauche, en
 » face de cette première partie.

» Dès le mois de février 1849, le Département des Travaux Publics a fait
 » remarquer à celui des Finances que l'on pourrait, sans inconvénient, disposer
 » d'une partie des rives de la Sambre dans la traverse de Charleroy, pour y
 » laisser établir des dépôts de marchandises, et a appelé son attention sur cette
 » circonstance que la perception d'un droit du chef de ces dépôts procurerait au
 » trésor une nouvelle ressource.

» Le Département des Finances a déclaré qu'il est disposé à donner suite à ce
 » projet, mais que, dans son opinion, il y a lieu de l'ajourner, en attendant la
 » vente des terrains destinés à l'agrandissement de la ville de Charleroy, jusqu'à
 » la construction des murs de soutènement et jusqu'au passage du quai.

» C'est en vue d'en arriver promptement à l'exécution de ces travaux qu'est
 » demandé, au projet de budget de 1852, le crédit dont il s'agit. »

La section centrale adopte.

CANAL DE CHARLEROI A BRUXELLES.

ART. 15 (art. 12). a. <i>Travaux d'entretien ordinaire et d'amélioration</i> fr.	55,000 00
b. <i>Pavage de diverses parties de trottoirs pour le halage :</i>	
Charge extraordinaire.	10,000 00
c. <i>Frais de navigation du soir</i>	5,700 00
Total. . . . fr.	<u>70,700 00</u>

La 2^e section demande s'il ne conviendrait pas de substituer au pavage du chemin de halage un gravier composé de déchets de pavés de Quenast.

Le Ministre répond :

« Il existe une assez grande étendue de chemin de halage empierré, aux abords
 » des carrières d'Arquennes et de Féloy.

» L'administration s'est donc trouvée parfaitement à même d'apprécier les

» avantages respectivement attachés à l'empierrement et au pavage. Elle accorde,
 » en général, la préférence au pavage, parce qu'il n'exige que des frais d'entretien
 » pour ainsi dire nuls; tandis que ce n'est qu'avec difficulté qu'on parvient à
 » entretenir les parties empierrées, par la raison que les cordes et les traits servant
 » au halage des bateaux, précipitent dans le canal les rechargements en pierrailles.

» Si, d'autre part, l'on considère qu'on obtient le mètre courant de pavage sur
 » la largeur requise d'un mètre moyennant le prix de 2 francs, encaissement, bor-
 » dures et sable compris, on sera convaincu que le pavage mérite, sous tous les
 » rapports, la préférence. »

A la demande de M. le Ministre, le crédit de 3,700 francs, pour frais de navigation du soir, est transféré à l'art. 59 (art. 43 *nouveau*) du budget. L'article se trouve, par conséquent, réduit à 63,000 francs.

La section centrale adopte l'article ainsi modifié.

ESCAUT.

ART. 16 (art. 15). a. <i>Travaux d'entretien dans la Flandre orientale</i> fr.	6,348 00
b. <i>Travaux d'entretien dans la province de Hainaut</i>	10,000 00
c. <i>Travaux d'entretien dans la province d'Anvers</i>	5,000 00
d. <i>Construction de deux ponts de halage :</i>	
Charge extraordinaire.	2,000 00
Total. . . fr.	<u>23,548 00</u>

La 1^{re} section appelle l'attention de M. le Ministre sur les inondations du haut Escaut. Elle attribue ces inondations en partie à ce que les écluses de Gand ne sont pas ouvertes à temps.

La 2^e section désire connaître quel est le droit de quai établi pour le nouveau débarcadère du quai du Rhin, à Anvers.

Voici les explications fournies sur ces deux points par M. le Ministre :

« Au moyen du crédit de 300,000 francs, qui lui a été ouvert par l'art. 2 de la
 » loi du 18 juin 1846, pour l'exécution des travaux les plus propres à activer
 » l'écoulement des eaux du haut Escaut, le Département des Travaux Publics a
 » entrepris divers travaux dans le but de remédier aux inondations qui désolent
 » fréquemment la vallée de ce fleuve.

» Les travaux entrepris et exécutés jusqu'à ce jour sont les suivants :

- » 1^o Dévasement des canaux dits *Burgschelde* et *Grachtschelde*;
- » 2^o Élargissement du canal dit *Zivarte Coppensbeke*;
- » 3^o Élargissement du canal de Melsen;
- » 4^o Dévasement du vieil Escaut, à Gand;
- » 5^o Élargissement d'un barrage sur l'Escaut, en aval du canal concédé de
 » l'Espierre;

» 6° Acquisition du moulin dit *Grachtmolen*, sur l'Escaut, à Audenarde, dans le but de le convertir en une écluse de décharge.

» Pour ce qui est des inondations résultant des pluies abondantes qui sont tombées dans le courant du mois d'avril et dans les premiers jours du mois de mai 1851, le Département des Travaux Publics croit pouvoir se borner à faire connaître que, dans son rapport du 28 avril, M. l'ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées dans la Flandre orientale, disait : Tous les moyens possibles sont employés à Gand pour accélérer la décharge des eaux.

» Ce même fonctionnaire disait, dans son rapport du 2 mai : La navigation sur le haut Escaut et le canal de Gand à Terneuzen est toujours suspendue, dans l'intérêt de l'assèchement du territoire.

» A partir du 21 décembre 1846, les navires abordant au quai du Rhin, à Anvers, ont été astreints à payer, au profit de l'État, un droit égal à celui que cette ville perçoit sur les bâtiments qui font usage des autres quais.

» Les recettes effectuées au quai du Rhin se sont élevées, jusqu'au 1^{er} décembre 1850, à la somme de fr. 2,182-03, savoir :

» Décembre.	1846	fr.	13 23
» Année.	1847		400 89
» Id.	1848		326 73
» Id.	1849		632 97
» Onze premiers mois de 1850			788 19
	» Ensemble	fr.	2,182 03 »

La section centrale adopte.

LYS.

L'art. 14 ancien, devenu art. 17, devra, d'après la proposition de M. le Ministre, être modifié de la manière suivante :

	Charges ordinaires.	Charges extraordinaires.
ART. 17. <i>Entretien et travaux d'amélioration</i> . fr.	28,500 00	73,500 00
ART. 18 (nouveau). <i>Reconstruction des quais de la rive gauche dans la ville de Courtray</i> (3 ^e tiers de la part de l'État)	»	34,333 33
Total fr.	28,500 00	109,833 33

La 1^{re} section fait, à propos du crédit demandé pour la reconstruction des quais de la rive droite de la Lys, dans la traverse de Courtray, la même remarque qu'elle a faite au sujet du crédit demandé pour la construction de trois parties de mur de quai à Charleroi. Elle est d'avis que l'État ne doit pas intervenir dans les dépenses de cette reconstruction.

A cette opinion le Ministre a opposé les considérations qui suivent :

« La quote-part de la ville de Courtray dans la dépense résultant de la reconstruction des quais de la rive gauche de la Lys, dans la traverse de cette ville, a été fixée, par la convention conclue, le 9 avril 1850, entre le Département des

M. le Ministre a donné les explications suivantes, la 4^e section ayant posé les mêmes questions qu'à l'article précédent :

« Les crédits demandés n'ont d'autre but que de mettre le Gouvernement à
» même de réparer les dégradations importantes survenues aux rives de la partie
» de la Meuse qui traverse le Limbourg.

» Ainsi que l'indiquent les Développements nouveaux publiés à l'appui du
» projet de budget pour l'exercice 1852, une première évaluation porte à
» 150,000 francs la dépense à faire pour réparer ces dégradations. Une somme de
» 60,000 francs étant demandée aujourd'hui, il y aurait un nouveau crédit de
» 90,000 francs à allouer ultérieurement.

» Les ouvrages qui s'exécutent aux rives de la Meuse sont exécutés d'après un
» système dont l'efficacité a été reconnue et qui consiste principalement à donner
» aux berges une très-grande inclinaison.

» Le Gouvernement ne peut assigner de limite à l'exécution de travaux de cette
» nature; il est évident qu'il y aura des crédits à demander pour réparer les rives
» de la Meuse, aussi longtemps que la force du courant occasionnera des dégra-
» dations. »

La section centrale adopte.

DENDRE.

ART. 21 (art. 17). a. <i>Travaux d'entretien ordinaire dans la province de Hainaut</i>	fr.	3,000 00
b. <i>Travaux d'entretien ordinaire dans la province de la Flandre orientale</i>		6,688 00
c. <i>Reconstruction du revêtement en charpente établi en amont de l'écluse d'Idegem, sur la rive gauche :</i>		
Charge extraordinaire.		1,600 00
d. <i>Reconstruction du revêtement en charpente établi en aval de l'écluse de Pollaere :</i>		
Charge extraordinaire.		3,500 00
e. <i>Établissement de perrés contre les murs en aile du barrage d'aval de l'écluse de Denderleeuw :</i>		
Charge extraordinaire.		3,000 00
f. <i>Construction d'un mur de soutènement en maçonnerie en amont du barrage d'aval de l'écluse d'Alost :</i>		
Charge extraordinaire		3,400 00
g. <i>Enlèvement d'attérissements :</i>		
Charge extraordinaire		1,500 00
h. <i>Indemnité pour la manœuvre du moulin à eau à Grammont</i>		846 56
Adopté.	Total. fr.	27,534 56

RUPEL.

ART. 22 (art. 18). *Entretien ordinaire* fr. 8,000 00

Adopté.

DYLE ET DEMER.

ART. 23 (art. 19). a. *Travaux ordinaires d'entretien* . . . fr. 13,000 00

b. *Travaux pour obvier aux inondations* :

Charge extraordinaire 100,000 00

Total. fr. 113,000 00

La 2^e et la 6^e section demandent que les procès-verbaux et le rapport de la commission chargée de rechercher les causes des inondations dans la vallée du Demer et de la Dyle et les moyens d'y remédier, soient communiqués à leurs rapporteurs.

La 4^e section est d'avis que la dépense que ces moyens nécessiteront doit être portée par les riverains.

La demande de la 2^e et de la 6^e section et l'avis de la 4^e ont été communiqués à M. le Ministre qui y a répondu comme suit :

« Le Département des Travaux Publics s'empresse de satisfaire au désir manifesté par les 2^e et 6^e sections, en transmettant ci-jointes des copies du rapport et des procès-verbaux des séances de la commission instituée par son arrêté du 25 avril 1850, à l'effet de déterminer les causes et les effets des inondations de la Dyle et du Demer, ainsi que les moyens d'y remédier pour l'avenir.

» Il y a lieu de remarquer qu'en ce qui concerne la dérivation de la Dyle, à Malines, qui est le plus important des ouvrages qui aient été entrepris, dans ces derniers temps, dans le but de remédier à la fréquence et à l'intensité des inondations dans ces vallées, la commission précitée la considère comme agissant avec efficacité.

» On lit dans le rapport de cette commission qu'il résulte d'une note fournie par deux de ses membres qui habitent Malines, qu'au mois de février 1850, les eaux amenées par la dérivation ont fait gonfler et déborder la rivière à l'intérieur de la ville.

» Cette circonstance, dit la commission, démontre évidemment que la dérivation agit avec efficacité; car, soit que les eaux qu'elle charrie, proviennent en totalité de la Dyle ou en partie du Spuybeek qui y afflue vers le milieu de son développement, il n'en est pas moins vrai qu'elle contribue à faire passer, dans certaines circonstances, de l'amont à l'aval de Malines, un volume d'eau plus considérable que celui que la rivière endiguée peut contenir et évacuer.

» La somme de 100,000 francs est destinée à l'exécution des travaux ayant un double but : améliorer l'écoulement des eaux et la navigation.

» Les dépenses analogues faites sur d'autres rivières, notamment sur l'Escaut, la Meuse et la Lys, ayant toujours été supportées par l'Etat, on pense qu'il doit en être de même en ce qui concerne le Demer et la Dyle.

» Le rapport de la commission chargée de rechercher les causes des inondations

» et les moyens d'y remédier n'étant parvenu au Département des Travaux Publics qu'à la fin du mois de mars dernier, le projet d'ensemble des travaux n'est pas encore achevé. »

Un membre de la section fait les observations suivantes sur la note de M. le Ministre :

« Il serait impossible de nier, dit-il, que le nouveau débouché ouvert à Malines aux eaux du Demer et de la Dyle n'ait eu pour résultat de débarrasser plus promptement l'amont des inondations que précédemment ; mais, ajoute-t-il, la ville de Malines a-t-elle à s'en féliciter ? La réponse doit être évidemment négative ; car, à part l'influence que la fonte subite des neiges a pu avoir sur l'inondation extraordinaire de février 1850, il est incontestable que le débouché à Malines n'a pas été en rapport avec la masse d'eau que les travaux exécutés en amont ont amenée sur cette ville. Ce débouché, dit encore ce membre, n'est pas seulement insuffisant, mais il est en outre établi de manière à nuire à la ville de Malines. En effet, la ventillerie placée à la naissance de la dérivation ne peut fonctionner qu'imparfaitement, son action étant paralysée par la chute rapide du Spuybeek. Les eaux se trouvaient, lors de l'inondation de février 1850, plus élevées dans ce bras de la Dyle que dans le canal de dérivation, de sorte que les deux vannes établies à l'embouchure du Spuybeek ne suffisaient pas pour l'écoulement, et que les eaux venaient se jeter en cascade dans ce canal, en passant au-dessus de la digue en maçonnerie qui sépare le Spuybeek de la dérivation.

» La circonstance que le Ministre invoque de l'inondation produite à l'intérieur de la ville par les eaux amenées par la dérivation et qui, d'après la commission d'enquête, serait une preuve de l'efficacité des débouchés, cette circonstance, dit le même membre de la section, est une preuve pour lui du désastreux effet de la dérivation pour la ville de Malines, en raison surtout du système vicieux qui a été suivi pour son établissement. En plaçant l'embouchure de la dérivation à un point rapproché de la ville et à un endroit où la rivière forme un étranglement, les eaux doivent nécessairement refluer vers l'intérieur et produire des inondations. C'est aussi ce qui est arrivé en 1850 et ce qui n'aurait pas eu lieu si cette embouchure était plus éloignée de la ville, puisqu'il est positif qu'à cette époque (février 1850), aucune marée extraordinaire ni aucun vent contraire ne s'opposaient au libre écoulement des eaux.

» Le Ministre a donc tort de voir une preuve de l'efficacité de la dérivation dans un effet produit par une cause qui y était étrangère.

» Pour que M. le Ministre puisse affirmer que la dérivation agit avec efficacité, dit toujours ce même membre, il faudrait que les ouvrages fussent construits de manière à donner satisfaction aux intérêts de l'aval en même temps qu'à ceux de l'amont ; en d'autres termes, que les inondations ne fussent pas déplacées, car il est de règle que les travaux d'amélioration aux cours des rivières, pour ne pas nuire aux positions acquises, doivent être faits de manière que le débouché soit toujours rendu suffisant avant que l'on augmente la masse d'eau qui doit y arriver.

» Ce membre pense qu'avant d'exécuter des travaux utiles à la navigation, il conviendrait d'exécuter ceux qui sont propres à soulager une localité importante à laquelle on a créé une position intolérable qui doit s'aggraver encore par suite des travaux qu'on a projetés en amont.

» Les ouvrages à faire à cette fin consisteraient :

» 1° Dans l'élargissement du débouché du Spuybeek ;

» 2° Dans l'éloignement de la ville de l'embouchure de la dérivation ;

» 3° Dans l'établissement d'une nouvelle dérivation qui prendrait naissance à l'endroit où le ruisseau le *Molenbeek* se rapproche le plus de la Dyle, cette dérivation suivrait encore le Borgmeer et le Vrouwvliet pour se jeter dans la Dyle près de Battel.

» C'est là le seul moyen de soulager Malines, et en même temps il permettrait au Gouvernement de faire de nouveaux travaux en amont ; toutefois, il doit toujours être entendu que la section de la nouvelle dérivation sera assez forte pour donner un libre écoulement aux eaux.

» Le même membre appelle encore l'attention de la section sur la construction des portes à flot établies à Malines par les ingénieurs du Gouvernement et aux termes de la convention de septembre 1848. — Il paraît que ces portes ne fonctionnent pas et ne pourront jamais fonctionner. — Il est vraiment déplorable qu'on fasse contribuer la ville de Malines pour une somme de 60,000 francs dans des ouvrages dont les résultats sont ou désastreux ou inefficaces. »

SENNE.

ART. 24 (art. 20), a. <i>Entretien des ouvrages d'art aux frais de l'Etat, établis sur le cours de la rivière, fr.</i>	2,000
b. <i>Loyer de la maison habitée par l'éclusier de Vilvorde</i>	250
Total. . . . fr.	<u>2,250</u>

Adopté.

CANAUX DE GAND A OSTENDE.

ART. 25 (art. 21). a. <i>Travaux ordinaires d'entretien dans la Flandre orientale</i>	fr. 5,579
b. <i>Travaux ordinaires d'entretien dans la Flandre occidentale</i>	19,600
c. <i>Réparation des berges :</i>	
Charge extraordinaire.	3,000
d. <i>Renforcement et exhaussement des digues, etc. :</i>	
Charge extraordinaire.	9,000
e. <i>Réparations extraordinaires aux quais dans la traverse de Bruges :</i>	
Charge extraordinaire.	2,000
f. <i>Renouvellement de deux paires de portes, etc. :</i>	
Charge extraordinaire.	7,000
Total. . . . fr.	<u>46,179</u>

La 1^{re} section fait, à propos du litt. e, la réserve qu'elle a faite à propos des

demandes de crédits pour la reconstruction des quais de Charleroy et de Courtray.

La 4^e section voudrait connaître les intentions du Gouvernement relativement à l'élargissement des canaux de Gand à Ostende. Si cet élargissement devait se faire, quelques-unes des dépenses annoncées deviendraient inutiles.

M. le Ministre répond :

« Les travaux d'entretien d'une partie des quais de la ville de Bruges doivent » s'exécuter, aux frais de l'État et de cette ville, aux termes d'une convention » intervenue entre le Département des Travaux Publics et l'administration com- » munale de Bruges et sanctionnée par un arrêté royal du 10 juillet 1850 (voir » pages 28, 29 et 30 des Développements publiés à l'appui du projet de budget » pour l'exercice 1851).

» La somme de 2,000 francs demandée au projet de budget de 1852, repré- » sente la quote-part à concurrence de laquelle on présume que l'État devra inter- » venir dans les travaux d'entretien à entreprendre pendant cet exercice.

» Il n'existe pas de projet d'élargissement des canaux de Gand à Ostende. L'idée » d'approfondir le canal de Gand à Bruges, de même que l'a été celui de Bruges à » Ostende, a été mise en avant dans le but de permettre à une navigation mari- » time de s'établir vers Gand en passant par Ostende et Bruges.

» Le Département des Travaux Publics n'a point jusqu'à ce jour réuni tous les » renseignements qui lui sont nécessaires pour se former une opinion définitive sur » cette question.

» Quoi qu'il en soit, l'étude à laquelle on procède, ne doit pas mettre obstacle à » l'allocation des crédits demandés au projet de budget de 1852 et qui sont, pour » ainsi dire, exclusivement destinés à l'exécution de travaux d'entretien. »

La section centrale adopte.

CANAL DE MONS A CONDÉ.

ART. 26 (art. 22). a. <i>Travaux ordinaires d'entretien</i> fr.	10,000 00
b. <i>Travaux extraordinaires</i> :	
Charge extraordinaire.	18,284 00
Total. fr.	<u>28,284 00</u>

A la demande de M. le Ministre, un nouveau littéra a été ajouté à cet article et le crédit a été augmenté de 11,300 francs à porter parmi les charges extraordinaires.

Voici comment M. le Ministre a développé sa demande :

« L'administration communale de Mons demande qu'il soit pris de promptes » mesures pour mettre fin aux inondations auxquelles sont exposés les terrains » situés dans la banlieue de cette ville, le long de la Trouille et de la fausse » Trouille.

» Il a été reconnu que les inondations dont cette administration se plaint doi- » vent être attribuées à l'insuffisance du débouché d'un aqueduc en charpente » placé sous le chemin des Marais de Cuesmes. Cet ouvrage, qui donne passage » aux eaux d'un bras de la fausse Trouille, n'a que 40 centimètres d'ouverture, » tandis que le ruisseau a un mètre de largeur au fond et 3^m,50 de largeur en

» gueule. Il est évident que les eaux, retenues par le chemin des Marais de Cuesmes,
 » sont refoulées vers Mons, où elles produisent les inondations que l'on signale,
 » et il semble donc que le moyen le plus simple de faire droit à la réclamation de
 » l'administration communale de Mons est d'augmenter le débouché de l'aqueduc.
 » L'exécution immédiate de cette mesure aurait toutefois un inconvénient très-
 » grave.

» En augmentant les dimensions de l'aqueduc, la fausse Trouille versera néces-
 » sairement dans la Haine, en un même temps, une plus grande quantité d'eau
 » qu'actuellement. Or, il est reconnu que le débouché actuel des ponts établis sur
 » la dérivation de la Haine, aux points où elle traverse la chaussée communale de
 » Quaregnon et la route concédée aux frères Richebé, sera insuffisant et que le
 » territoire des communes de Jemmapes et de Cuesmes sera, en partie, exposé
 » aux inondations dont Mons sera préservé. Il est donc évident qu'avant de modi-
 » fier l'aqueduc, il faut faire à ces deux ponts les changements convenables.

» Du reste, les frais à résulter de l'agrandissement de l'ouverture de l'aqueduc
 » sont évidemment à la charge de la commune ou des particuliers qui ont fait éta-
 » blir cet ouvrage.

» Quant à l'augmentation de débouché à donner aux ponts de Quaregnon et de
 » Richebé, l'on a recherché à qui incombe la dépense à résulter de ce travail.

» L'État, qui a fait construire le premier de ces deux ponts, pourvoit à son
 » entretien et, dès lors, il ne peut être douteux que la dépense dont il s'agit doive
 » tomber à sa charge.

» En ce qui concerne le pont Richebé, l'on pourrait obliger les concession-
 » naires à le démolir, si cette mesure était reconnue d'utilité publique, attendu
 » qu'aux termes de l'art. 6 de l'octroi de concession, les travaux faisant l'objet de
 » celle-ci ne peuvent, à aucune époque, porter préjudice à la propriété publique.
 » Mais la suppression pure et simple du pont, qui entraînerait celle de la route
 » elle-même, n'est pas praticable, et les concessionnaires ont fait remarquer, avec
 » raison, que cette mesure serait aussi contraire à l'utilité publique, en ce qui
 » concerne la circulation sur la route, qu'elle pourrait être avantageuse relative-
 » ment à l'écoulement des eaux.

» D'un autre côté, si l'on considère que les péages établis sur la route, au
 » profit des concessionnaires, ont été réglés en raison des dépenses qu'ils ont faites
 » pour son établissement, on est forcé de reconnaître que, bien que la prétention
 » du Gouvernement serait fondée en droit, en tant qu'il se bornerait à ordonner la
 » suppression du pont, des motifs d'équité et de convenance doivent l'engager à
 » ne point imposer aux concessionnaires de nouveaux sacrifices qui n'ont pas été
 » et n'ont pu être pris en considération lorsque l'on a fixé le taux des péages.

» Il semble donc que les travaux à faire pour l'élargissement du débouché du
 » pont de Richebé doivent être exécutés aux frais de l'État, et j'ai déjà dit qu'il en
 » est de même pour le pont de Quaregnon.

» Ces travaux doivent consister dans l'adjonction d'une arche supplémentaire à
 » chacun des deux ponts. Un projet complet en a été dressé et, d'après le détail
 » estimatif qui fait partie de ce projet, ils doivent donner lieu à une dépense de
 » 11,500 francs.

» Comme l'augmentation de débouché à donner aux ponts de Quaregnon et de

» Richebé est une mesure indispensable, que l'exécution de cette mesure doit
 » précéder l'emploi de tout autre moyen de débarrasser Mons des eaux surabon-
 » dantes de la Trouille et de la fausse Trouille, et qu'il est nécessaire d'obvier enfin
 » à des inondations qui soulèvent de justes réclamations, à cause du préjudice
 » qu'elles portent à l'agriculture, aux communications et à la salubrité publique,
 » il serait à désirer que la construction des deux arches supplémentaires dont
 » l'établissement est projeté pût avoir lieu dans le courant de l'année prochaine.

» Je crois, en conséquence, devoir demander que le crédit de 11,300 francs
 » nécessaire à cet effet soit porté, par amendement, au budget du Département des
 » Travaux Publics pour l'exercice 1852. »

La section centrale a décidé que le crédit demandé sera ajouté à l'art. 22, la Haine formant une dépendance du canal de Mons à Condé, au point de vue de l'alimentation de ce canal, et qu'il sera formulé dans les termes suivants :

*Agrandissement du débouché des ponts établis sur la dérivation
 de la Haine, à sa rencontre avec la chaussée communale de
 Quaregnon et la route concédée aux frères Richebé. . . fr. 11,300 00*

CANAL DE LA CAMPINE.

ART. 27 (art. 23). a. <i>Entretien des terrassements, etc.</i>	fr. 50,100 00
b. <i>Rechargement des digues, etc. :</i>	
Charge extraordinaire.	8,000 00
	<hr/>
Total.	fr. 58,100 00

La 4^e section désire savoir si l'entretien du canal de la Campine se fait par entreprise.

Il lui a été répondu que cet entretien fait l'objet de deux entreprises adjudgées publiquement; l'une comprend les travaux à faire à la 1^{re} section du canal, s'étendant de Bockholt à la Pierre Bleue; l'autre comprend ceux à faire à la 2^e section du canal, comprise entre la Pierre Bleue et Herenthals.

La section centrale adopte.

CANAL D'EMBRANCHEMENT VERS TURNHOUT.

ART. 28 (art. 24). a. <i>Entretien des terrassements et des ouvrages d'art.</i>	fr. 9,650 00
b. <i>Rechargement des digues :</i>	
Charge extraordinaire.	3,000 00
	<hr/>
Total.	fr. 12,650 00

Adopté.

PETITE NÈTHE CANALISÉE.

A la demande de M. le Ministre, l'ancien art. 25, devenu art. 29, devra être divisé comme suit :

	Charges ordinaires.	Charges extraordinaires.
ART. 29. 7 ^e et dernière annuité à payer à la province d'Anvers fr.	»	50,000 00
ART. 30 (nouveau). Entretien et travaux d'amélioration	11,500 00	23,900 00
Totaux fr.	11,500 00	73,900 00

La 1^{re} section veut que l'on fasse contribuer les riverains dans les dépenses d'amélioration, ainsi que cela est indiqué aux Développements à l'appui du budget.

M. le Ministre répond :

« En demandant un crédit de 14,000 francs pour l'exécution de travaux destinés à obvier aux débordements fréquents qui désolent les propriétés riveraines du Bollack, notamment depuis qu'à l'occasion de la canalisation de la Petite-Nèthe, plusieurs affluents de cette rivière ont été réunis au Bollack et que, par là, le régime de ce cours d'eau dont il a fallu augmenter la section et la profondeur, a été complètement modifié, le Département des Travaux Publics a annoncé lui-même qu'il y a lieu d'examiner la question de savoir si les propriétaires riverains ne devraient point être appelés à contribuer dans la dépense, dans une certaine proportion.

» Le Département des Travaux Publics n'a pas perdu et ne perdra pas cette question de vue, mais il n'est point encore en position d'émettre à cet égard une opinion, en parfaite connaissance de cause. »

La section centrale adopte.

MOERVAERT.

L'art. 26 ancien doit être divisé comme suit :

	Charges ordinaires.	Charges extraordinaires.
ART. 31. Entretien ordinaire fr.	1,849 00	»
ART. 32. Travaux de dévasement sur toute l'étendue de ce cours d'eau (2 ^e moitié).	»	52,000 00
Totaux fr.	1,849 00	52,000 00

Adopté.

CANAL DE DEYNZE A SCHIPDONCK.

ART. 33 (art. 27). Travaux ordinaires d'entretien fr.	3,500 00
---	----------

Adopté.

CANAL DES EAUX DU SUD DE BRUGES.

ART. 34 (art. 28). *Travaux ordinaires d'entretien* fr. 9,000 00
Adopté.

CANAL LATÉRAL A LA MEUSE.

ART. 35 (art. 29). *Travaux ordinaires d'entretien* fr. 15,000 00
Adopté.

PLANTATIONS.

ART. 36 (art. 30), a. *Plantations nouvelles le long des voies navigables administrées par l'Etat, et entretien de celles y existantes* fr. 25,500 00
b. *Somme à valoir pour frais de surveillance extraordinaire.* fr. 1,500 00
Total fr. 25,000 00

Les remarques dont nous avons rendu compte à l'art. 6, se sont reproduites à propos du crédit de 1,500 francs pour frais de surveillance extraordinaire.

La 4^e section ayant critiqué les plantations de hêtres et de chênes faites le long du canal de la Campine dans des terrains peu convenables à ces essences, le Ministre a répliqué de la manière suivante :

« C'est en sapins que consiste la majeure partie des plantations effectuées en » Campine. Ainsi, pour ne prendre d'exemple que dans ce qui a été fait pendant » l'année 1850, l'on trouve que des plantations de sapins ont été adjudgées pour » être effectuées, sur une superficie de 40 hectares 70 ares, le long de la 2^e section » du canal de la Campine, et de l'embranchement vers Turnhout, tandis que les » autres plantations consistent en :

» 1^o 1,510 ormes gras et 1,510 chênes, le long de la 1^{re} section du canal de la » Campine ;
» 2^o 1,080 chênes et 980 frênes, le long de la 2^e section de ce canal ;
» 3^o 660 chataigniers, 1,344 mélèzes et 240 frênes, le long de l'embranchement » vers Turnhout.

» Le Département des Travaux Publics se réserve de faire examiner si ces » plantations ne sont point appropriées à la nature du sol et si l'on devrait cesser » d'en faire de nouvelles de ces mêmes essences. »

L'article est adopté par la section centrale.

FRAIS D'ÉTUDE.

ART. 37 (art. 31). *Frais d'étude et de levée de plans, etc.* . . . fr. 7,000 00
Adopté.

BACS ET BATEAUX DE PASSAGE.

ART. 38 (art. 32). *Entretien des bacs et bateaux de passage, etc.* fr. 20,000 00
Adopté.

POLDERS.

ART. 59 (art. 55). <i>Subside accordé à la direction du polder de Lillo :</i>	
Charge extraordinaire fr.	2,000 00
Adopté.	

QUATRIÈME SECTION.

Ports et côtes.

PORT D'OSTENDE.

ART. 40 (art. 54) a. <i>Entretien de l'avant-port</i>	fr.	48,000 00
b. <i>Id. de l'arrière-port et des écluses de Slykens</i>		10,000 00
c. <i>Entretien des écluses du bassin de commerce.</i>		532 50
d. <i>Reconstruction d'une partie de l'estacade d'Est :</i>		
Charge extraordinaire		51,000 00
d. <i>Reconstruction du pont tournant à deux volées établi sur l'écluse militaire :</i>		
Charge extraordinaire		18,500 00
f. <i>Réparation des dégâts qui peuvent survenir aux ouvrages du port par suite d'ouragans :</i>		
Charge extraordinaire		4,000 00
g. <i>Renouvellement de la paire de portes de flot d'amont de la petite écluse de chasse de Slykens :</i>		
Charge extraordinaire		5,000 00
h. <i>Subside à accorder à la ville d'Ostende pour l'aider dans la construction de quais en maçonnerie, en remplacement de revêtement en bois le long du bassin de commerce :</i>		
Charge extraordinaire		20,000 00
i. <i>Travaux destinés à remédier aux pertes d'eau qui ont lieu par les écluses de Slykens :</i>		
Charge extraordinaire		20,000 00
Total. fr.		169,052 50

Le litt. i qui fait monter le chiffre total de l'article à fr. 169,052-50 au lieu de fr. 149,052-50 primitivement demandé, a été ajouté par suite de la communication suivante faite par M. le Ministre à la section centrale :

« Pendant les temps de sécheresse, le niveau de l'eau dans les canaux de la

» Flandre occidentale éprouve un abaissement que, jusqu'ici, l'on a vainement
» tenté de prévenir.

» Cet abaissement entrave fréquemment la navigation, occasionne le chômage
» des usines et prive le bétail dans les pâtures de l'eau qui lui est nécessaire pour
» se désaltérer; il provoque chaque fois des réclamations et, l'année dernière,
» il a notamment donné lieu aux plaintes les plus vives.

» Une commission ayant été chargée par le Département des Travaux Publics
» de rechercher les moyens d'obvier à un aussi fâcheux état de choses, elle a
» reconnu que la pénurie d'eau qui se fait parfois sentir dans les canaux de la
» Flandre occidentale, doit être attribuée à différentes causes, entre autres, aux
» fuites qui s'opèrent par les écluses de Slykens.

» Pendant la baisse des eaux qui a récemment eu lieu, dans l'intérêt des tra-
» vaux que réclamaient les canaux de Gand à Ostende, les écluses de Slykens ont
» été visitées et il a été constaté que les pertes d'eau dont la commission a signalé
» l'existence, ont lieu aux portes d'aval du bassin, et principalement, aux portes
» par lesquelles passent les navires de grandes dimensions. Il est nécessaire de
» maintenir toujours l'eau dans le bassin à un niveau intermédiaire entre celui de
» la basse mer et celui du canal de Bruges à Ostende; c'est ce qui occasionne la
» perte d'eau, parce qu'il faut constamment remplacer dans le bassin l'eau qui
» s'en échappe par les portes d'aval.

» Pour donner une idée de l'importance de cette fuite, il me suffira de faire
» connaître qu'il faut presque constamment tenir levée l'une des ventelles des
» portes d'amont qui mettent le bassin en communication avec le canal de Bruges
» à Ostende.

» Il est donc indispensable de chercher à faire disparaître une telle perte d'eau.

» Au moins à trois des passages auxquels sont adoptées les portes d'aval des
» écluses de Slykens, les buses des portes sont en bois et plus ou moins endomi-
» magés, et il en est de même des radiers, qui consistent en madriers maillétés.
» Les parties qui sont en mauvais état devront être reconstruites.

» Mais il a été impossible de déterminer la quantité de travaux à exécuter de
» ce chef, attendu que les buses et les radiers se trouvent à plus d'un mètre et
» demi sous l'eau, lorsqu'on les a soudés le 6 juin dernier, bien que ce fût au
» moment de la plus basse mer.

» Pour reconnaître ce qu'il y aura lieu de faire, il faudra mettre les radiers
» à sec.

» J'estime que cette opération occasionnera une dépense de 10,000 francs, y
» compris les frais des épaissements à faire pour maintenir les radiers à sec pen-
» dant toute la durée des travaux à effectuer.

» Quant à la dépense à résulter de l'exécution de ces travaux, comme, selon
» toute probabilité, il ne faudra mettre en œuvre que du bois et du fer, je pense
» qu'au prix actuel de ces deux espèces de matériaux, une somme de 10,000 francs
» suffira également.

» Un crédit de 20,000 francs permettra donc, dans mon opinion, de faire face
» aux frais que doivent occasionner les travaux à entreprendre pour remédier aux
» pertes d'eau qui ont lieu aux écluses de Slykens.

» J'ai démontré plus haut l'urgence de ces travaux. Aux motifs qui nécessitent

» impérieusement leur exécution, il faut ajouter cette circonstance que l'on ne
 » saurait, sans danger pour la conservation des écluses, laisser subsister l'état
 » actuel des choses.

» Ces diverses considérations m'inspirent le désir d'être mis en position de faire
 » exécuter ces travaux dans le courant de la campagne prochaine et je crois, en
 » conséquence, devoir demander que le crédit de 20,000 francs que je pense
 » m'être nécessaire à cet effet, soit porté, par amendement, au budget de mon
 » Département pour l'exercice 1852.

» Il pourrait être ajouté à l'art. 54 relatif au port d'Ostende.

» Le crédit nouveau demandé devrait être formulé ainsi qu'il suit :

» Travaux destinés à remédier aux pertes d'eau qui ont lieu par les écluses de
 » Slykens, 20,000 francs.

» Il serait naturellement compris parmi les charges extraordinaires et tempo-
 » raires. »

L'article primitif a donné lieu aux réflexions suivantes :

La 1^{re} section a fait, au sujet du litt. *h*, les réserves qu'elle avait faites aux
 art. 14, 18 et 25.

La 2^e section a désiré que M. le Ministre fit connaître les grands travaux que
 l'on doit encore construire à Ostende et auxquels il est fait allusion à la page 27
 des Développements.

Elle a demandé si le subside de 20,000 francs, à accorder à la ville d'Ostende,
 sera un subside unique. Elle a voulu connaître les motifs qui engagent le Gou-
 vernement à intervenir dans une dépense qui lui semble devoir demeurer entière-
 ment à la charge de la localité. Elle a désiré enfin qu'on lui indiquât le chiffre
 total de la dépense qui résultera de la construction de ces quais.

Voici la réponse de M. le Ministre aux questions de la 2^e section :

« Le subside à accorder à la ville d'Ostende pour l'aider dans la construction
 » de quais en maçonnerie, en remplacement des revêtements en bois existant le
 » long des bassins de commerce, serait un subside unique.

» Ce subside, qui serait de 20,000 francs, correspondrait à un peu moins du
 » quart de la dépense totale évaluée à une somme de 92,000 francs.

» Les motifs qui engageraient l'État à intervenir sont de plusieurs genres et se
 » trouvent longuement indiqués dans les Développements publiés à l'appui du
 » projet de budget pour l'exercice 1852 (voir page 27).

» Par un arrêté du 8 octobre 1850, le Département des Travaux Publics a
 » institué une commission pour rechercher les moyens d'améliorer le port
 » d'Ostende et de donner à son entrée toute la sécurité désirable. Cette commis-
 » sion propose l'exécution de divers ouvrages à l'égard desquels le Département
 » des Travaux Publics n'a point encore eu la faculté de se former une opinion.

» C'est à ces ouvrages que font allusion les Développements publiés à l'appui
 » du projet de budget pour l'exercice 1852. »

La section centrale n'a pas trouvé suffisantes les explications données sur le
 crédit de 20,000 francs, demandé à l'art. 51, litt. *h*, pour subside à accorder à la
 ville d'Ostende, afin de l'aider dans la construction de quais en maçonnerie le long

du bassin de commerce, et a chargé son rapporteur de demander des explications plus complètes sur la nécessité de l'intervention de l'État dans cette dépense.

Voici les explications données par M. le Ministre :

« Un arrêté royal du 6 juin 1821 a déterminé la répartition à faire, entre l'État » et la province, de la dépense résultant des travaux exécutés à l'avant-port et à » l'arrière-port d'Ostende.

» Cet arrêté a mis entièrement à la charge de l'État les travaux de l'avant-port » d'Ostende, et par moitié, à la charge de l'État et de la province, les travaux de » l'arrière-port.

» La loi du 22 avril 1849, portant fixation du budget du Département des » Travaux Publics pour l'exercice 1849, a modifié les dispositions de cet arrêté » en ce qui concerne l'arrière-port d'Ostende et les écluses de Slykens dont les » travaux sont aujourd'hui entièrement à la charge de l'État. Aux termes du » même arrêté royal du 6 juin 1821, l'écluse à sas placée à l'entrée du bassin de » commerce à Ostende est pour moitié à la charge du trésor de l'État et pour » moitié à la charge de la ville qui en effectue la recette. Cette écluse est admi- » nistrée par l'État.

» Les travaux du port de Nieuport ont été mis, pour deux tiers, à la charge de » l'État, et, pour un tiers, à la charge de la province, par l'arrêté précité du » 6 juin 1821.

» Ce régime est encore aujourd'hui en vigueur, en ce qui concerne le port » de Nieuport.

» Les bassins d'Anvers ont été *cédés* à la ville par un arrêté royal du 12 décem- » bre 1813.

» Un autre arrêté royal du 20 avril 1819, confirmé par celui du 20 décem- » bre suivant, *cède* à la ville d'Anvers la propriété des quais de l'Escaut, à l'except- » tion du quai Saint-Michel.

» La remise en a été faite à la ville par procès-verbal du 15 juillet 1820.

» La ville perçoit les droits de quai et autres.

» De ce qui précède, il résulte à l'évidence que la position des villes d'Ostende » et d'Anvers n'est pas identique, ainsi qu'on semble le croire. D'une part, en » effet, la ville d'Anvers est propriétaire et administre; d'autre part, au contraire, » la ville d'Ostende fournit son contingent dans la dépense d'un ouvrage que l'État » administre.

» Un tableau comparatif de la part de la ville d'Ostende, dans les recettes et » dépenses de l'écluse du grand bassin de Commerce, établit que, pendant une » période de 20 années, de 1821 à 1840, le montant des recettes effectuées pour » compte de cette ville n'a, en quelque sorte, fait que couvrir celui des dépenses » supportées par elle. (*Voir page 54 du rapport fait au nom de la section centrale » de la Chambre des Représentants chargée de l'examen du budget du Départe- » ment des Travaux Publics pour l'exercice 1848, n° 79 des Documents parle- » mentaires.*)

» C'est dans cet état des choses que le Gouvernement s'est décidé à proposer à » la Législature d'allouer à la ville d'Ostende un subside de 20,000 francs, pour » l'aider dans la construction de quais en maçonnerie, en remplacement des revé-

» tements en bois existant le long des bassins de commerce, travail dont les frais
» sont évalués devoir s'élever à une somme de 92,000 francs. »

PORT DE NIEUPORT.

ART. 41 (art. 35). *Entretien des ouvrages du port* fr. 18,000 00

Adopté.

CÔTE DE BLANKENBERGUE.

ART. 42 (art. 36). a. *Travaux d'entretien* fr. 78,000 00

b. *Prolongement de deux jetées, etc.* :

Charge extraordinaire. 20,000 00

Total. fr. 98,000 00

Adopté.

PHARES ET FANAUUX.

ART. 43 (art. 37). a. *Entretien des phares et fanaux de la côte*. fr. 900 00

b. *Amélioration des réflecteurs* :

Charge extraordinaire. 1,000 00

Total. fr. 1,900 00

Adopté.

CINQUIÈME SECTION.

Personnel des ponts et chaussées.

ART. 44 (art. 38). *Traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées. — Frais de bureau et de déplacement* :

Charge ordinaire fr. 498,710 00

Charge extraordinaire 50,499 98

Total. fr. 549,209 98

La 2^e section demande quel est le chiffre des traitements de ce personnel à la charge du Département de l'Intérieur.

« Le chiffre des traitements de ce personnel, répond M. le Ministre, est de
» 17,600 francs, dont 13,600 francs ont été payés à charge de l'allocation votée
» pour les membres du corps des ponts et chaussées jusqu'à la fin de 1880. »

Les 13,600 francs dont parle M. le Ministre forment le montant des traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées attachés à l'école spéciale du génie civil.

La 2^e section demande un état nominatif du personnel des ponts et chaussées. Cet état sera déposé sur le bureau pendant la discussion du budget.

La 4^e section demande un tableau indiquant le nombre des ingénieurs des ponts

et chaussées dans chaque province et de kilomètres de routes, canaux, rivières, côtes et digues sous leur direction.

Ce tableau est joint au présent rapport. (Annexe C.)

En remettant cet état à la section centrale, M. le Ministre a fait remarquer « que » pour arriver à une appréciation exacte, il importe de rapprocher les chiffres » indiqués dans cet état, des obligations que le règlement organique actuellement » en vigueur impose à ces fonctionnaires.

» Ainsi, a-t-il dit, les ingénieurs en chef dans les provinces sont tenus de faire, » au moins deux fois par an, l'inspection détaillée de leur service, indépendam- » ment de la surveillance active et continue qu'ils doivent exercer sur les travaux » confiés à leur direction.

» Les ingénieurs ordinaires sont tenus de faire, tous les trois mois, au moins, » une inspection complète de leur arrondissement; il leur est prescrit, en outre, » de se transporter partout où l'exécution des travaux et les besoins du service » l'exigent. »

Un membre de la section centrale est d'avis que le chiffre des traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées est hors de proportion avec le chiffre alloué au budget pour travaux.

Les sommes demandées au chap. II ne s'élèvent qu'à 4,764,608 francs; c'est la somme totale que l'État dépense pour travaux de construction et d'entretien, et les ingénieurs et conducteurs chargés de la surveillance de ces travaux lui coûtent 549,209 francs, c'est-à-dire, plus de 11 1/2 p. % des dépenses. Il croit qu'il serait possible d'introduire des économies dans cette branche de service.

Si nous n'avions pas, ajoute-t-il, un corps de ponts et chaussées, si les travaux pouvaient s'exécuter sous la surveillance d'ingénieurs civils, au lieu de payer 11 p. %, l'État ne payerait que le quart ou le tiers.

On a répondu qu'il serait peut-être possible d'introduire quelques nouvelles économies dans ce service; mais que c'est une erreur que de s'imaginer qu'il en coûterait moins si les travaux publics étaient dirigés et surveillés par des ingénieurs civils; que ce système peut présenter des avantages qu'on ne conteste pas, mais aussi qu'il a de grands inconvénients; que si on se plaint quelquefois, en Belgique et en France, des ingénieurs de l'État, on ne se plaint pas moins vivement en Angleterre des ingénieurs privés. Et revenant sur la question d'économie, il a été dit que si on conseillait de rechercher les moyens de diminuer la dépense, on n'entendait pas conseiller une réduction de traitements, mais plutôt une réduction dans le nombre des agents.

ART. 45 (art. 39). *Traitements et indemnités des chefs de bureau, commis, gardes-ponts à bascule, éclusiers, pontonniers, etc. :*

Charge ordinaire	fr. 353,393 14
Charge extraordinaire	11,351 34
	<hr/>
Total.	fr. 364,744 48

Ce crédit se décompose de la manière suivante :

1° Traitements de 87 commis et messagers attachés aux bureaux des ingénieurs en chefs des ponts et chaussées dans les provinces.	fr. 108,300 00
2° Traitements de 420 sergents d'eau, garde-rivières, éclusiers, pontonniers, garde-déversoirs, passeurs d'eau, etc.	217,995 10
3° 16 gardes pont à bascule	13,456 00
4° Traitement de disponibilité.	11,351 34
5° Indemnités, salaires des aides-éclusiers, etc.	13,642 04
Total.	fr. 364,744 48

La 2^e section ayant demandé pourquoi les chiffres des art. 44 et 45 ne varient pas, M. le Ministre a répondu « que les chiffres ont été augmentés pour les exercices de 1851 et 1852, ainsi que cela résulte des développements à l'appui des projets de budget ; que, quant aux diminutions, elles ne pourraient être opérées que par suite d'extinctions dans le personnel de la section d'activité ; que, si plusieurs extinctions ont eu lieu, et si elles n'ont pas eu pour résultat de diminuer les chiffres dont il s'agit, cela provient de ce que les emplois vacants ont été accordés indistinctement aux fonctionnaires et agents placés dans la section de disponibilité *avec et sans traitement* ; que les sommes devenues disponibles par suite d'extinctions, ont été ainsi accordées, à titre de traitement, à des fonctionnaires et agents qui ne jouissaient d'aucune rémunération quelconque et qui sont passés de la section de disponibilité à la section d'activité. »

La section centrale, à la demande de M. le Ministre, a ajouté à cet article une disposition additionnelle conçue dans les termes suivants :

Primes aux éclusiers et pontonniers du canal de Charleroy à Bruxelles :

Charge ordinaire. fr. 5,700 00

Voici comment M. le Ministre a motivé sa demande :

« L'expérience a fait reconnaître que, sur le canal de Charleroy à Bruxelles, un éclusier peut, sans être aidé, sasser huit bateaux par heure, lorsqu'ils se présentent dans les conditions les plus favorables, c'est-à-dire, lorsque les bateaux en descente se croisent aux écluses avec ceux en remonte. Dans cette hypothèse, le sassement de 50 bateaux exige un travail pénible et non interrompu pendant 6 $\frac{1}{4}$ heures.

» En réalité, les choses ne se passent pas ainsi : d'abord les bateaux ne se croisent pas toujours aux écluses et, en second lieu, ils ne se succèdent pas avec assez de régularité pour être sassés successivement sans perte de temps, de telle sorte qu'on peut considérer le sassement de 50 bateaux comme exigeant un travail assidu de 8 à 10 heures, ce qui me paraît répondre à ce que l'on est en droit d'exiger des éclusiers, sans exagération dans aucun sens.

» Dans certains moments, le nombre des bateaux qui se présentent, dans une journée, aux écluses du canal de Charleroy à Bruxelles, dépasse de beaucoup cette moyenne, ce qui tend à astreindre les éclusiers à un service bien trop

» pénible pour que l'on puisse raisonnablement le leur imposer, et, d'un autre
 » côté, la modicité de leur salaire, qui ne s'élève annuellement qu'à 500 francs,
 » ne permet pas à l'administration d'exiger le concours de leur famille à la
 » manœuvre des écluses.

» Ces diverses considérations m'ont déterminé à prendre, sous la date du 18 sep-
 » tembre 1851, un arrêté portant :

» 1^o Qu'à partir du 1^{er} octobre dernier, il sera accordé à tous les agents préposés
 » à la manœuvre des écluses du canal de Charleroy à Bruxelles une prime de
 » quatre centimes pour chaque bateau éclusé, tant à vide qu'à charge, au delà du
 » nombre moyen, fixé provisoirement par jour à cinquante; sont exceptées de
 » cette disposition les écluses n^{os} 54 et 55;

» 2^o Que les préposés à la manœuvre des ponts mobiles isolés jouiront de la
 » moitié de la prime qui sera accordée à l'éclusier de la première écluse en amont;

» 3^o Que le compte des primes sera réglé de la manière suivante : à la fin de
 » chaque mois, sur le vu des états tenus par les éclusiers et indiquant jour par
 » jour le numéro des bateaux éclusés, on défalquera du nombre total des bateaux
 » passés, pendant le mois, le nombre de jours de navigation pendant ce mois,
 » multipliés par 50, et l'on appliquera la prime à la différence.

» L'indemnité qui leur est accordée par cet arrêté permettra aux éclusiers de
 » se faire aider de leurs femmes et de leurs enfants, ou d'ouvriers, selon qu'ils le
 » jugeront à propos, et d'assurer ainsi à la navigation toute l'activité désirable; de
 » plus, elle améliorera un peu la position de ceux de ces agents qui sont pourvus
 » d'une famille.

» Les écluses n^{os} 54 et 55 ont été exceptées de cette disposition, à cause de ce
 » qu'à chacun de ces ouvrages d'art, l'entrepreneur du halage doit, en exécution
 » de l'art. 3 de son cahier des charges, placer deux hommes en permanence.

» Il a paru équitable d'accorder à chacun des trois pontonniers préposés à la
 » manœuvre des ponts mobiles situés sur le versant de la Senne, la moitié de
 » l'indemnité qui revient aux éclusiers.

» L'on a calculé que les primes accordées à ces divers agents occasionneront
 » approximativement une dépense annuelle de 5,000 francs.

» Le crédit de 5,700 francs alloué chaque année et porté de nouveau au projet
 » de budget de mon Département de l'exercice 1852, pour les frais de navigation
 » du soir sur le canal de Charleroy à Bruxelles, pourrait être affecté à cette
 » dépense.

» En effet, depuis que le halage est confié à l'entrepreneur actuel, on n'a pas
 » dû, par suite de l'activité qu'il a constamment déployée, avoir recours au service
 » nocturne, et il y a lieu de croire qu'il en sera encore ainsi à l'avenir.

» Ce crédit de 5,700 francs devient donc inutile pour l'objet qui a motivé son
 » allocation et je crois, en conséquence, devoir demander qu'il soit transféré à
 » l'art. 39 du projet de budget de mon Département pour l'exercice 1852, relatif
 » aux traitements et indemnités des employés subalternes des ponts et chaussées,
 » pour recevoir la nouvelle destination que je propose de lui donner. »

La section centrale adopte l'article ainsi modifié.

ART. 46 (40 ancien). <i>Frais des jurys d'examen et voyages des élèves de l'école du génie civil</i> fr.	12,000 00
Adopté.	

CHAPITRE III.

MINES.

ART. 47 (art. 41). <i>Personnel du conseil des mines. — Traitements</i> fr.	41,700 00
Adopté.	
ART. 48 (art. 42). <i>Frais de route</i> fr.	600 00
Adopté.	
ART. 49 (art. 43). <i>Matériel</i> fr.	2,000 00
Adopté.	
ART. 50 (art. 44). <i>Subsides aux caisses de prévoyance, etc.</i> . fr.	45,000 00
Adopté.	
ART. 51 (art. 45). <i>Impression, achat de livres, de cartes et d'instruments, etc.</i> fr.	7,000 00
Adopté.	
ART. 52 (art. 46). <i>Traitements et indemnités du personnel du corps des mines :</i>	
Charge ordinaire fr.	151,533 67
Id. extraordinaire.	5,633 33
Total. fr.	156,967 00

La 2^e section demande un état nominatif du personnel du corps des mines.
Cet état sera déposé sur le bureau pendant la discussion du budget.
L'article est adopté.

ART. 53 (art. 47). <i>Jury d'examen et voyages des élèves de l'école des mines</i> fr.	6,000 00
Adopté.	
ART. 54 (art. 48). <i>Commission des procédés nouveaux.—Frais de route et de séjour.</i> fr.	600 00
Adopté.	

ART. 55 (art. 49). *Matériel, etc.* fr. 1,400 00

Adopté.

ART. 56 (art. 50). *Commission des annales des Travaux Publics.*

— *Frais de route et de séjour* fr. 4,100 00

Adopté.

ART. 57 (art. 51). *Publication du recueil, frais de bureau, etc.* fr. 3,900 00

Adopté.

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES.

PREMIÈRE SECTION.

Chemins de fer.

La division des articles de la première section, *chemin de fer*, a donné lieu, au sein de la section centrale, à la remarque suivante :

Les articles sont trop généralisés ;

Les dépenses ne sont pas suffisamment détaillées.

Un détail exagéré peut présenter des inconvénients ; mais une généralisation excessive, outre qu'elle rend un examen approfondi du budget impossible, peut donner lieu à des abus. En groupant, dans un même article, les dépenses du personnel de la direction, du service des routes, de la locomotion, des transports et de la perception, il est possible qu'on distraie les fonds destinés à un service au profit d'un autre service. — Ce serait l'abus. — Mais à côté de la possibilité de cet abus, il y a le désavantage très-réel que la Chambre n'a pas de contrôle sur certaines branches de service où les dépenses sont excessives. Si, par exemple, la Chambre jugeait que les dépenses de réparation des locomotives coûtent trop, parce que le personnel dirigeant est trop nombreux, quel moyen aurait-elle pour contraindre l'administration à réduire ce personnel, si elle devait voter l'article du budget qui porte une seule allocation pour le personnel chargé de ces réparations et pour celui de tous les autres services ? Que ferait-elle si, croyant que le mal est dans les ateliers, elle devait confondre, dans un seul vote, l'allocation qu'elle croit suffisante pour l'entretien du matériel avec les fonds qu'elle accorde pour les autres branches du service de la locomotion ? — La Chambre peut diminuer le crédit si elle croit qu'un service est susceptible d'économie. — Oui, mais l'administration ne fait-elle pas le partage du crédit ? Ne peut-elle pas excéder la portion que vous avez allouée à une branche, en la distraquant des autres ? — Ce serait de nouveau l'abus. — Oui, mais vous n'avez rien pour défendre votre action légitime contre un pareil abus que de spécifier, par branches de service, les crédits que vous voulez leur affecter.

Le premier pas à faire pour établir l'ordre dans l'administration du chemin de fer, est de mieux spécifier les crédits.

Il importe donc de diviser le § 1^{er}, *personnel*, en autant d'articles qu'il y a de *littéra*.

Au § 2, *salaires*, l'art. 62 devrait être subdivisé de la manière suivante :

Art. 62. Locomotion.

Art. *nouveau*. Entretien des machines.

Art. *nouveau*. Entretien des voitures et waggons.

Le § 3 devrait être aussi subdivisé ou plutôt il faudrait adopter une toute nouvelle classification; car comment est-il possible d'examiner d'une manière sérieuse un budget dans lequel tant de dépenses diverses sont confondues en un seul article? Coke pour locomotives, charbons pour ateliers et pour chauffage, bois pour locomotives et bois de chauffage, huile pour matériel roulant et huile pour éclairage, approvisionnements pour entretien des locomotives et des voitures et approvisionnement pour l'usage des stations, traction par chevaux, transports des voyageurs entre le Nord et le Midi à Bruxelles, entretien des plans inclinés et indemnités aux administrations étrangères : toutes ces dépenses, d'une nature si dissemblable, sont réunies, brouillées ensemble dans l'art. 67.

Une pareille confusion ne peut avoir qu'un effet, c'est de tenir cachées les dépenses réelles de tel ou tel service, c'est de rendre le contrôle des Chambres impossible.

Une remarque analogue avait été faite par la 6^e section.

Les observations de cette section ayant été soumises à M. le Ministre, il y a répondu dans les termes suivants :

« Ce que la 6^e section demande ne me paraît pas réalisable.

» J'ai déjà exposé dans les Développements à l'appui du budget de l'exercice 1851 (page 47), la difficulté d'arriver à une division absolue et rigoureuse des dépenses de personnel en service général, entretien, locomotion et transport de perception, parce que la plupart des agents réunissent, dans leurs attributions, plusieurs parties du service. J'ajoutais que de trop nombreuses subdivisions rendent impossible l'exécution fidèle de la loi du budget et ont pour conséquence inévitable des demandes de crédits supplémentaires, de transferts, etc.

» Cependant la 6^e section demande une subdivision encore plus étendue : la division des dépenses pour chaque partie des diverses branches de service, à établir comme suit :

» Route. — Stations. — Dépendances. — Locomotion. — Entretien du matériel. — Transport. — Perception.

» L'on concevra aisément que cette subdivision est de toute impossibilité, si l'on veut bien considérer que la plupart des agents préposés à la locomotion proprement dite, sont occupés aussi à l'entretien du matériel et que le service de la perception et des transports, celui des routes, stations et dépendances, emploient les mêmes hommes.

» De plus, dans beaucoup de stations secondaires, il n'y a qu'un agent ou deux pour toutes les parties du service ; les agents de la route prêtent leur concours pour les transports et la locomotion ; il en est de même pour chaque partie du

» service. Agir autrement ce serait provoquer un accroissement de personnel et
 » donner lieu à de nouvelles dépenses. Il est déjà impossible de déterminer
 » rigoureusement la dépense de personnel afférente à chacune des grandes branches
 » de l'exploitation; à plus forte raison le serait-il pour chacune des subdivisions
 » de ces branches. Au surplus, cette question se rattache à la réorganisation de
 » l'administration qui servira nécessairement de base à la division et à la quotité
 » des divers crédits pour le personnel. »

Ce que l'on demande, répond un membre de la section centrale, est loin d'être impossible. La division réclamée au § 1^{er}, *personnel*, n'est qu'un retour aux principes adoptés jusqu'en 1848. Au budget pour l'exercice 1849, présenté par l'honorable M. Frère, il y avait un article spécial pour le personnel de chacune des branches de service. La division a disparu au projet de budget de 1850. Voici les motifs qu'en donnait l'honorable M. Rolin :

« J'ai porté, en un seul article, au présent budget, le crédit nécessaire pour les
 » traitements et indemnités du personnel en général, parce qu'une commission
 » instituée à mon Département s'occupe en ce moment de la réorganisation de
 » l'administration du chemin de fer, et que, si j'ai pu dès aujourd'hui fixer le
 » chiffre dans les limites duquel je compte maintenir la dépense en 1850, le travail
 » de la commission n'est pas assez avancé pour que je puisse également arrêter,
 » d'une manière certaine et définitive, la répartition du personnel entre les diffé-
 » rents services. »

La division disparaissait donc en vue de la réorganisation; c'était une spécification de crédit non par articles, mais en quelque sorte par chapitre, parce que les services, devant être réformés, n'étaient pas susceptibles d'une évaluation rigoureuse; mais la Chambre doit-elle faire encore aujourd'hui ce qu'elle a fait alors, voter une espèce de crédit global parce qu'on était en travail d'une réorganisation? Deux années se sont écoulées depuis cette époque; on doit savoir maintenant, d'une manière certaine, quelle doit être la répartition du personnel entre les différents services, et ne le sût-on pas, il importe que la Chambre mette fin à un ordre de choses qui présente de graves inconvénients.

La subdivision demandée par la 6^e section n'est pas réalisable, dit M. le Ministre; mais qu'est-ce que cette section demande? C'est d'abord la séparation de l'administration du chemin de fer en quatre grandes divisions, à savoir: l'administration centrale; le service des stations et des convois; le service de la locomotion et des ateliers; et le service des travaux et de la surveillance de la voie; c'est ensuite la subdivision des crédits à allouer à chaque service, de la manière suivante :

SERVICE DES STATIONS ET DES CONVOIS.

- a. Traitement du personnel du service central.
- b. Personnel des stations.
- c. Personnel des convois.
- d. Impressions, billets, frais de bureau.
- e. Éclairage et chauffage des stations.
- f. Graisse, nettoyage et éclairage des convois.

SERVICE DE LA LOCOMOTION ET DES ATELIERS.

- a. Traitement du personnel.
- b. Salaires des mécaniciens et chauffeurs.
- c. Entretien et réparations des locomotives et tenders.
- d. Entretien et réparations des voitures et waggons.
- e. Renouvellement du matériel.
- f. Combustible des machines. Huile et graisse.

SERVICE DE LA VOIE.

- a. Traitement du personnel.
- b. Entretien et surveillance de la voie.
- c. Renouvellement des billes et rails.
- d. Entretien des stations, des bâtiments, etc.

Qu'y a-t-il d'impossible dans cette division, qui a l'avantage de donner un aperçu clair et net des dépenses de chaque service? L'obstacle, dit M. le Ministre, c'est qu'elle rendrait impossible l'exécution de la loi du budget et aurait pour effet inévitable des demandes de crédits supplémentaires. Si la première objection était fondée, elle viendrait à l'appui de ce que nous avons dit que le travail est mal divisé. Quant à la seconde, elle n'est point sérieuse : on a une expérience assez longue de l'administration du chemin de fer pour pouvoir déterminer d'une manière précise les besoins des différents services.

Au surplus, ce que la 6^e section demande, est-ce donc une chose inusitée dans les administrations du chemin de fer? Nous ne parlerons plus des Compagnies, mais des budgets des chemins de fer présentés aux Chambres par des Gouvernements.

Le budget du chemin de fer du grand-duché de Bade ne comprend-il, comme le budget belge, que 12 articles? Les dépenses n'y sont-elles pas spécifiées en détail?

Le budget ordinaire de l'exploitation du chemin de fer pour 1850 et 1851 présenté à la 2^e chambre badoise, à la fin de 1849, ne renferme, au titre des dépenses, pas moins de 46 articles. Les dépenses de chaque service y sont détaillées. Nous ne pensons pas que ce détail y soit pour le Ministre des Affaires Étrangères, au département duquel ressort le chemin de fer, un obstacle à l'exécution régulière du budget; mais nous croyons que le détail des dépenses y est extrêmement favorable aux intérêts du trésor. (*Voyez ce budget annexe E.*)

M. le Ministre, dans une dernière réunion de la section centrale, s'est de nouveau opposé à la division demandée par le membre dont nous venons de transcrire les observations. Il continue à croire que le système défendu par ce membre est inadmissible; il présenterait des inconvénients considérables surtout en ce moment où il s'occupe d'une réorganisation des services. Cette division, dans tous les cas, donnerait lieu à une foule de transferts.

La section centrale décide que la division proposée par M. le Ministre sera maintenue.

§ 1^{er}. PERSONNEL.ART. 58 (art 52). a *Service de la direction* :

Charge ordinaire	fr. 218,808 00
Id. extraordinaire	12,049 00
Total	fr. 230,857 00

D'après un état général du personnel de l'administration des chemins de fer au 1^{er} mai 1884, le service de la direction, composé de 160 employés, coûterait, non pas 218,808 francs, comme il est demandé au budget, mais 294,157 francs.

Cette somme de 294,157 francs est uniquement le montant du traitement du personnel attaché au service de la direction. Elle ne comprend ni les frais de route et de séjour, ni les frais de missions à l'étranger.

Elle ne comprend pas non plus les traitements de disponibilité auxquels est destinée la somme de 12,049 francs portée, à cet effet, au budget depuis 1849.

Remarquons, en passant, que le chiffre total des traitements de disponibilité et de non activité est de 40,945 francs, et pas de 72,612 francs, comme on pourrait le croire si l'on se rappelle qu'en 1849, 12,049 francs avaient été détachés pour cet objet du chiffre pour traitements du personnel de la direction, 15,500 francs de celui pour traitements du personnel des routes, 800 francs de celui de la locomotion et 46,700 francs de l'allocation pour le personnel des transports. La Chambre avait formé, au moyen de ces différents chiffres, un article spécial pour traitements de disponibilité. On les a reportés, plus tard, dans la colonne des charges extraordinaires, au paragraphe *Personnel*.

Le traitement du personnel de la direction est donc de 294,157 francs. Mais il est à remarquer que 9 employés et commis et 1 huissier, faisant partie du personnel du service de la direction, sont détachés au Département.

Leur traitement s'élève à 20,257 francs.

Les dépenses du service général, — *Direction*, — ont donné lieu aux observations suivantes :

Cent cinquante employés à la direction, outre les fonctionnaires et commis attachés à la direction générale des chemins de fer, n'est-ce pas excessif?

Recherchons comment se compose l'administration et la direction de quelques chemins de fer étrangers.

Il est difficile d'établir une comparaison entre deux chemins de fer, au point de vue des recettes et des dépenses. Une pareille comparaison conduit à des résultats qui sont presque toujours faux, parce que deux chemins de fer se trouvent toujours dans des conditions d'exploitation différentes; les tarifs, la moyenne du parcours des voyageurs et des marchandises, la classification des voyageurs, les rampes de la ligne, les passages à niveau, les travaux d'art, le nombre des embranchements, le nombre des stations: tout est différent. Or, ces diverses circonstances ont une influence plus ou moins grande sur le chiffre des recettes et des dépenses, et l'on se tromperait si l'on prenait pour base de l'appréciation de l'exploitation d'un chemin de fer la comparaison de ses recettes et de ses dépenses, ou même la proportion de ses dépenses à ses recettes avec celles d'un autre chemin de fer.

Mais il y a des faits qui peuvent être pris comme expression comparative exacte du plus ou moins d'ordre que deux chemins de fer apportent dans les dépenses de leur exploitation. Un de ces faits, c'est le nombre du personnel d'administration de deux chemins de fer. Si deux chemins ont une longueur à peu près égale, un même nombre de points de trafic, une égale importance de mouvement ou de recettes, l'appréciation de l'économie qu'ils mettent dans la gestion de leur entreprise peut se baser sur le nombre du personnel qu'ils emploient à leur administration centrale.

Disons d'abord quelle est l'étendue du réseau belge, quel est le nombre de ses stations, l'importance de son trafic et de ses recettes.

Le chemin de fer belge a un développement de 615 1/2 kilomètres de ligne exploitée (1). Le nombre des stations est de 80 (2). L'importance du mouvement général des transports est représentée par une recette de 13,233,000 francs pour l'année 1850, ou 7,618,000 francs pour six mois, et 1,794,733 convois-kilomètres.

Voyons un premier chemin de fer qui peut être comparé au réseau belge, c'est le chemin de fer anglais nommé le Great Western.

Ce réseau a un développement de 433 1/2 kilomètres en exploitation (3); ses stations sont au nombre de 59; son mouvement commercial est représenté par une recette de 11,300,000 francs pour le premier semestre de 1851, et par 1,491,133 convois-kilomètres (4).

Quel est le nombre d'employés qui composent l'administration centrale de cette Compagnie? Nous l'avons déjà dit dans la discussion générale : il y en a 78 (le bureau du transfert des actions non compris) dont 8 employés supérieurs. Voici le détail :

Sous l'autorité du Board, un secrétaire gère et administre l'entreprise; il est assisté de deux commis.

Il y a un chef de la comptabilité ayant sous sa direction les bureaux de la comptabilité générale, du contrôle et de la vérification en détail (5), des imprimés et fournitures de bureau et de l'impression et de la conservation des billets. Ces bureaux se composent de 50 commis.

Il y a en outre le chef du bureau de l'enregistrement des transferts avec 12 commis, et le chef du bureau du domaine de la Compagnie avec 2 commis.

Le bureau du chef de service de la locomotion est composé de 3 commis (6).

Celui du chef de service des voitures, waggons et de la voie, de 4 commis.

Celui du conservateur des approvisionnements, de 2 commis.

(1) On compte 625 kilom. en y comprenant la ligne de jonction entre le Nord et le Midi, les embranchements à l'intérieur des villes, etc.

(2) Il y a 29 haltes.

(3) Une partie du réseau reste en construction et la Compagnie exploite en outre certaines lignes qui appartiennent à d'autres Compagnies.

(4) Le poids moyen d'un convoi de voyageurs est au Great-Western de 67 tonnes; celui d'un convoi de marchandises de 282 tonnes.

(5) Le Great Western ne fait pas partie de l'association du Clearing House.

(6) On ne comprend pas dans ce nombre les commis employés aux ateliers de Swindon.

Le chef du service des transports est assisté de 5 commis ⁽¹⁾.

Le chef du transport des marchandises, de 2 commis.

Voilà tout le personnel de l'administration et du service central.

Indiquons de combien d'agents se composent la direction et l'administration du South-Eastern Railway.

Ce réseau a une longueur de 447 kilomètres exploités. Il compte 73 stations. Ses recettes pendant le premier semestre de 1851 se sont élevées à 8,600,000 fr. Le parcours des convois de voyageurs et de marchandises a été de 1,690,275 kilomètres.

Il y a un président du conseil d'administration qui gère la Compagnie. Un secrétaire particulier est attaché à son cabinet.

La division administrative se compose d'un secrétaire et 4 commis; d'un chef de la comptabilité assisté de 4 teneurs de livres; d'un chef du contrôle, au bureau duquel sont attachés 10 commis et 10 aides ⁽²⁾, d'un conservateur des approvisionnements ⁽³⁾. Il y a un chef de bureau du transfert des actions et 2 commis.

La division exécutive est formée d'un chef du service des transports, de 2 assistants et de 3 commis; d'un chef du service de la locomotion et d'un sous-chef; d'un chef du service des voitures et waggons.

Les chefs de la locomotion et du service des voitures dirigent les ateliers de construction et de réparation à Ashford. Les bureaux du premier se composent de 7 commis et dessinateurs, ceux du second de 4 commis et dessinateurs.

Le service de la voie et des travaux est confié à un ingénieur en chef et 2 aides ingénieurs ⁽⁴⁾, assistés de 6 commis.

Toute la direction et l'administration, y compris le personnel des bureaux des ateliers et des magasins, se compose donc de 9 employés supérieurs, de 5 employés en sous-ordre et de 56 teneurs de livres, commis, dessinateurs et aides; ce qui fait un total de 70 employés, ceux du bureau des transferts non compris.

Nous avons dit, dans la discussion générale, qu'au Great-Northern Railway il y a 10 employés supérieurs, à l'exclusion du bureau des transferts des actions et 64 commis, les commis et dessinateurs de l'atelier central des réparations compris.

La longueur de la ligne exploitée est de 388 1/2 kilomètres; le nombre des stations est de 67 ⁽⁵⁾. Un parcours de 2,167,563 kilomètres fait par les convois depuis le 1^{er} janvier jusqu'au 30 juin 1851, donne la mesure du mouvement des voyageurs et des marchandises.

La direction est composée comme suit :

Division administrative :

1 secrétaire; 1 chef de bureau et 6 commis sont attachés au secrétaire.

1 chef de la comptabilité et du contrôle avec un personnel de 30 commis.

⁽¹⁾ Il y a un chef des transports et un commis à Bristol.

⁽²⁾ Le South-Eastern n'est pas en relation avec le Clearing House.

⁽³⁾ Le conservateur des approvisionnements a six commis sous ses ordres.

⁽⁴⁾ La Compagnie a eu, en outre, à son service deux autres aides-ingénieurs pour la surveillance des travaux de construction qui sont achevés depuis peu de jours. Ces travaux ont exigé l'emploi de 6 dessinateurs. Les devoirs de ces deux aides-ingénieurs ont cessé.

⁽⁵⁾ On n'indique que le Great-Northern proprement dit. La Compagnie exploite aussi l'East Anglian Railway qui a une longueur de 98 kilomètres et 25 stations.

1 conservateur des approvisionnements (1).

1 clerc du domaine de la Compagnie.

1 chef du bureau de l'enregistrement pour le transfert des actions et 4 commis.

Division exécutive :

1 directeur général assisté de 2 commis.

1 chef du service des transports assisté d'un chef de bureau et de 4 commis.

1 chef du service des marchandises avec 3 commis et 1 aide.

1 chef du service des charbons et 3 commis (2).

1 ingénieur chef de la locomotion.

L'ingénieur chef de la locomotion dirige tout le service des machines et de l'entretien des voitures et waggons. Il a son siège à l'atelier central de Boston. Ses bureaux se composent, pour le service central et pour celui de l'atelier, de 1 chef de bureau, 10 commis et 2 dessinateurs.

1 ingénieur en chef de la ligne (3).

L'Eastern-Counties Railway a une longueur de 518 kilomètres; ses stations s'élèvent au nombre de 96; le parcours des trains a été pendant les 6 premiers mois de cette année de 2,040,379 kilomètres; les recettes se sont élevées à 9,500,000 francs.

La direction et l'administration se composent de :

1 président, directeur général.

1 employé du secrétariat est attaché au cabinet du président.

1 secrétaire, 3 commis, l'employé dont nous venons de parler compris.

1 ingénieur chargé de l'entretien de la voie, des stations, des bâtiments, des constructions nouvelles, 1 assistant, 1 teneur de livres, 2 commis, 2 dessinateurs (4).

1 chef du service des transports dont le bureau est composé de 5 commis et 3 aides.

1 chef du service des marchandises.

(1) Le conservateur des approvisionnements a sous ses ordres 10 garde-magasins et commis employés dans les dépôts.

(2) Le Great-Northern fait le commerce de charbons.

(3) Ce service n'est pas organisé d'une manière définitive, une grande partie du réseau étant encore en construction.

(4) M. Ashcroft qui est un des ingénieurs pratiques les plus capables de l'Angleterre, fait, avec l'assistance d'un seul agent et un bureau composé de trois commis et deux dessinateurs, tout le service de la route et des bâtiments. L'entretien se fait par les ouvriers de la Compagnie. La ligne est divisée en sections de 40 à 45 kilomètres; à la tête de chaque section se trouve un surveillant dont les devoirs sont les mêmes que ceux des surveillants à notre chemin de fer. Il n'y a pas d'intermédiaire entre M. Ashcroft et son aide-ingénieur et les surveillants, lesquels sont pris parmi les ouvriers qui montrent le plus d'intelligence et de zèle et ont une instruction suffisante pour dresser un état et faire un rapport.

L'Eastern-Counties Railway qui était autrefois un des chemins de fer le plus mal entretenus, est actuellement en très-bon état d'entretien.

Il y a dans les bureaux du chef de ce service 9 commis et 3 aides. 2 contrôleurs ambulants sont sur les lignes⁽¹⁾.

1 ingénieur de la locomotion, 1 assistant, 13 commis, 3 dessinateurs. — Ce personnel est pour le service central et pour les ateliers de Stratford.

1 comptable et trésorier, 1 teneur de livres, 3 commis, 3 aides.

1 chef du contrôle, 13 commis, 11 aides.

1 chef du bureau des transferts, 4 commis.

Ce qui fait un personnel de 8 employés supérieurs, à l'exclusion du chef du bureau des transferts, 4 employés en sous-ordre et 75 commis, dessinateurs et aides.

Le grand réseau qui porte le nom de London et North Western est une fusion de plusieurs lignes qui, il y a quelques années, avaient chacune une administration indépendante. C'étaient le chemin de fer de Londres à Birmingham, le Grand junction et le chemin de Manchester à Birmingham. D'après l'acte d'amalgamation, chacune de ces lignes devait, pendant cinq ans, conserver son propre comité d'exploitation, placé sous l'administration et le contrôle d'un seul conseil d'administration. Il y avait là une cause de complication. Cependant on a tâché de rendre le mécanisme le plus simple possible tout en restant dans les termes de l'acte.

La ligne est donc partagée en trois divisions, ayant ensemble 188 stations de voyageurs et 99 stations de marchandises. Le mouvement des voyageurs et des marchandises, en ne considérant que le nombre et le poids, est le double de ce qu'il est sur nos lignes. La Compagnie est en relations directes avec 36 autres lignes, fournit à quelques-unes le matériel roulant et fait leur traction. Ses recettes pour le 1^{er} semestre de l'année se sont élevées à 30,900,000 francs et le parcours des trains a été de 8,377,435 kilomètres.

Voyons quels sont les employés chargés de la direction de cette Compagnie colossale.

Il y a :

1 secrétaire, 1 sous-secrétaire et 2 commis⁽²⁾.

1 caissier, 1 assistant et 1 commis.

1 chef du contrôle, 48 commis et aspirants.

1 comptable, 2 teneurs de livres et 1 commis⁽³⁾.

(1) L'Eastern-Counties Railway ne se sert pas, comme le London et North Western, le Great Western et le Great Northern, de l'entremise d'agents dans le trafic des marchandises et fait son propre camionnage. La Compagnie a 203 chevaux répartis dans 33 stations. Le service des marchandises est une branche d'autant plus difficile à gérer à ce chemin de fer, que le Great Northern lui fait une grande concurrence que M. Mosely soutient avec bonheur, à force d'activité et de zèle. La Compagnie qui se trouvait, il y a quelque temps, dans une situation déplorable par suite des mêmes causes qui agissent chez nous, se relève sous l'autorité énergique et l'intelligence de M. Waddington que les actionnaires ont mis, au mois de mars dernier, à la tête de l'entreprise.

(2) Il y a en outre un secrétaire qui a sa résidence à Liverpool et qui est spécialement chargé de la comptabilité du capital de la Compagnie. Il y a aussi un directeur local à Liverpool.

(3) Le bureau du transfert des actions est composé de 17 commis. En 1846, il y avait 21 commis attachés à ce bureau. Le nombre des propriétaires d'actions était alors de 2,145 ; il était

Le bureau de domaine est composé de 4 commis.

Voilà tout le personnel de l'administration.

La direction de l'exploitation est composée de :

1 directeur général au cabinet duquel sont attachés 2 commis et 1 surnuméraire ⁽¹⁾.

1 directeur des transports assisté de 3 commis.

1 ingénieur de la locomotion pour la division du Sud. Cette division a une longueur de 533 kilomètres.

Son bureau est composé de :

1 chef de bureau, 4 commis, 3 aides, 1 payeur, 1 timekeeper, 1 magasinier ⁽²⁾.

1 ingénieur de la locomotion pour la division du Nord qui a une longueur de 699 kilomètres ⁽³⁾.

Le personnel de son administration se compose de :

1 assistant, 1 chef de bureau, 13 commis, 2 dessinateurs, 1 magasinier

1 ingénieur de la locomotion et 1 aide composent le personnel de la division du Nord-Est, laquelle a une longueur de 138 kilomètres ⁽⁴⁾.

Pour l'entretien des voitures il y a :

1 chef d'atelier à Londres et 1 à Crewe, dont le personnel de bureau se compose de 1 magasinier, 2 commis payés sur état de salaires et 1 timekeeper.

Pour l'entretien des waggons il y a :

A Camden, 1 directeur d'ateliers, 3 commis, 1 dessinateur, 1 magasinier, 1 timekeeper; à Manchester, 1 chef d'ateliers, 1 commis.

A la tête du service de l'entretien de la route et des stations se trouvent 2 ingénieurs principaux, l'un ayant son siège à Londres, l'autre à Warrington. Au premier sont attachés 1 ingénieur assistant et 1 architecte; son bureau est composé

en 1850 de 18.332. Le capital nominal n'était en 1846 que de 16,800,000 livres sterling, il était en 1850 de 25,200,000 livres; ainsi un nombre inférieur de commis suffit aujourd'hui à un travail presque double. Nous avons cité ce fait pour prouver qu'il est possible d'introduire des économies dans des branches de service qui, en apparence, en sont le moins susceptibles. — « Pour que ce travail se fasse par 17 commis au lieu de 42, comme il en aurait fallu si l'on » avait cru qu'avec l'augmentation du travail, il fallait augmenter le personnel, j'ai recherché » si le travail ne pouvait pas être mieux réparti, et ce que pouvait faire avec une meilleure » répartition de travail un employé actif et intelligent, et quand j'ai eu l'esprit à l'aise sur ce » point, j'ai décidé qu'il en serait ainsi. » Voilà ce que nous disait M. Charles Steward, l'homme qui remplit avec tant de distinction les fonctions de secrétaire de cette grande entreprise.

⁽¹⁾ Soixante à soixante-dix lettres sont expédiées journellement du cabinet du directeur général.

⁽²⁾ 4 dessinateurs sont payés sur les états de salaires. — L'ingénieur de la locomotion de la division du Sud a sous sa surveillance 231 locomotives; il a sous ses ordres tout le personnel qui y est attaché et dirige le grand établissement de Wolverton.

⁽³⁾ L'ingénieur de la locomotion de la division du Nord a sous sa surveillance 271 locomotives; il commande à tout le personnel et dirige l'établissement de Crewe.

⁽⁴⁾ L'ingénieur de la locomotion pour la division du Nord-Est a sous sa direction les ateliers de Longsight et 58 locomotives avec le personnel.

de 3 commis et 2 dessinateurs. L'autre a dans son bureau 1 commis et 1 dessinateur. Il y a des ingénieurs assistants à Chester, Stafford et Manchester.

En résumé :

L'administration centrale du London et North Western Railway se compose de 4 employés supérieurs, 2 employés en sous-ordre et 58 commis ;

La direction de l'exploitation se compose, outre le directeur-général, de 6 chefs de service, de 4 chefs d'atelier-chefs de service, de 6 employés en sous-ordre.

En considérant comme faisant partie de la direction les trois chefs de station préposés à la surveillance des bureaux, des ouvriers des stations et des aiguilleurs des trois divisions du réseau, et les 2 inspecteurs de la police des lignes, on obtient un total de 22 employés, assistés de 53 commis, dessinateurs, etc. Ce qui fait, pour l'administration, la direction, le service actif de la route et les ateliers, un total de 139 agents.

Voilà donc cinq réseaux de chemins de fer, dont quatre se trouvent à peu près dans la même situation que le chemin de fer belge, sous le rapport du nombre des stations, de la dissémination du personnel à diriger, du mouvement des convois, des recettes ; et quelle est la différence du chiffre du personnel de leur administration avec celui de la nôtre ? Là le *maximum* est de 87 ; en Belgique le chiffre est de plus de 200. Voilà un chemin de fer dont l'étendue, le nombre de stations, les difficultés d'exploitation sont plus que double de ceux du chemin de fer belge, sur lequel la circulation est à peu près cinq fois plus forte que sur nos lignes, dont les recettes sont le quadruple de celles que nous faisons, et où 139 employés suffisent au travail.

On dira peut-être que le travail s'y fait moins bien, que la comptabilité y exige moins d'écritures, que quelques-unes des lignes dont nous venons de parler ont, pour leurs décomptes avec les administrations étrangères, l'assistance de l'admirable institution du Clearing-House, qu'elles emploient des agents dans le trafic des marchandises. Peut-être dira-t-on que les Compagnies ont à leur tête des conseils d'administration et des comités lesquels remplacent un grand nombre d'employés.

Nous répondrons brièvement à chacune de ces objections.

Le travail des bureaux y est aussi bien fait qu'ils se fait à notre administration. Nous parlons d'expérience ; car pendant un mois nous avons passé toutes nos heures dans les bureaux des Compagnies dont nous venons de parler.

La comptabilité n'y exige pas moins d'écritures que chez nous et elle a l'avantage d'être pour certains services, pour la locomotion et le matériel par exemple, plus complète, plus minutieuse que la comptabilité du chemin de fer belge.

L'assistance du Clearing-House est une chose très-importante, nous l'avouons. Nous croyons que si le London et North - Western n'avait pas le secours du Clearing-House, il aurait de la peine à débrouiller ses comptes avec les nombreuses Compagnies avec lesquelles ce chemin de fer est en relations, ou plutôt ces relations ne pourraient pas exister comme elles existent aujourd'hui.

Mais qu'on n'invoque point cet argument pour faire croire qu'il nous faut, parce que nous n'avons pas l'assistance d'une pareille institution, un nombre d'employés beaucoup plus considérable. Quels sont donc ces nombreux chemins de fer avec lesquels nous avons des décomptes à faire ?

Il y en a à peine six ou sept. Mais le Great-Western et le South-Eastern sont aussi en relations avec des lignes étrangères et ne sont pas associés au Clearing-House, et cependant le nombre de leurs employés n'est pas beaucoup plus élevé. Au surplus, pour couper court à l'objection, nous dirons que nos critiques ne frappent pas sur le bureau de la vérification.

Quant à l'emploi d'agents dans le trafic des marchandises, cet emploi n'est pas de nature à diminuer le nombre des employés de l'administration centrale. Cet emploi peut avoir quelque influence sur le nombre des commis dans les stations, parce que le travail pour l'embarquement et le débarquement des marchandises s'en trouve facilité; mais, hors de ce cercle, l'intervention des agents reste sans effet sur le nombre du personnel.

Pour ce qui concerne le conseil d'administration ou le *board* et les comités, il n'est pas possible qu'on leur attribue le caractère d'employés. C'est une réunion d'hommes commis par les actionnaires pour l'examen final et la décision de certaines affaires, préalablement examinées par les employés de la Compagnie, qui leur en rendent compte et sur lesquelles ils se prononcent dans des réunions mensuelles ou hebdomadaires. Une pareille administration ne vaut certes pas, comme travail, le travail journalier d'un ministre. Elle ne le vaut ni pour l'expédition des affaires, ni pour l'unité de la marche de l'administration.

Telle est la comparaison qu'un membre de la section centrale a faite du personnel attaché au service général de certains chemins de fer étrangers, avec celui qui compose la direction du chemin de fer belge.

Il s'est exprimé ensuite dans les termes suivants :

« De notables réductions pourraient être faites dans le personnel du service de la direction de notre chemin de fer.

» Nous le disons avec une conviction qui ne nous est venue qu'après une longue observation des faits; longtemps nous avons douté, nous avons été arrêté par des incertitudes; souvent nous sommes revenu sur nos pas en nous disant que, si nos propositions devaient être acceptées, elles priveraient une foule d'employés d'une partie de leurs moyens d'existence; puis il nous est venu des doutes sur l'accueil que ferait la Chambre à nos propositions. La Chambre est prudente, elle n'acceptera que les modifications dont une expérience approfondie lui aura fait connaître l'utilité. Or, cette expérience, une partie de la Chambre ne l'a pas; chaque membre de la Chambre, comme tout le monde, se dit que le nombre des employés à l'administration du chemin de fer est trop grand; mais peu de membres ont décomposé les rouages dont cette lourde machine se compose; peu de membres savent quels sont les besoins de chaque service. Comment, nous sommes-nous dit, la Chambre accepterait-elle les réductions que nous croyons utiles, lorsque le Ministre des Travaux Publics viendra lui dire qu'il les trouve détestables et qu'il ne peut pas répondre du service si la Chambre adoptait nos modifications? Nous avons donc bien des raisons pour ne pas faire ces propositions; mais nous avons acquis une conviction si profonde que le chemin de fer ne peut être sauvé qu'au moyen d'une grande réforme, que nous avons cru devoir au pays et au chemin de fer de mettre tout sentiment personnel de côté. »

Déjà nous avons dit que la comptabilité des diverses branches de service doit se centraliser au Département. Une partie de cette comptabilité doit y arriver sans

avoir passé par les mains du directeur ou par les bureaux de la direction ; une autre ne doit y passer que pour y recevoir une vérification provisoire. La vérification tout entière en détail de la comptabilité doit être dans les mains de l'administration ; c'est sa boussole, ce sont les yeux par lesquels elle doit voir dans les actes de la direction.

Voyons comment les choses se passent dans les Compagnies ; prenons pour exemple le trafic des voyageurs. C'est l'administration et non la direction qui délivre aux différentes stations les billets des voyageurs. Les stations sont débitées de leur montant sur un grand livre tenu à l'administration. Chaque station envoie journellement au bureau du contrôle, qui est indépendant de la direction et fait partie de l'administration proprement dite, un tableau indiquant le nombre, la classe, le *numéro* et la valeur de tous les billets émis pour chaque station locale et étrangère. — Les billets recueillis dans les diverses stations, par des agents qui ne sont pas placés sous les ordres de celui qui a émis les billets, sont envoyés directement par eux au bureau du contrôle.

Les tableaux sont vérifiés dans toutes leurs parties et contrôlés sur les billets numérotés reçus des stations. Les fonds sont envoyés chaque jour de chaque station au caissier ou versés à la banque, qui font connaître dans la journée le montant de chaque somme reçue de chaque station. Les sommes indiquées dans les tableaux subissent un nouveau contrôle sur les déclarations du caissier et de la banque. En cas de différences, une explication immédiate est demandée aux stations, et l'employé est au besoin forcé en recette ; un état des erreurs et des irrégularités dans la collecte des billets est remise à la direction.

Prenons un autre exemple : la liste hebdomadaire de salaires des ouvriers des ateliers de réparation et de construction de voitures. Cette liste est dressée dans les bureaux du chef de service, elle est certifiée par la direction générale et passe pour examen et vérification en détail au bureau du contrôle.

Elle n'est soumise pour ordonnance de paiement au comité de finances qu'après avoir été revêtue du visa du bureau du contrôle. — La somme des salaires payés pour la semaine correspondante de l'exercice précédent est indiquée sur l'état et les différences sont expliquées par le chef de service.

Le bureau de la vérification et du contrôle en détail devrait donc disparaître de l'état du personnel de la direction.

Le personnel du service des approvisionnements devrait être transféré au Département.

Une division entière devrait être supprimée ou plutôt deux services devraient être complètement réformés.

La division qui devrait disparaître, c'est celle du service technique ; les deux services qui devraient être réformés, ce sont le service de la locomotion et celui des routes.

L'économie dans ces services est impossible dans l'état actuel de l'organisation ; il est impossible que ces services marchent d'une manière convenable. Il y a pour cela trop de maîtres, il y a trop de prétentions qui luttent ensemble, il n'y a, répétons-le, point de responsabilité.

Si l'on veut de l'ordre dans le service de la locomotion, si l'on veut que ce service coûte moins et qu'il soit mieux fait, qu'on mette à la tête de la traction un

seul homme ayant sous ses ordres tout le personnel attaché à ce service et sous sa direction, sous sa surveillance immédiate les ateliers de réparations. On aura alors à la tête du service un homme intéressé à bien faire, un homme intéressé à maintenir son matériel dans l'état le plus convenable, à l'entretenir de la manière la plus économique possible, à en faire la meilleure répartition possible, à en retirer l'usage le plus grand possible, parce que cet homme sera réellement responsable. Aujourd'hui il n'y a de responsabilité pour personne. Si on n'utilise pas plus complètement notre matériel, si des locomotives restent pendant deux et trois années dans les ateliers de Malines, si les réparations nous coûtent un prix excessif, si nous avons au magasin central certains approvisionnements triples de ce que le service de la locomotion demande, si nous y avons pour une valeur considérable d'objets destinés à ce service qui sont mis au rebut quoiqu'ils n'aient jamais servi, à qui en imputerez-vous la faute? A personne, parce qu'il y a trop de gens qui ordonnent, qui ont des avis à émettre. Mettez un seul homme à la tête du service et si le service vous coûte trop, s'il y a des fautes, des abus, cet homme sera le seul coupable devant l'administration et devant le pays.

Au London et North-Western, pour le réseau du Sud, qui a un développement de 532 kilomètres et qui présente, à cause de ses nombreux embranchements, des difficultés d'exploitation bien autrement grandes que celles que présente le réseau belge, il n'y a, comme nous l'avons dit, qu'un seul homme pour diriger, pour surveiller toute la locomotion, pour diriger et surveiller les ateliers de réparations. M. Mac Connel a sous ses ordres 231 locomotives, 155 conducteurs mécaniciens, 156 chauffeurs et un personnel de 846 individus employés dans les ateliers ou dans les stations à locomotives. Son activité suffit à cette tâche; il est seul pour ce service. Il n'a que l'assistance de 3 contre-maitres dont 2 à l'atelier central de Wolverton et 3 sur les lignes, et il n'y a certes pas au monde un chemin de fer où le service se fasse plus régulièrement et où les machines soient dans un meilleur état d'entretien que sur cette partie du London et North-Western dont M. Mac Connel a la direction. Nous n'avons au 1^{er} janvier 1881 que 170 locomotives. Notre réseau n'a que 93 kilomètres de plus; notre mouvement n'est pas à beaucoup près aussi considérable. Pourquoi un homme capable, assisté d'un bon sous-chef, d'un bon directeur d'atelier et d'un certain nombre de contre-maitres sur les lignes, ne suffirait-il pas? Oui! il suffirait si on voulait qu'il suffise.

Le chef de la locomotion devrait avoir un personnel de bureau, mais ce personnel serait beaucoup moins considérable que celui employé aujourd'hui à cette branche du service.

Il en est de même du service de la voie. Qu'on centralise ce service; qu'on place à sa tête un ingénieur en chef qui dirige tout le service, qui ait pour aide deux ingénieurs, un architecte si l'on veut, et un petit nombre de bons conducteurs, hommes de pratique, et non point des jeunes gens récemment sortis de l'école. Avec un pareil personnel assisté des surveillants de sections, nos lignes, nos stations seront beaucoup mieux entretenues que dans l'état des choses actuel; car dans cette branche de service aussi il y a la même absence de responsabilité que dans les autres services.

Si cette organisation était mise en pratique, la division technique actuelle disparaîtrait naturellement, la place serait prise par la direction de la locomotion et

par celle de la voie. L'inspection et le bureau techniques au département seraient supprimés.

L'atelier des locomotives de l'arsenal de Malines passant dans les mains de l'ingénieur de la locomotion, l'entretien des voitures et waggons devrait être organisé en service spécial. Cette branche est suffisamment importante pour mériter un chef. L'entretien et le renouvellement des voitures et waggons coûte, chaque année, des sommes considérables. La récapitulation des travaux exécutés aux ateliers de voitures à l'arsenal de Malines, pendant l'année 1850, donne un chiffre qui s'élève à 1,178,824 francs. Si l'on y ajoute les dépenses de réparation dans les ateliers des stations, lesquelles sont évaluées à 50,504 francs, on obtient un chiffre de plus de 1,200,000 francs. Nous avons cité plusieurs chemins de fer où l'entretien des voitures et waggons est placé sous la direction d'un chef de service spécial; il en est ainsi au Great-Western, au South-Eastern et au London et North-Western; il serait convenable qu'il en fût de même ici. Autrefois au moins il y avait pour cet entretien un chef d'ateliers spécial; aujourd'hui il n'y a plus qu'un chef d'ateliers pour les locomotives, les voitures et les waggons (*). On a divisé ce qui devait être réuni et on a concentré le travail qui devait être divisé.

Nous avons dit dans la discussion générale qu'il était nécessaire d'avoir, à la tête du service des transports des voyageurs et du service des marchandises, des chefs responsables. Nous ne nous étendrons plus sur ce point; nous répéterons seulement que cette réforme aurait pour conséquence la suppression de l'inspection générale et du bureau du service commercial, institués par l'arrêté royal du 27 janvier 1850.

Nous désirons ces réformes dans l'intérêt du service.

Nous les demandons dans l'intérêt des employés du chemin de fer.

Il faut qu'on se pénétre bien d'une chose, c'est que, si l'on veut conserver le chemin de fer dans les mains de l'État, il faut que l'administration de l'État soit aussi bonne et aussi économique que celle des Compagnies.

Il faut choisir entre deux choses : ou administrer comme les Compagnies, ou vous préparer à voir l'opinion publique déclarer votre impuissance et vous forcer à abandonner le chemin de fer à la direction intelligente de l'intérêt privé.

Il faut simplifier le mécanisme, nous le répétons jusqu'à satiété. Il ne servirait à rien de ne déplacer que les rouages et de laisser le mécanisme ce qu'il est.

Tels sont les motifs qu'un membre de la section centrale a fait valoir à l'appui d'une proposition ayant pour objet de réduire le chiffre des charges ordinaires et permanentes de l'art. 58 à une somme de 800,000 francs, à diviser dans certaines proportions entre les divers services de l'exploitation.

M. le Ministre s'est opposé à cette réduction.

La section centrale, de son côté, a déclaré ne pas pouvoir s'y associer, n'ayant

(*) Les mesures générales concernant la marche des travaux d'entretien des voitures dans les stations sont soumises à un ingénieur chargé de la surveillance du service général des voitures. — Mais nous avons vu que la dépense de cet entretien n'est que de 50,504 francs d'après une note fournie par la direction. La grande dépense se fait à l'arsenal de Malines où le nombre des ouvriers de la division des voitures était au mois de septembre dernier de 320.

pas les éléments nécessaires pour donner, sans autre préparation, son jugement sur une proposition d'une nature aussi grave.

Au reste, la section centrale a décidé que les observations de l'honorable membre seraient insérées au rapport, afin que l'attention du Gouvernement et de la Chambre soit appelée sur les modifications qui y sont proposées.

Un membre a demandé que les articles relatifs au chemin de fer, qui sont les mêmes que ceux votés au budget de l'exercice 1851, soient votés sans modification.

La majorité de la section centrale, dans le but de rendre possible le vote du budget avant la fin de l'année, s'est associée à cette proposition.

Elle a pensé également qu'il est nécessaire de maintenir l'autorisation qui a été accordée, l'année dernière, à M. le Ministre, de transférer certaines allocations d'un chapitre à un autre.

La majorité de la section a pris cette résolution, en vue de faciliter la réorganisation de divers services ressortissant au Département des Travaux Publics et notamment de l'administration du chemin de fer, des postes et des télégraphes.

ART. 59 (art. 55). *Primes à accorder aux fonctionnaires et employés des diverses branches de service* . fr. 140,000 00

Cet article ayant soulevé des objections au sein de la section centrale. M. le Ministre lui a fait parvenir la note suivante :

- » Le système des primes institué par mon honorable prédécesseur était un » essai.
- » Il avait pour but d'intéresser le personnel à réduire les dépenses d'exploitation » et à utiliser complètement le matériel des transports.
- » Les bases de l'application laissent à désirer, mais il ne faut pas perdre de vue » qu'il s'agissait d'un *essai*.
- » Les primes allouées pour 1850 se sont élevées à la somme de fr 72,561-09.
- » Elles étaient basées :
- » Pour le premier semestre :
- » 2 centimes par expédition ;
- » 1 centime par tonneau reçu et expédié.
- » Pour le second semestre :
- » (Voir l'arrêté royal en date du 30 juin 1850, inséré au *Moniteur*.)
- » La somme de fr. 72,561-09 a été répartie entre 278 agents.
- » Pour 1851 il n'a rien été alloué, parce que l'administration a voulu se rendre » compte des résultats de 1850, avant de tenter un nouvel essai établi sur de nou- » velles bases.
- » La question des primes est de la plus haute importance à cause de leur » influence sur les dépenses. Il suffit, pour s'en faire une idée, de se rappeler que » la prime sur l'économie du coke a eu pour résultat de réduire de 150 kilogram- » mes à 52 la consommation par locomotive-lieue.
- » Dans ce moment la question fait l'objet d'une étude sérieuse et, sous peu, » j'espère soumettre à la sanction de Sa Majesté un nouveau projet de répartition » des primes, dans lequel seront mises à profit les leçons de l'expérience. »

Un membre de la section centrale, de son côté, a émis l'opinion suivante :

Nous sommes d'avis, a-t-il dit, avec M. le Ministre, que la prime pour l'économie du coke est une mesure utile ; non-seulement nous croyons avec lui que la question des primes est de la plus haute importance ; mais nous n'hésitons pas à dire que toute mesure, ayant pour objet d'intéresser aux économies à introduire dans l'exploitation et aux produits du chemin de fer les fonctionnaires et les employés, qui peuvent concourir de leur action au succès de l'entreprise, présente des avantages. C'est appeler à son secours l'intérêt privé, qui est toujours si habile et si puissant.

Le chemin de fer de Paris à Orléans prélève, en faveur de ses employés, un tantième sur ses bénéfices annuels. Les Compagnies anglaises du London, Brighton and South-Coast railway et du South-Western ont adopté un système au moyen duquel l'intérêt de leurs agents se confond avec celui des actionnaires. Nous pourrions citer plusieurs chemins de fer où le traitement des employés se règle sur les bénéfices de l'année.

Nous approuvons donc le principe ; nous n'y mettons qu'une seule réserve, c'est qu'il n'en soit pas fait à une ou deux fractions de service, une application spéciale qui donne à la mesure le caractère fâcheux du privilège, mais que la mesure reçoive une application générale.

L'administration du chemin de fer de l'État est composée d'un ensemble de services liés par des intérêts solidaires. Chacun de ces services, agissant dans sa sphère spéciale, ne saurait avoir d'autre résultat qu'une complète stérilité ; mais réunis, vivifiés par leurs rapports communs, par leur concours réciproque, ils sont, dans leur ensemble, d'une fécondité d'autant plus grande, que leur solidarité a été plus étroite.

Or, attribuer à un service, ou à une fraction de service, des résultats qui sont l'œuvre de tous, c'est consacrer un principe injuste ; c'est enrichir quelques fonctionnaires, avec le fruit d'efforts qui ne leur sont pas dus tout entiers ; c'est créer des catégories mieux rémunérées, avec le produit du travail général.

Mais, dira-t-on, ce sont des efforts individuels qu'on a voulu récompenser, parce que ces efforts individuels ont seuls produit l'économie qui a été obtenue.

Nous n'admettons pas cette opinion. Vous donnez de fortes primes à quelques agents qui appartiennent au service de la locomotion, parce que la dépense de traction, par voiture et par lieue, a été moindre que le prix que vous aviez fixé. Sont-ce les quatre espèces d'agents que vous appelez à partager les primes entre eux qui soient capables de produire, par leurs seuls efforts, une diminution des frais de traction ?

La composition des trains, l'état de la route, ne sont-ce pas aussi des éléments dont il faut tenir compte ?

Or, si vous récompensez seulement les quatre agents de la locomotion, ne les récompensez-vous pas au détriment des agents qui ont entretenu la route, des chefs de station qui ont formé les convois avec intelligence ?

Nous sommes heureux que M. le Ministre n'approuve pas lui-même les bases du système ; car nous sommes persuadé que si elles étaient maintenues, il en résulterait, entre les divers services, un antagonisme qui aurait des suites très-fâcheuses.

La section centrale a voté l'article sur la déclaration que nous avons reproduite ci-dessus de M. le Ministre.

§ 2. — SALAIRES.

La 6^e section demande si certains traitements ne sont pas payés sur le crédit qui est alloué au budget, pour salaires.

M. le Ministre répond à cette question :

« Certains agents subalternes de l'exploitation, tels que les portiers, les peseurs, » les garçons de bureau, étaient précédemment commissionnés comme employés » et payés sur le crédit affecté au personnel.

» Ces agents, ne remplissant que des fonctions purement matérielles, ont été » reportés dans la catégorie des ouvriers.

» Cette mesure, dont les motifs ont été exposés dans les Développements à » l'appui du budget de 1880 (page 44), n'a été mise à exécution qu'après le vote » et la promulgation de ce budget, dont les chiffres avaient été modifiés en consé- » quence du transfert à opérer de l'allocation pour le personnel à celle pour les » salaires.

» La sanction de la Législature a donc été donnée à la mesure en question. »

ART. 60 (art. 54). *Service général. — Direction* fr. 16,400 00

Adopté.

ART. 61 (art. 55). *Entretien, surveillance et police de la route*, fr. 1,120,000 00

Diverses questions qui se rattachent à l'entretien de la route ont été traitées à propos de cet article.

La 6^e section a demandé s'il ne serait pas possible de diminuer les frais d'entretien de la route, en adoptant le mode d'adjudication.

M. le Ministre a répondu à cette question, dans les termes suivants :

« Le mode d'adjudication serait peut-être préférable si le chemin de fer était » construit sans passages à niveau. Mais ici le personnel des gardes-barrières est » en grande partie utilisé à l'entretien. Il en est de même pour les signaux. Si l'on » adoptait le système d'adjudication, il faudrait donc solder directement le per- » sonnel actuel, et indirectement celui de l'entrepreneur.

» En présence surtout du grand nombre de billes et de rails qui devront encore » être remplacés pendant quelques années, ce dernier mode serait plus coûteux et » offrirait moins de garanties de sécurité.

» En ce qui concerne les travaux d'art, le système d'adjudication a été poussé » aussi loin qu'il semble utile de le faire. Ainsi l'on fait adjuger publiquement la » fourniture de tous les matériaux qui en sont susceptibles, tels que gravier, bois, » pavés, briques, ardoises, tuiles, etc. »

Cette réponse de M. le Ministre a donné lieu aux observations suivantes, dans le sein de la section centrale :

Si l'organisation du service des routes était meilleure, si l'on n'avait attaché à

ce service, si important, que des employés ayant des connaissances pratiques, la 6^e section aurait peut-être eu tort de demander qu'on substitue au système d'entretien en régie le système d'entretien par entreprise. L'État peut faire les travaux d'entretien à aussi bon marché et aussi bien que des entrepreneurs, pourvu qu'il choisisse bien ses agents. Si l'on adopte le système de l'entretien par entreprise, il faut un personnel double pour la surveillance ; il faut le personnel du chemin de fer et celui de l'entrepreneur. Il ne peut donc y avoir aucun avantage dans ce mode d'entretien, si le chemin de fer a des agents à son service qui mettent dans l'exécution des travaux autant de soin, autant d'intelligence et d'économie qu'on en trouve chez les entrepreneurs. Mais, disons-le, c'est là une chose si difficile que même des Compagnies ont cru devoir donner l'entretien de la voie, des travaux d'art et des stations et jusqu'aux travaux de renouvellement à des entrepreneurs. Ainsi, les Compagnies des chemins de fer de Paris à Rouen et de Rouen au Havre ont fait des traités avec des entrepreneurs pour l'entretien à forfait de tous les ouvrages qui constituent leurs lignes ou qui en dépendent. Plusieurs Compagnies anglaises ont suivi le même système ; le plus grand nombre des lignes sont entretenues par des entrepreneurs à forfait, et quelque difficiles que soient les Compagnies sur le choix de leurs agents, on en est encore à rechercher quel est le système d'entretien qui, en définitive, est le plus avantageux (1).

Quant à nous, nous en sommes convaincus : si on ne veut pas organiser le service des routes, comme il est organisé à l'Eastern Counties railway ou sur la ligne de Manchester à Birmingham, le système le plus avantageux serait de passer des marchés avec des entrepreneurs à forfait, alors même que les dépenses du personnel des garde-barrières fussent rester les mêmes qu'aujourd'hui ; ce qui n'est pas tout à fait indispensable. En effet, les Compagnies, qui ont un grand nombre de passages à niveau, mettent les garde-barrières à la charge des entrepreneurs, qui les employent, sans préjudice pour la police, à l'entretien de la route, de la même manière qu'ils sont employés sur nos lignes. Quelquefois aussi la garde des barrières où le passage est moins fréquent, est confiée à des femmes. Dans ce cas, on loge un ménage dans la maison de garde, à la charge que la femme veillera sur la barrière. « Les arrangements pris avec les entrepreneurs de la ligne nous ont » permis, disent les administrateurs du chemin de fer de Paris à Rouen, dans leur » rapport de 1850, de simplifier beaucoup la surveillance de la voie et d'intro- » duire sur notre ligne les modifications qu'une longue expérience a consacrées en » Angleterre. »

Ce que les Compagnies peuvent faire, nous pouvons le faire également. Mais que faut-il essentiellement ? La volonté.

Outre le crédit de 708,816 francs alloué pour faire face aux dépenses exigées par les inondations de février et d'août 1850, le service de la surveillance et de l'entretien des routes et bâtiments a coûté, en 1850, les sommes suivantes :

(1) Voyez le Rapport adressé à la direction du London et North Western Railway, par la commission chargée d'examiner la question de la détérioration de la voie. Londres, 1849.

Traitement du personnel des routes fr.	(¹) 96,660 00
Salaires.—Entretien, surveillance et police de la route (art. 48 du budget).	1,083,674 24
Salaires. —Entretien et amélioration des routes, stations, etc. (art. 52)	197,011 09
Total fr.	<u>1,379,345 30</u>
Fournitures (art. 52 du budget). fr.	182,321 54
Renouvellement des billes et des fers de la voie (art. 53)	866,918 63
Total fr.	<u>1,049,439 99</u>
Ce qui fait, pour dépenses de personnel fr.	2,206 93
et pour dépenses de matériaux.	1,679 10
Total par kilomètre de ligne fr.	<u>3,886 05</u>

Nous n'attachons pas plus d'importance qu'il ne faut aux comparaisons que l'on peut faire de ces dépenses avec celles d'autres chemins de fer ; nous savons très-bien qu'on ne peut pas comparer une ligne dont la construction a commencé en 1834 et a été terminée en 1848, avec un chemin de fer construit en entier depuis peu d'années ; nous savons que les prix des matériaux, du fer, du bois, de la main d'œuvre varient selon les pays ; cependant quelques chiffres comparatifs peuvent être utiles.

Les dépenses d'entretien et de surveillance, y compris le personnel et les dépenses diverses du service central, au chemin de fer du Nord, se sont élevées, en 1850, à 2,515 francs par kilomètre.

Au chemin de fer d'Orléans, la dépense de surveillance et d'entretien de la voie et des bâtiments est de 3,642 francs par kilomètre.

Le chemin de fer de Rouen au Havre a passé avec des entrepreneurs un traité, par lequel ils s'engagent à entretenir à forfait, pendant huit années, moyennant le paiement annuel d'une somme de 184,000 francs, tous les ouvrages qui constituent le chemin de fer ou qui en dépendent, excepté les bâtiments. Par ce traité la Compagnie est exonérée de toute dépense d'entretien et de renouvellement, et les entrepreneurs s'engagent à remettre, à l'expiration du contrat, les travaux tels qu'ils les ont reçus et suivant l'état qui en a été contradictoirement dressé. La dépense d'entretien et de renouvellement de la voie s'élève donc, pour ce chemin de fer, à 1,936 francs par kilomètre, et si l'on y comprend l'entretien des bâtiments, à 2,076 francs.

Enfin les dépenses totales du service de la voie, à un des chemins de fer le mieux administrés de France, celui de Strasbourg à Bâle, sont de 1,787 francs par kilomètre de ligne exploitée.

Nous ne prendrons qu'un seul exemple en Angleterre, celui de l'Eastern Coun-

(¹) Dans cette somme ne sont pas compris les frais de déplacement, ni les dépenses de la division technique à la direction centrale, et de l'inspection technique au Département.

ties, parce que c'est un chemin de fer ancien, qui a été construit dans de très-mauvaises conditions et où les passages à niveau sont nombreux. Voici le compte détaillé de ses dépenses d'entretien, pendant les six premiers mois de cette année :

Entretien de la voie	L. st.	13,319 16 0
Entretien des stations		3,333 06 8
Rentes		232 11 4
Garde-barrières		1,003 04 3
Divers		288 03 6
Gaz		1,047 17 3
	L. st.	<u>21,467 01 4</u>

Les dépenses d'entretien de la voie se décomposent de la manière suivante :

Eastern Counties railway :

Salaires	L. st.	8,314 19 3
Matériaux		1,369 09 0
Emploi de locomotives		101 01 3
Comptes		161 14 8

Ligne de Norfolk :

Salaires		2,722 17 0
Matériaux		343 11 8
Emploi de locomotives		70 19 8
Comptes		33 03 8
	L. st.	<u>13,319 16 4</u>

Il faut ajouter à cette somme 600 liv. st. pour traitements du personnel.

Nous avons dit plus haut que la ligne a une longueur de 318 kilomètres ; ajoutons que des réparations ont été faites à 96 stations. Or, les dépenses totales se sont élevées à 551,673 francs. C'est, par kilomètre, 1,063 francs par semestre, ou 2,130 francs pour l'année entière.

Nous avons voulu citer cet exemple, pour prouver qu'un chemin de fer déjà ancien, dont la construction primitive laissait beaucoup à désirer, peut être entretenu, si l'administration est bonne, à un prix moindre que celui que nous payons pour traitements et salaires du personnel.

Le membre qui a fait l'observation ci-dessus, a appelé l'attention de M. le Ministre sur un nouveau système pour parer au déversement des joints des rails. On reconnaît que le système actuel est vicieux, que les rails se déforment aux extrémités et que cette déformation est la source de nombreuses dépenses d'entretien.

Pour remédier à ce défaut, on relie les rails ensemble, au moyen de deux plaques de fer, qui s'adaptent aux deux côtés des rails entre le double bourrelet. Ces plaques ont une longueur de 33 centimètres et sont unies avec les rails au moyen de quatre boulons, les trous percés dans les rails étant un peu plus grands que le diamètre des boulons, afin de laisser du jeu pour la dilatation ou la contraction du métal. Le coussinet de joint disparaît, mais un coussinet est placé aux deux extrémités des plaques.

Il serait utile que M. le Ministre fit étudier ce système, qui a été adopté récem-

ment par plusieurs Compagnies, comme devant avoir pour résultat une économie considérable dans l'entretien de la voie. Des hommes compétents évaluent cette économie à plus de 50 p. % des dépenses actuelles.

Les dépenses de reconstruction, que l'application de ce système occasionne, ne sont pas considérables. Le poids des plaques, par kilomètre de ligne, est d'environ 40,500 kilogrammes, et celui des boulons de 4,500 kilogrammes. Les Compagnies anglaises payent les plaques à raison de 175 francs et les boulons à raison de 400 francs par 1,000 kilogrammes. La main-d'œuvre, pour couper les rails et percer les trous, est de 20 centimes par rail; pour les relever, changer et remplacer les billes, remettre et fixer les rails, etc., elle coûte 55 centimes par mètre courant.

Sur une partie du chemin de fer de Cologne à Minden, les rails sont reliés aux joints par un moyen à peu près semblable mais plus coûteux.

Un membre se plaint du mauvais état d'entretien de la voie sur quelques parties de la ligne. C'est à cette cause qu'il attribue le mouvement de lacet et de roulis qu'éprouvent les voitures. Il pense que certaines parties de la voie ne sont pas bien drainées, ce qui occasionne une pose irrégulière des billes et des rails. Il appelle la sérieuse attention de M. le Ministre sur ce point : les inégalités de la pose des rails n'occasionne pas seulement des frais plus considérables d'entretien du matériel, mais présentent des dangers réels pour la sécurité des voyageurs.

La section adopte le chiffre demandé à l'art. 61.

ART. 62. (art. 56). *Locomotion et entretien du matériel.* . fr. 1,431,130 00

Un membre de la section centrale a demandé ce que coûte la traction pour salaires des mécaniciens, chauffeurs, etc., pour combustible, huile, graisse, coton, etc., et pour entretien et grosses réparations des machines.

Il lui a été répondu, sur le premier point, que le nombre de machinistes est de 114 et celui des chauffeurs de 151.

Quant au second point, il résulte du compte rendu de l'exercice 1880 que la consommation du coke a été de 48,514,964 kilogrammes, au prix moyen de fr. 15-82 par 1,000 kilogrammes.

Le bois pour l'allumage a coûté 33,500 francs.

Les frais de nettoyage et de graissage, sauf ceux concernant l'huile de graissage, qui se sont élevés 67,626 francs, n'ont pu être indiqués, parce que les écritures ne sont pas divisées de manière à pouvoir donner toutes les catégories de dépenses, séparément pour chaque service.

Sur le troisième point, il lui a été répondu que les dépenses d'entretien et de renouvellement ont été *approximativement* comme suit :

	Matières.	Main-d'œuvre.
Locomotives. fr.	374,700 00	209,400 00
Tenders	60,400 00	38,000 00

Ce membre exprime le regret que les écritures ne soient pas tenues de manière à pouvoir reconnaître exactement, et sans un long travail, les dépenses d'un service aussi important que celui de la traction. Cette comptabilité est tenue avec un soin particulier dans les bureaux des Compagnies. Leurs formulaires peuvent servir sur ce point d'excellents modèles. En cette matière surtout on peut dire

qu'une comptabilité bien tenue est le moyen le plus sûr d'exercer une surveillance efficace, un contrôle utile sur la gestion de la direction. Sans une comptabilité bien tenue, quelle action le Ministre peut-il exercer sur une branche de service qui est une des plus coûteuses et dans laquelle il y a de grandes économies à introduire? Voyez ce que font toutes les Compagnies; tous leurs efforts portent sur le service de la traction et de l'entretien du matériel pour en réduire les dépenses, soit par la simplification du mécanisme, soit par un meilleur emploi du service des agents (*).

Le même membre renouvelle ici la critique qu'il a faite de l'organisation du service de la traction. Il comprend dans cette critique l'organisation du service des réparations.

Il répète ce qu'il a dit précédemment, que le service d'entretien des voitures et waggons devrait être séparé de celui des réparations des machines.

Il donne les détails suivants sur le système de l'entretien courant et des réparations des machines à quelques chemins de fer étrangers.

La plupart des chemins de fer ont, dit-il, un ingénieur qui est en même temps à la tête du service de la locomotion proprement dite et à celle du service des réparations. Ce sont deux services qui ne peuvent pas être divisés; ils ne le peuvent pas plus pour le chef que pour les subalternes; car, dans tout système bien établi, les mécaniciens-conducteurs doivent participer à l'entretien courant des locomotives.

Le chef de la locomotion a sous sa direction immédiate l'atelier principal des réparations. Il en est ainsi au London et North Western, au Great Northern, au Great Western; il en est ainsi partout en Angleterre et en Allemagne.

Ce système a pour conséquence de centraliser le plus possible les réparations dans l'atelier principal, où les travaux s'exécutent sous les yeux du chef responsable. Il admet l'établissement d'ateliers spéciaux, mais seulement pour les réparations d'un ordre peu élevé qui ne nécessitent la mise hors de service des machines que pendant deux ou trois jours au plus. Quelquefois, lorsque les réseaux ont une grande étendue, on établit un ou deux dépôts où s'exécutent des ouvrages un peu plus importants, tels que le remplacement des tubes usés, de feuilles de ressorts cassées, de cornières, etc., mais jamais on n'y exécute d'autres travaux que ceux qui sont nécessaires pour maintenir les machines en service constant; les grosses et les moyennes réparations se font toujours à l'atelier central.

Il y a, sous ce rapport, une grande différence entre le système adopté en Belgique et celui que suivent la plupart des Compagnies. Une comparaison du chiffre du personnel employé aux ateliers de Wolverton, par exemple, et de celui qui est employé dans les douze dépôts de machines du London et North Western railway dans la division du Sud, avec le chiffre du personnel attaché à la division des locomotives

(*) Voyez, entre autres, les rapports des conseils d'administration du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, 1849, du chemin de fer du Nord et du chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

de l'arsenal de Malines et des ateliers des stations, fera comprendre combien notre organisation diffère de celle de certaines Compagnies.

Le personnel des ateliers de Wolverton, dont nous avons parlé à une autre occasion, est composé de 684 individus ; 162 ouvriers seulement, conducteurs-mécaniciens et chauffeurs compris, sont attachés aux douze dépôts de machines. A l'arsenal de Malines, 500 personnes sont employées aux ateliers des locomotives ; le nombre d'ouvriers occupés dans les stations à ateliers de petites réparations, est de 1,009. Mais il est à remarquer que le service de l'entretien des voitures est confondu avec celui de l'entretien des locomotives, et que cette liste (voyez annexe C) comprend un certain nombre d'autres ouvriers qui doivent en être distraits comme n'appartenant pas au service de la traction.

En portant ce nombre à 500, il reste encore plus de 700 ouvriers attachés aux dépôts des locomotives⁽¹⁾.

Nous pourrions citer d'autres lignes étrangères où les travaux sont encore plus centralisés qu'au London et North Western ; c'est ainsi que le Great Western n'a dans ses dépôts que 20 forgerons et ajusteurs.

Nous croyons qu'il y a un grand vice à trop étendre le cercle des travaux qui peuvent être exécutés dans les ateliers des stations. N'y aurait-il d'autre inconvénient que celui que l'outillage n'est pas assez complet, ce serait un motif suffisant pour limiter ces travaux aux petites réparations proprement dites. Il y a un abus, par exemple, lorsque, dans une station de dépôt, on consacre aux réparations d'une seule locomotive 5,940 journées d'ouvriers, en peu de mois, ou à une autre 616 et même 966 journées, en un seul mois.

Ce ne sont plus là de petites réparations, ce ne sont pas même de moyennes réparations, ce sont des travaux qui ne peuvent être convenablement exécutés et exécutés économiquement qu'à l'atelier central.

Mais si les ateliers des stations prennent une trop grande extension, la faute n'en est-elle pas d'abord à ce que, au lieu d'avoir un ingénieur du matériel, nous en avons plusieurs ? Ne doit-elle pas être attribuée aussi à ce que les travaux s'exécutent avec une grande lenteur à l'atelier des locomotives de l'arsenal de Malines ?

Il est certain que l'arsenal de Malines, avec son personnel actuel, ne suffit pas pour toutes les réparations qui devraient être exécutées à cet atelier ; mais il nous est prouvé aussi que, dût-on doubler ce personnel, il ne suffirait pas encore dans l'état actuel de l'organisation de ce service.

(1) Le nombre total d'ouvriers employés au service des locomotives au Great Western, pendant la semaine du 20 au 26 juillet dernier, était de 890, dont 152 avaient travaillé pour compte de machines neuves, 39 à des travaux pour la voie, et 99 pour compte du service des voitures. Le service ordinaire de la traction avait exigé 600 ouvriers dont 140 conducteurs-mécaniciens et chauffeurs.

Le 11 octobre dernier, le nombre d'ouvriers employés dans le département du matériel au Great Northern était de 1,068, dont 148 dans la division des voitures, à Boston.

Le 23 août dernier, le nombre d'ouvriers pour le service de la traction et de l'entretien des locomotives était, au South-Eastern railway, de 672 aux ateliers d'Ashford et dans les dix dépôts de machines de cette Compagnie.

Il faut à l'arsenal de Malines, plus encore peut-être qu'à tout autre service, un chef unique, un homme responsable.

Les travaux s'exécutent à l'atelier des locomotives de Malines avec une lenteur qu'un chemin de fer, un bon usage de son matériel ne tolèrent pas.

Nous avons extrait des livres de l'arsenal les faits suivants :

Douze locomotives sont entrées en réparation à l'arsenal pendant l'année 1850. De ce nombre il en est sorti trois dans le courant de la même année, à savoir : deux locomotives, entrées en janvier, sont sorties, l'une en mai, l'autre en décembre ; la troisième, qui était entrée en avril, est sortie en juillet. Quatre sont sorties en 1851 et quatre se trouvaient encore aux ateliers au mois d'octobre dernier ; une locomotive, n° 54, est entrée à l'atelier en novembre 1849 et s'y trouve encore aujourd'hui. (Voyez annexe D.)

Veut-on savoir ce que les réparations de certaines locomotives ont coûté ?

Mais disons d'abord ce que coûte une locomotive neuve :

Le Great Northern paye ses machines, ayant des cylindres de 16 pouces et de 22 pouces de course de piston avec des roues motrices de 6 pieds, 42,500 francs, le tender non compris.

La locomotive n° 2, entrée en juillet 1849 et sortie en avril 1850, a coûté, en main-d'œuvre et matériaux, 56,803 francs.

La locomotive n° 19, entrée en novembre 1850 et sortie en octobre 1850, a coûté 53,706 francs.

Le n° 41, entré en février 1850 et sorti en juin 1851, a coûté 52,984 francs.

Le n° 59, entré en janvier 1850 et sorti en décembre, a coûté 29,298 francs.

Il résulte de ces chiffres, auxquels il faut ajouter les frais généraux, c'est-à-dire, pour 1850, 95.01 p. % de la main-d'œuvre, que, si on avait vendu ces machines au lieu de les faire entrer à l'arsenal, on aurait eu à plus bas prix des machines neuves d'une construction bien supérieure.

Nous n'entrons pas dans l'examen de l'organisation intérieure des ateliers, quoiqu'il y ait là aussi une réorganisation à faire.

Mais nous devons appeler l'attention de M. le Ministre sur un système aussi avantageux pour les ouvriers que pour l'administration, qui a été introduit, il y a deux ans, dans les ateliers du chemin de fer du Nord et qui est appliqué, depuis longtemps, dans tous les ateliers des Compagnies anglaises.

On peut établir des prix de revient de certains travaux tels que cintrer, souder et mandriner les bandages des roues, tourner les roues, réparer les tubes à fumée, ajuster et tourner les pistons, le rabotage et l'alésage en général, la réparation de ressorts, celle des bielles, la réparation des boîtes à graisse, la pose des boîtes à feu neuves, etc., la fonte de fer et de cuivre, la réparation de la boiserie, la peinture.

Les travaux de cette espèce sont donnés à forfait à des ouvriers réunis en groupes pour leur exécution, laquelle est surveillée par les contre-maitres (*).

(*) Voici les prix payés à Wolverton pour le travail du tour aux bandages des roues :

	Shell.	den.
Roues vieilles de waggons, voitures et tenders, de 3 pieds de diamètre, par pièce.	1	6
Id. neuves	2	6
Id. id. de 2½ pieds, pour voitures et tenders,	4	3

Le travail à forfait donne des résultats beaucoup plus avantageux pour l'ouvrier et pour le maître que le travail ordinaire : nous avons entendu dire souvent par des fabricants qu'un pareil travail donne à l'ouvrier, dans les circonstances régulières, un bénéfice de 25 à 30 p. % au-dessus de son salaire de la journée.

La Compagnie du chemin de fer du Nord prélève d'abord, sur le prix des objets fabriqués, le salaire de chaque ouvrier, et divise ensuite l'excédant entre les ouvriers associés, au *prorata* du salaire de chacun.

La Compagnie a pu répartir de cette manière, en 1849, une somme de 48,402 francs entre un certain nombre d'ouvriers dont le montant des salaires de journées n'avait été que de 171,754 francs.

Indépendamment du bénéfice, qui en est résulté pour nos ouvriers, dit le conseil d'administration, nous avons réalisé des économies sur le prix des objets ainsi fabriqués, et obtenu un meilleur travail.

Ce système nous semble donc, sous un double rapport, bien digne de fixer l'attention de M. le Ministre.

Deux membres de la section centrale ont demandé qu'il soit pris des mesures pour que les ouvriers ne soient plus payés par quinzaine, mais qu'ils reçoivent hebdomadairement leur salaire. Ils disent que le système actuellement en usage présente de grands inconvénients; l'ouvrier est obligé, dans l'état actuel des choses, d'acheter à crédit, c'est-à-dire qu'il n'est pas libre d'acheter où il veut et que souvent il doit payer plus cher, que s'il pouvait payer argent comptant.

Le paiement hebdomadaire, disent-ils, peut avoir de légers inconvénients pour le travail de bureau; mais il présente, d'un autre côté, tant d'avantages pour l'ouvrier, que ces inconvénients ne peuvent pas entrer en ligne de compte.

Un membre ajoute qu'il serait à désirer que les ouvriers ne fussent pas payés le samedi, mais autant que possible le vendredi, afin que la mère de famille puisse acheter ses provisions au marché du samedi.

Après ces observations la section centrale adopte l'article.

ART. 63 (art. 57). a. <i>Transport et perception.</i> fr.	615,600 00
b. <i>Primes pour économie de coke et régularité</i> <i>des convois.</i>	30,000 00

Adopté sans observation.

§ 3. — TRAVAUX ET FOURNITURES.

ART. 64 (art. 58). <i>Service général. — Impressions, papiers, fournitures de bureau, etc.</i> fr.	118,744 00
--	------------

La 6^e section demande qu'on introduise le système de coupons numérotés, afin de faciliter la comptabilité.

La réparation des ressorts est payée à raison de 4 shell. 8 den. par quintal; la fabrication de spring backs est payée à raison de 9 shell. 4 den. par quintal.

La fonte de fer est payée par quintal 1 shell., 1 shell. 3 den., 2 shell. et 3 shell. 6 den. — La fonte de cuivre 4 shell. 6 den. — Les coussinets 6 den par pièce.

M. le Ministre a répondu :

« Le système de coupons numérotés est celui dont le sieur Edmonson est » l'inventeur et que le sieur Nauson a appliqué, en Belgique, sur les lignes des » chemins de fer concédés.

» Un autre industriel, le sieur Tardif, de Bruxelles, vient également d'obtenir » un brevet pour des perfectionnements à ce système.

» Ce système offre de nombreux avantages sous le rapport de la régularité ; » mais son adoption occasionnerait une dépense immédiate de 60,000 à » 70,000 francs, laquelle dépense est également subordonnée à l'obtention de » nouveaux crédits. »

Un membre de la section centrale a dit que, si l'introduction de cette amélioration dans le service de la comptabilité devait coûter même 60,000 ou 70,000 francs, il les voterait avec plaisir. Il est d'avis cependant que la dépense n'atteindrait point cette somme. Il faudra, dit-il, deux machines à imprimer dont le prix n'est pas élevé. Ce sont les appareils des bureaux des stations, ou ce que l'on nomme les tubes, qui coûteront le plus. Or, l'on pourrait commencer par introduire ces appareils aux stations principales et continuer, pendant quelque temps, à se servir des casiers existants dans les bureaux des stations d'un ordre inférieur. Il y aurait déjà dans cette mesure un grand avantage sur le système actuel. Cependant il croit qu'il vaudrait mieux introduire tout d'abord le système en son entier.

Le prix des cartons non imprimés varie d'après la couleur : le prix moyen est de fr. 1-75 par mille.

Le prix des machines à imprimer est, en Angleterre, de 3,200 francs.

La machine à compter et à contrôler les impressions coûte 750 francs.

Les machines à imprimer la date dans les stations coûtent fr. 87-50 chaque.

Le prix des tubes varie, d'après l'importance des stations, de 625 francs à 250 francs. On peut admettre un prix moyen de 575 francs par station.

D'après ce calcul, l'adoption du système Edmondson occasionnerait, pour nos 80 stations, une dépense de 44,150 francs.

L'article est adopté.

ART. 65 (art. 59). *Entretien et amélioration des routes, stations, bâtiments et dépendances :*

Charge ordinaire	fr. 262,000 00
Charge extraordinaire.	127,000 00
Total	<u>fr. 389,000 00</u>

La 1^{re} section a demandé quelles sont les intentions du Gouvernement quant à l'achèvement des stations ; elle désire qu'il soit remis une note des dépenses faites à chaque station, au moyen des crédits extraordinaires accordés à cet effet.

M. le Ministre a répondu :

« Ainsi qu'on l'a dit en réponse à l'observation de la 1^{re} section, concernant » l'insuffisance du matériel, le Gouvernement se propose de demander des fonds » à la Législature, pour la construction de hangar, magasins et bâtiments de » stations.

» Des réclamations unanimes surgissent à cet égard. Dans l'intérêt des transports et dans celui du matériel, qui se détériore rapidement faute d'abri, il est urgent de pourvoir à ces constructions.

» Les comptes-rendus publiés chaque année, par le Gouvernement, fournissent le chiffre des dépenses affectées à la construction de chaque station. »

La 1^{re} section croit que l'on ne fait pas, en temps utile, les réparations nécessaires aux bâtiments des stations. Il en résulte alors, dit-elle, une dépense plus grande.

M. le Ministre a répondu à cette observation :

« En général, les réparations aux bâtiments sont autorisées dès que la nécessité s'en fait sentir ; mais il est certaines constructions provisoires tellement délabrées aujourd'hui, qu'elles ne sont, pour ainsi dire, plus susceptibles d'aucun travail d'entretien. Il ne pourra guère être apporté un remède efficace à cette situation, que lorsqu'il aura été alloué des crédits suffisants pour l'établissement de bâtiments définitifs sur tous les points qui en sont dépourvus.

» Que si l'on faisait allusion aux bâtiments des lignes de Jurbise à Tournay et de Saint-Trond à Hasselt, il ne faut pas perdre de vue que la mise en bon état de ces constructions incombe à la Société concessionnaire. »

La 2^e section a demandé que l'on expose en vente les parcelles de terre longeant les voies ferrées ; la vallée de la Vesdre en contient un grand nombre ; il y a là même une usine que des riverains désirent acheter.

Voici la réponse de M. le Ministre à cette demande :

« L'administration n'a pas cessé de s'occuper de l'aliénation des excédants d'emprises qui, pour la plupart, ont été rétrocédés aux anciens propriétaires ou mis en vente par les soins du domaine. Ceux que l'on a réservés, l'ont été parce qu'ils peuvent devenir ultérieurement utiles, soit pour y établir des maisons de surveillance, soit pour la formation de dépôt de matériaux, pour emprunts de terre, etc. L'on a dû maintes fois s'estimer très-heureux de ne pas avoir abandonné des terrains que l'on eût dû racheter ensuite à des prix excessifs.

» Au surplus, tous les terrains de l'espèce que l'administration ne peut utiliser immédiatement, ont été mis en location par le domaine ; ils ne sont donc pas perdus pour l'agriculture.

» Enfin, il arrive encore journellement que des remises de terrains sont effectués et cela a lieu aussitôt qu'il est démontré que ces terrains ne peuvent plus être d'aucune utilité à l'État.

» Quant à l'usine dont il est question, et qui est située à Goffontaine, si la remise n'en a pas encore été faite, la raison en est qu'un usinier inférieur ayant prétendu avoir des droits aux eaux d'alimentation de cette usine, l'État a eu à soutenir contre lui un procès qui est encore pendant devant les tribunaux. Dès que ce procès sera terminé, l'usine pourra être mise à la disposition du domaine. »

La 2^e section a posé la question suivante :

N'est-il pas juste que les Compagnies interviennent pour une grande part dans la construction des magasins et hangars dont elles profitent ?

La section désire que le Gouvernement fasse construire, par les Compagnies, les bâtiments qu'elles doivent élever dans les stations ou sur les voies qui leur sont concédées.

M. le Ministre a répondu :

« Ce principe, très-juste, en effet, a été appliqué dans toutes les conventions passées jusqu'aujourd'hui avec les Compagnies.

» Dans les stations, d'un usage commun entre ces Compagnies et l'État, et où des bâtiments, voies et dépendances ont dû être établis pour le service exclusif des railways concédés, la dépense à en résulter a été supportée en entier par les Compagnies concessionnaires.

» Pour les bâtiments, voies et dépendances à l'usage des deux services, les Compagnies ont à payer à l'État, une redevance fixée d'après la valeur approximative de ces constructions et d'après le nombre de lignes de chemins de fer venant aboutir dans ces stations, c'est-à-dire, que la redevance représente les intérêts d'un $\frac{1}{2}$, d'un $\frac{1}{3}$ ou d'un $\frac{1}{4}$ de cette valeur, selon que 2, 3 ou 4 lignes, y compris celle de la Compagnie, aboutissent dans la station.

» La Compagnie des chemins de fer concédés de Jurbise à Tournay et de Saint-Trond à Hasselt a été invitée, à plusieurs reprises et de la manière la plus pressante, à faire exécuter, tant sur ses lignes que dans les stations, les constructions exigées par une bonne exploitation et qui, dans l'opinion de l'administration et du Gouvernement, incombent à cette Compagnie. Celle-ci prétendant n'être tenue qu'à exécuter les travaux repris dans les avants-projets et ayant opposé un refus formel de déférer à ces invitations, le Ministre se propose de soumettre l'affaire aux tribunaux.

» En attendant, l'exécution de certains travaux indispensables pour la sécurité du service, a été autorisée, sous réserve de la question de savoir à charge de qui, de l'État ou de la Compagnie, les tribunaux mettront les dépenses, du reste peu importantes, que ces travaux nécessitent. »

Enfin la 4^e section a demandé quelle est la destination de la somme de 127,000 fr. qui se trouve à la colonne des charges extraordinaires.

« Cette somme, a dit M. le Ministre, n'est pas destinée à l'exécution de constructions neuves *proprement dites*, mais bien à l'amélioration des ouvrages existants.

» A cette catégorie appartiennent la rectification et la consolidation des talus; l'assèchement des tranchées et la création des moyens d'écoulement pour les eaux; les clôtures en plantations; l'établissement de pavages aux abords et dans l'intérieur des stations; les modifications et additions à apporter aux voies accessoires ou de réserve; l'agrandissement de quelques bâtiments devenus insuffisants; l'établissement de chemins latéraux ou de traverse pour les exploitations agricoles; les indemnités à payer à des riverains pour la substitution de toitures en dur aux couvertures en chaume des habitations situées trop près de la voie, et une foule d'autres travaux analogues.

» L'on conçoit que la somme de 127,000 francs devra continuer à figurer au budget, aussi longtemps que le chemin de fer ne sera pas arrivé à l'état d'entretien normal. »

Un membre de la section centrale a fait ressortir la nécessité d'achever la construction des doubles voies et de construire des hangars pour le service des marchandises. Si nous voulons exiger beaucoup du chemin de fer, dit-il, nous devons lui fournir les moyens de produire tout ce qui est possible. Or, il est évident que le manque de hangars pour les marchandises, pourvus de tous les appareils nécessaires pour que l'embarquement et le débarquement puissent se faire promptement et avec économie, est pour le chemin de fer une cause de perte. Avec des hangars bien établis, l'on pourra suppléer en grande partie au manque de matériel qui se manifeste régulièrement pendant l'hiver. L'établissement de hangars est le vrai remède contre cet inconvénient, qui se reproduira, quelles que soient les sommes que l'on dépensera pour augmenter le nombre de waggons, aussi longtemps que toutes les stations ne seront pas pourvues d'établissements destinés à mettre à couvert les marchandises et à charger et décharger les voitures avec une grande promptitude. Mais si l'on construit ces hangars, ajoute-t-il, qu'on se garde bien de les construire d'une manière dispendieuse ; qu'on ne perde pas de vue que ces établissements doivent servir à augmenter nos recettes et ne doivent pas venir peser, comme une nouvelle charge, sur le chemin de fer.

Le même membre émet l'opinion qu'il est nécessaire d'établir, dans les principales stations, des remises pour mettre les voitures à couvert. Notre matériel se détériore rapidement sous l'action destructive de la pluie et de l'ardeur du soleil. Il pense que, si l'on pouvait mettre les voitures et waggons à couvert, la destruction serait beaucoup moins rapide et que, par conséquent, les frais d'entretien et de peinture seraient beaucoup moins considérables.

Après ces observations l'article est adopté.

ART. 66 (art. 60). *Renouvellement des billes et fers de la voie .*

Charge ordinaire fr.	500,000 00
Charge extraordinaire	504,000 00
Total fr.	<u>804,000 00</u>

Adopté.

ART. 67 (art. 61). *Approvisionnements.—Combustible et entretien du matériel et redevances aux Compagnies fr.*

2,014,000 00

La section centrale a demandé un relevé des dépenses effectuées, en 1850, sur cet article. (*Voyez annexe G.*)

Elle a demandé aussi un état des matériaux, objets de consommation, pièces de rechange pour locomotives, tenders et voitures, etc., existant dans les dépôts des stations, au 1^{er} octobre 1851. (*Voyez annexe H.*)

Un membre a renouvelé l'observation qu'il a faite précédemment sur la réunion, en un seul article, de dépenses de nature tout à fait différente. Il demande qu'à l'avenir l'article soit divisé de manière qu'au moins les approvisionnements soient séparés des autres dépenses.

Le même membre s'est exprimé de la manière suivante sur les approvisionnements du chemin de fer :

« Beaucoup de Compagnies ont commis la même faute que nous ; elles ont amassé des approvisionnements trop considérables ; mais elles se sont repenties de leurs égarements ; nous y persistons. Les Compagnies ont compris qu'en tout ce qui concerne le matériel des chemins de fer il y a un progrès incessant ; que ce qui semble parfait aujourd'hui est amélioré demain, et qu'elles ont un grand intérêt à accepter toutes les améliorations. Elles se sont donc dit que leurs approvisionnements ne devaient pas excéder les limites du plus strict nécessaire. Elles ont eu un autre motif pour limiter leurs approvisionnements ; c'est que les prix des objets éprouvent une baisse constante.

» Mais la considération la plus importante qui les ait déterminées, c'est que, si des approvisionnements d'une valeur d'un million peuvent suffire, et si elles dépassent deux millions, elles perdent 50,000 francs en intérêts, et de plus elles courent la chance de voir vieillir leurs approvisionnements et leur capital se réduire considérablement. Ceux qui ont administré notre chemin de fer ne se sont pas préoccupés de ces considérations ; ils ont cherché une seule chose, c'était de conformer leurs dépenses au crédit accordé par les Chambres, et ils ont été d'autant plus facilement entraînés à agir ainsi, qu'une fois le crédit voté, tout contrôle vient à cesser. Que leur importe que les approvisionnements soient trop grands, qu'ils vieillissent, que 50,000 francs se perdent en intérêts ? Le crédit est voté ; le budget emporte avec lui la dépense de l'exercice, on n'en parle plus.

» Au milieu de l'année, au mois de juillet, le magasin central de Malines seul renfermait une valeur de 2,227,456 francs en approvisionnements.

» Au mois d'octobre dernier, époque à laquelle nous avons visité le magasin, nous avons trouvé que la valeur constatée par inventaire, au 30 septembre, était de 1,805,039 francs. Les sorties du mois s'étaient élevées à 138,502 francs. Il y avait, à la même époque, au magasin provisoire, une valeur de 51,658 francs. La valeur constatée des objets au dépôt de l'arsenal était, au 1^{er} septembre, de 304,150 fr. ; les entrées du mois se sont élevées à 150,150 francs ; les sorties à 154,154 francs.

» Nous avons voulu savoir ce qu'il y avait dans les dépôts des stations. Or, il résulte de la note, fournie au nom de M. le Ministre, qu'il y avait, au 1^{er} octobre, dans ces dépôts, une valeur de 558,510 francs. N'y avait-il plus autre chose ? Nous l'ignorons ; mais quoi qu'il en soit, la somme est réellement trop considérable. Nous avons dit quelle est l'importance du London et North Western railway ; nous avons dit que ses recettes sont de 60 millions de francs par an ; eh bien ! la valeur de ses approvisionnements pour le service des locomotives, des voitures, des waggons et des stations était de 300,000 francs inférieure à notre chiffre, et encore quelques chefs de service se plaignent d'approvisionnements trop considérables que leurs prédécesseurs leur ont laissés. Nous avons devant nous un rapport dans lequel M. Mac Connel déclare qu'il est parvenu à réduire ses approvisionnements de 1,250,000 francs à 700,000 francs.

« Tous mes efforts, dit-il, ont eu constamment pour but de diminuer la quantité des approvisionnements jusqu'à la limite extrême des besoins du service, ce qui déchargera la Compagnie de matériaux qui lui coûtent trop cher, et ne la mettra plus dans le cas d'employer de grands capitaux d'une manière improductive. »

» Que d'argent on eût épargné si nos agents avaient pensé ainsi !

» L'étalage des objets au magasin central et l'espèce de musée attaché au magasin provisoire est, pour le simple curieux, un spectacle extrêmement intéressant; mais pour celui qui l'examine au point de vue commercial, c'est un spectacle bien triste. Que d'intérêts, que de capitaux perdus !

» A part les objets de consommation journalière, il n'y a pas d'article dont on n'ait une quantité trois, cinq, dix, quinze, vingt fois plus grande au magasin que le service de l'année ne l'exige : il y a des objets pour une somme considérable qui ne seront jamais employés ou dont on fera rarement usage. Il y en a qui ont été commandés et qui, dès leur entrée au magasin, ont été reconnus impropres au service.

» Ce n'est pas tout encore. La valeur des approvisionnements inutiles est considérable, et cependant il arrive fréquemment que l'on vend ou que l'on brise des objets qui n'ont jamais servi, soit parce que le modèle a changé, soit parce que certains articles, ayant été achetés en quantités excessives, se trouvent détériorés par l'action du temps ou de l'atmosphère. »

L'article est adopté.

ART. 68 (art. 62). *Renouvellement du matériel :*

Charge ordinaire	fr. 100,000 00
Charge extraordinaire	200,000 00
Total.	fr. 300,000 00

La section centrale a demandé un détail de l'emploi du crédit voté pour renouvellement du matériel pendant l'exercice 1850. (*Voyez l'annexe I.*)

Les observations suivantes ont été faites à propos de cet article.

Annuellement la pénurie du matériel de transport des marchandises se fait sentir et donne lieu à des réclamations très-fondées de la part du commerce et de l'industrie. Ce n'est pas là le seul inconvénient; il en résulte en outre une perte pour le chemin de fer. C'est donc un point sur lequel doit se porter l'attention de l'administration.

Il y a trois moyens de porter remède à cet état de choses :

Le premier, c'est, comme nous l'avons dit, la construction de hangars pour marchandises. C'est le moyen principal ;

Le second, c'est l'usage régulier du télégraphe électrique qui permet, à chaque instant, de répartir les waggons selon les besoins du service. Le chef du service des marchandises aux lignes anglaises connaît, à chaque heure du jour, la situation du matériel dans chaque station. Il reçoit, chaque matin, des différents points de la ligne, un relevé exact du matériel affecté au transport des marchandises et, par ce moyen, il est mis à même de répartir son matériel d'après les besoins du jour (1);

(1) Nous avons un mode de répartition tout à fait différent : — L'ordre de service du 20 juin 1849 prescrit que « la répartition du matériel consacré au service des marchandises s'effectuera de manière qu'il y ait constamment en service : sur la ligne du Nord 300 waggons,

Le troisième, c'est d'augmenter, dans une certaine proportion, le nombre des waggons. Par les deux moyens que nous avons indiqués en première ligne, le nombre actuel suffirait au service; mais un matériel employé au delà de certaines limites se fatigue et se détériore.

Par conséquent il serait bon que nous eussions un matériel de waggons plus considérable.

Le membre qui a fait valoir ces considérations, a appelé l'attention de M. le Ministre sur le waggon couvert de M. Henson. Ce waggon est considéré, en Angleterre, comme une amélioration importante dans le matériel des chemins de fer; son entretien ne coûte, au London et North Western, que 4 p. % du prix d'achat (2.250 francs), tandis que les dépenses d'entretien des waggons plats ordinaires est de 7 p. % outre les dépenses considérables qu'occasionne l'entretien des bâches, des cordes, etc.

L'article est adopté.

ART. 69 (art. 63). *Camionage, pertes et avaries, loyers* . . . fr. 220,000 00
Adopté.

DEUXIÈME SECTION.

Postes.

ART. 70 (art. 64). *Traitements du personnel des postes :*

Charge ordinaire.	fr. 1,138,350 00
Charge extraordinaire	20,000 00
Total.	fr. 1,158,350 00

La 2^e et la 6^e section émettent le vœu que les traitements des facteurs des villes et des campagnes soient augmentés.

La 2^e section désire connaître l'emploi de la somme de 20,000 francs qui figure dans la colonne des charges extraordinaires.

Elle demande que la section centrale se fasse produire un état de situation du personnel des postes, avec indication des traitements.

La 4^e section signale la situation fâcheuse des facteurs ruraux.

Elle désire qu'on examine s'il ne serait pas possible de faciliter le service des facteurs ruraux, en établissant, dans les communes, un dépôt pour la délivrance des journaux.

Ces différentes observations ont été soumises à M. le Ministre qui y a répondu de la manière suivante :

« Le Gouvernement est pénétré de la nécessité d'augmenter le traitement d'un certain nombre de facteurs des villes et des campagnes, aussitôt que la situation du budget rendra la chose possible; toutefois, on ne doit pas perdre de vue qu'en ce qui concerne le service rural, de grandes améliorations ont déjà été

sur celle de l'Est 830, de l'Ouest 270 et du Midi 1,200. — Les chefs des stations de dépôt sont chargés de maintenir cette répartition par ligne. » Cette répartition se base sur la théorie des moyennes et non sur les besoins réels.

» introduites au moyen des fonds que la Législature a accordés pour l'exercice 1830.

» Une somme d'environ 73,000 francs a été consacrée à créer de nouvelles tournées, ce qui a permis de diminuer la tâche des facteurs ruraux, placés en général dans l'impossibilité de bien faire leur service, par suite de l'accroissement considérable des lettres et surtout de journaux à distribuer.

» Le nombre de ces agents qui n'était que de 647, se trouve aujourd'hui porté à 829; en présence d'une telle augmentation de personnel, il ne peut s'élever aucun doute sur le soulagement que cette mesure a dû procurer aux facteurs dont les tournées étaient trop fortes.

» Quant à l'idée émise par la 4^e section, qu'il serait possible de faciliter le service, en créant, dans chaque commune, un centre de dépôt pour la délivrance des journaux, elle paraît irréalisable; car les habitants des campagnes ne sont pas moins avides de recevoir les journaux que les lettres, et ils ne se soumettraient certainement pas à l'obligation de les faire retirer à une distance souvent éloignée de leurs domiciles.

» Dans l'état actuel de l'organisation, il existe encore 572 facteurs ruraux et 131 facteurs de ville, dont le traitement n'atteint pas 600 francs; mais tous n'ont pas les mêmes titres à une augmentation de salaire, et l'administration obtiendrait déjà de grandes facilités, si une somme de 20 à 23,000 francs pouvait être ajoutée au budget de 1832, afin de satisfaire aux exigences les mieux justifiées.

» La section centrale trouvera ci-joints 13 tableaux du personnel des postes, au 1^{er} mai courant, avec l'indication des traitements; la récapitulation de ces tableaux présente un excédant de 17,900 francs, dont il faudra toutefois disposer prochainement pour compléter l'organisation du service ambulante et augmenter le nombre de facteurs du bureau de Bruxelles, devenu insuffisant par suite des changements apportés à l'arrivée des convois pour la période d'été (*).

» L'emploi de la somme de 20,000 francs, qui figure dans la colonne des charges extraordinaires, est demandée pour traitements aux fonctionnaires en disponibilité. »

L'article est adopté.

ART. 71 (art. 65). *Matériel. — Frais de bureau et de loyer, papiers, impressions, timbres, etc. — Frais de tournées et de missions relatives au service des postes. — Transport des dépêches.* . fr. 463,300 00

Adopté.

ART. 72 (art. 66). *Frais de construction et d'entretien des voitures destinées au service des postes par chemin de fer :*

Charge ordinaire	fr.	20,000 00
Charge extraordinaire		20,000 00

Adopté.	Total.	fr.	40,000 00
---------	----------------	-----	-----------

(*) Ces documents seront déposés sur le bureau, pendant la discussion.

TROISIÈME SECTION.

Télégraphes.

ART. 73 (art. 67). *Traitements et salaires du personnel* . . . fr. 44,000 00

Adopté.

ART. 74 (art. 68). *Entretien* fr. 9,000 00

Adopté.

QUATRIÈME SECTION.

Régie des chemins de fer.

ART. 75 (art. 69). *Personnel* fr. 36,500 00

La 6^e section demande une explication sur la nécessité de conserver la régie du chemin de fer.

M. le Ministre répond :

« La régie des chemins de fer a été instituée pour le payement à pied-d'œuvre »
 » des salaires d'ouvriers et des dépenses urgentes à solder sur crédits. Elle est »
 » également chargée de la remise des ordonnances de payement aux intéressés, »
 » de recevoir les dépôts, à titre de cautionnements provisoires, et, en général, de »
 » toutes les opérations analogues.

» La régie effectue également les recettes de la caisse de retraite et de secours »
 » des ouvriers du chemin de fer et de la masse d'habillement, etc. Le directeur de »
 » la régie est trésorier de ces deux institutions.

» La régie a donc une importance réelle, tant par la multiplicité que par la »
 » spécialité de ses services. Si l'on supprimait la direction de la régie, on serait »
 » forcément amené à rétablir ce service, sous une autre dénomination. »

La section centrale adopte sans observation.

ART. 76 (art. 70). *Matériel* fr. 3,500 00

Adopté.

CHAPITRE V.

PENSIONS.

ART. 77 (art. 71). *Premier terme des pensions accordées à des fonctionnaires et employés ressortissant au Ministère des Travaux Publics* . . . fr. 7,000 00

Adopté.

CHAPITRE VI.

SECOURS.

ART. 78 (art. 72). *Secours à des employés, veuves ou familles
d'employés qui n'ont pas de droits à la pen-
sion fr. 5,000 00*

La 2^e section demande un relevé des secours accordés sur l'allocation de 5,000 francs, portée au budget de l'exercice 1850.

M. le Ministre a produit cet état qui sera déposé sur le bureau, pendant la discussion du budget.

La section centrale adopte l'article.

CHAPITRE VII.

ART. 79 (art 73). *Dépenses imprévues non libellées au budget, fr. 18,000 00*

La 2^e section demande des renseignements sur l'emploi de la somme votée, au budget de 1850, pour dépenses imprévues.

M. le Ministre a fourni un relevé des sommes imputées sur l'art. 71 du budget de cet exercice; ce document sera déposé sur le bureau.

La section centrale adopte.

Le Rapporteur,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

Le Président,

N.-J.-A. DELFOSSE.

ANNEXE A.

État général du personnel des administrations centrales

NOMS ET PRÉNOMS.	ENTRÉE DANS L'ADMINISTRATION.	
	GRADE.	DATE.
Secrétariat		
Partoes, J.	Expéditionnaire	1830. 14 décembre . .
Stas, P.-J.	Id.	1814. 29 septembre . .
Viselcur, P.-F.	Id.	1830. 1 novembre . .
Dupont, A.-E.	1 ^{er} commis.	1841. 31 mars.
Delbarre, E.	Expéditionnaire de 2 ^e classe	1831. 7 juin
Denys, Ch.	Id.	1831. 1 avril.
Sengier, H.	Employé à l'essai.	1840. 5 novembre . .
Cuyllits, J.-B.-F.-A.-J.	2 ^e commis.	1840. 28 février. . . .
Sadée, F.	Autographe adjoint	1837. 1 décembre . .
Herremans, F.	Employé temporaire	1836. 10 février. . . .
Lacomblé, E.	Surnuméraire	1840. 11 avril.
Carpentier, E.-F.-J.	Id.	1841. 31 octobre. . . .
Malaise, A.	Id.	1841. 27 juin
Beauvois, F.-E.-L.-E.	Id.	1842. 1 juin
Dedecker, J.-V.	Id.	1841. 8 juillet
Van Geessel, P.-L.	Messageur.	1837. 13 janvier. . . .
Waltery, J.-B.	Employé temporaire	1839. 15 novembre . .
Crepin, J.-A.-H.	Surnuméraire	1842. 8 janvier.
Juste, L.-C.	Id.	1845. 11 octobre. . . .
Huybrechts, A.	3 ^e commis.	1846. 25 août
Vander Rest, F.-J.-M.	Surnuméraire	1846. 29 octobre. . . .
Coomans, C.-E.-J.	Id.	1844. 15 novembre . .
André, L.	Id.	1845. 9 octobre.
Vansnick, J.-D.-J.-G.	Id.	1843. 3 septembre . .
Scherpereel, T.-R.	Expéditionnaire	1841. 29 juin

du Ministère des Travaux Publics, pour l'exercice 1881.

GRADE ACTUEL.	TRAITEMENT ANNUEL.	FRAIS DE BUREAU.	DATE DE NOMINATION AU GRADE ACTUEL.
général.			
Secrétaire général	8,400 00	»	1850. 2 novembre
Directeur	6,000 00	»	1850. 27 janvier.
Chef de bureau	3,200 00	»	1845. 21 juillet.
Id.	3,500 00	»	1850. 30 mars.
1 ^{er} commis	2,300 00	»	1846. 25 août.
Id.	2,300 00	»	1850. 30 mars.
Id.	2,300 00	»	Id.
2 ^e commis	1,500 00	»	1840. 28 février.
Id.	1,800 00	»	1845. 21 juillet.
Id.	1,800 00	»	1846. 28 octobre.
Id.	1,800 00	»	1849. 21 juillet.
Id.	1,400 00	»	1850. 30 mars.
Id.	1,200 00	»	Id.
Id.	1,400 00	»	Id.
3 ^e commis	1,500 00	»	1844. 23 octobre.
Id.	1,500 00	»	1845. 21 juillet.
Id.	1,400 00	»	Id.
Id.	1,000 00	»	Id.
Id.	1,100 00	»	1846. 10 mars.
Id.	1,100 00	»	1846. 25 août.
Id.	800 00	»	1850. 30 mars.
Id.	900 00	»	Id.
Id.	1,200 00	»	Id.
Id.	1,200 00	»	1847. 30 janvier.
Expéditionnaire.	1,200 00	»	1845. 21 juillet.

NOMS ET PRÉNOMS.	ENTRÉE DANS L'ADMINISTRATION.	
	GRADE.	DATE.
Dupuis, H.-M.-J.	Aspirant expéditionnaire	1834. 3 décembre . .
Schouten, A.-G.-F.	Id.	1843. 15 avril. . . .
Vlamynck, J.-F.	Id.	Id.
Delbarre, Ad.	Id.	1840. 30 mars. . . .
Baugniet, F.-H.	Id.	1845. 31 août. . . .
Chomé, F.	Surnuméraire	1845. 9 octobre. . . .
Chomé, A.-E.-D.	Id.	1846. 13 octobre. . . .
Delbarre, Aug.	Aspirant surnuméraire	1847. 21 septembre . .
Viscleur, C.-A.	Id.	Id.

Administration des ponts

Noël, J.-F.	Élève ingénieur	1810. 15 octobre. . . .
Devaux, J.	Ingénieur de 2° classe des mines	1823. 10 juillet
Willmar, E.-E.-G.	Ingénieur de 2° classe du Waterstaat.	1816. 25 décembre . .
Desart, H.	Élève aspirant du Waterstaat	1829. 24 octobre. . . .
Bisserot, F.	Piqueur des ponts et chaussées.	1806. 23 mai
O'Sullivan, E.-P.-T.	2° commis	1831. 3 février. . . .
Chicora, L.-C.-A.	1 ^{er} commis.	1837. 1 ^{er} septembre . .
Verbrugghen, A.	Expéditionnaire	1831. 15 novembre . .
Rosendahl, S.	Commis	1840. 28 février. . . .
Lavallée, A.-P.-M.	Expéditionnaire surnuméraire	1830. 27 décembre . .
Cogniou, J.	Chef terrassier.	1837. 26 octobre. . . .
Marchand, A.	Commis	1837. 22 juillet
Hanozet, L.-A.-J.-G.	Surnuméraire	1832. 25 juillet
Warzéc, A.	3° commis	1840. 14 octobre. . . .
Andries, J.-L.	Sous-ingénieur.	1845. 29 juillet
Chaudron, J.	Aspirant de 3° classe des mines.	1843. 30 avril.
Stevens, G.	Conducteur de 3° classe du Waterstaat.	1825. 9 novembre . .
Mosselman, J.	Surnuméraire	1841. 28 avril.

GRADE ACTUEL.	TRAITEMENT ANNUEL.	FRAIS DE BUREAU.	DATE DE NOMINATION AU GRADE ACTUEL.
Expéditionnaire	1,000 00	»	1845. 21 juillet.
Id.	800 00	»	1843. 15 avril.
Id.	900 00	»	Id.
Id.	1,000 00	»	1845. 21 juillet.
Id.	800 00	»	1845. 31 août.
Id.	800 00	»	1846. 10 mars.
Id.	600 00	»	1850. 30 mars.
Id.	600 00	»	Id.
Id.	600 00	»	Id.

et chaussées et des mines.

Directeur général	12,000 00	»	1849. 30 décembre.
Inspecteur général	9,000 00	»	1844. 10 juin.
Id.	8,400 00	»	1850. 27 janvier.
Ingénieur en chef de 1 ^{re} classe	6,300 00	»	1851. 9 mai.
Directeur	6,500 00	»	1850. 27 janvier.
Id.	6,000 00	»	Id.
Chef de bureau	4,000 00	»	1841. 31 mars.
Id.	4,000 00	»	1841. 30 avril.
Id.	3,400 00	»	1845. 21 juillet
Id.	3,200 00	»	Id.
Ingénieur de 3 ^e classe	2,600 00	»	1847. 20 juillet
1 ^{er} commis	2,200 00	»	1846. 25 août.
Id.	2,400 00	»	Id.
Id.	1,900 00	»	1850. 30 mars.
Sous-ingénieur	2,000 00	»	1845. 29 juillet.
Aspirant ingénieur faisant fonctions de sous-ingénieur	2,000 00	»	1850. 30 septembre.
Conducteur de 1 ^{re} classe des ponts et chaussées. . .	2,400 00	»	1839. 28 décembre.
2 ^e commis	1,500 00	»	1845. 21 juillet.

NOMS ET PRÉNOMS.	ENTRÉE DANS L'ADMINISTRATION.	
	GRADE.	DATE.
Vlamynck, A.	3° commis	1842. 13 septembre . .
Demazière, J.	Surnuméraire	1841. 28 avril
Dekeyser, J.-B.	Commis à l'essai	1838. 15 mars.
Biebuyck, F.	Dessinateur	1845. 30 juillet
Vreurick, L.-A.	Surveillant de 3° classe	1826. 9 juillet
Destein, G.-M.-E.	Surnuméraire	1845. 6 octobre.
Wolfcarius, J.	Id.	1845. 22 décembre . . .
Boux, H.-N.	Id.	1845. 9 octobre.
Wilborts, L.	Id.	1847. 10 août
Reuller, A.-J.-A.	Surveillant de 3° classe.	1846. 29 août

Administration des chemins de fer,

Masui, J.-B.	Ingénieur de 2° classe	1820. 29 octobre. . . .
Delfosse, F.	Administrateur des postes	1820. 9 novembre . . .
Grosfils, G.-F.-M.	Aide temporaire	1816. 26 janvier. . . .
Cabry, H.	Ingénieur mécanicien	1825. 9 juillet
D'Aldin, L.-T.	Commis	1831. 21 janvier.
Melotte, J.-G.	Id.	1840. 5 septembre . . .
Dufour, A.-M.-J.-M.	Id.	1820. 1 ^{er} octobre.
Grenon, L.-F.-J.	1 ^{er} commis.	1838. 1 ^{er} janvier.
Gendebien, F.	3° commis.	1841. 21 mars.
Vancaubergh, J.-J.	Surnuméraire	1822. 6 mars.
Vanden Peereboom, T.-H.-X.	Commis surnuméraire	1837. 30 juillet
Vanderzanden, C.-A.-C.	Directeur des postes	1831. 11 mars.
Dandelin, N.-A.-H.-L.-J.	Surveillant temporaire.	1840. 28 avril.
Thimister, C.-P.-J.	Surnuméraire	1832. 15 septembre . .
Vyncke, L.	Directeur au chemin de fer.	1826. 18 novembre . .
Jacquet, F.-J.	Surnuméraire	1831. 29 juillet
Bihet, C.-L.-J.	Aspirant surnuméraire.	1834. 2 septembre . . .

GRADE ACTUEL.	TRAITEMENT ANNUEL.	FRAIS DE BUREAU.	DATE DE NOMINATION AU GRADE ACTUEL
2° commis	1,800 00	»	1846. 25 août.
Id.	1,200 00	»	1850. 30 mars.
Id.	1,800 00	»	1850. 28 février.
Id.	1,800 00	»	Id.
Id.	2,100 00	»	1851. 31 mars.
3° commis	1,000 00	»	1846. 10 mars.
Id.	1,000 00	»	1846. 25 août.
Id.	1,000 00	»	1850. 30 mars.
Id.	800 00	»	Id.
Id.	1,200 00	»	1850. 28 février.

des postes et des télégraphes.

Directeur général	12,000 00	»	1850. 27 janvier.
Inspecteur général	10,500 00	»	1841. 6 avril.
Id.	8,000 00	»	1850. 27 janvier.
Id.	10,000 00	»	Id.
Directeur	6,000 00	»	Id.
Id.	5,500 00	»	Id.
Chef de bureau	3,000 00	»	1824. 31 juillet.
Id.	4,000 00	»	1841. 31 mars.
Id.	4,000 00	»	1844. 20 juillet.
Id.	2,400 00	»	1845. 29 juillet.
Id.	3,000 00	»	1846. 23 mars.
Id.	3,700 00	»	1846. 16 avril.
Id.	3,000 00	»	1848. 26 septembre.
Id.	3,000 00	»	1850. 30 mars.
Contrôleur	5,000 00	»	1840. 31 mars.
1 ^{er} commis	2,400 00	»	1845. 22 septembre.
Id.	2,400 00	»	1846. 25 août.

NOMS ET PRÉNOMS.	ENTRÉE DANS L'ADMINISTRATION.	
	GRADE.	DATE.
De Potter, J.	Surnuméraire	1841. 20 août
Gife, F.-J.	Aspirant surnuméraire	1835. 19 mai
Delvaux, J.-P.	2° commis	1841. 31 mars
Ducrot, D.-M.	Expéditionnaire	1840. 11 novembre
Missalle, P.-J.	Surveillant à l'essai	1838. 10 août
Fain, A.	3° commis	1841. 31 mars
Kuhn, F.-G.	Aspirant surnuméraire	1833. 27 juin
Dupuids, S.-P.-G.	Surnuméraire	1842. 19 janvier
Dumonceau, H.-F.	Id.	1843. 21 juin
De Prins, A.-F.-J.-G.	Aspirant surnuméraire	1843. 23 octobre
Hebbelinck, Ch.	3° commis	1841. 8 octobre
Goethals, C.	Id.	1842. 13 septembre
Van Pée, P.-J.-M.	Surnuméraire	1838. 25 août
Beckx, J.-B.-G.	Id.	1842. 12 janvier
Barré, P.-P.-F.	Id.	1837. 30 décembre
Gouweloos, J.-B.	Expéditionnaire à l'essai	1839. 1 ^{er} décembre
Hennequin, M.-A.	Expéditionnaire dessinateur	1837. 21 septembre
Hanozet, C.-J. G.	Expéditionnaire	1838. 20 juin
Amiable, M.-L.-A.	3° commis	1841. 10 avril
Vanderbrugghen, T.-J.	Surnuméraire	1845. 3 septembre
Vanlangenhove, A.	Id.	1847. 12 octobre
Tulpinck, E.	Id.	1844. 18 août
Coulou, P.-J.	Messenger	1843. 17 mars
Olivier, E.	3° commis	1850. 30 mars
Fermont, P.	Surnuméraire	1846. 16 avril
Vyncke, L.-L.-D.	Commis à l'essai	1844. 17 septembre

GRADE ACTUEL.	TRAITEMENT ANNUEL.	FRAIS DE BUREAU.	DATE DE NOMINATION AU GRADE ACTUEL.
1 ^{er} commis	1,900 00	»	1850. 30 mars.
Id.	2,100 00	»	Id.
Id.	2,000 00	»	Id.
Id.	1,900 00	»	Id.
Sous-ingénieur	2,000 00	»	1850. 30 octobre.
2 ^o commis.	1,800 00	»	1845. 21 juillet.
Id.	1,800 00	»	1850. 30 mars.
Id.	1,500 00	»	Id.
Id.	1,400 00	»	Id.
Id.	1,400 00	»	Id.
Id.	1,500 00	»	Id.
Id.	1,700 00	»	Id.
Id.	1,500 00	»	Id.
Id.	1,500 00	»	Id.
Id.	1,500 00	»	1842. 20 octobre.
Id.	1,500 00	»	1847. 30 janvier.
Id.	1,800 00	»	1850. 18 décembre.
3 ^o commis.	1,500 00	»	1841. 31 mars.
Id.	1,200 00	»	1841. 10 avril.
Id.	1,200 00	»	1850. 30 mars.
Id.	800 00	»	Id.
Id.	1,200 00	»	Id.
Id.	1,200 00	»	1845. 24 novembre.
Id.	700 00	»	1850. 30 mars.
Id.	900 00	»	Id.
Id.	800 00	»	Id.

NOMS ET PRÉNOMS.	ENTRÉE DANS L'ADMINISTRATION.	
	GRADE.	DATE.

Dispositif

Devleschoudere, P.-J.	1 ^{er} commis.	1830. 1 ^{er} novembre . . .
-------------------------------	---------------------------------	--------------------------------------

Huissiers, messagers

Huissiers	2
Messagers	11
Concierges.	3
Gens de service	10

GRADE ACTUEL.	TRAITEMENT ANNUEL.	FRAIS DE BUREAU.	DATE DE NOMINATION AU GRADE ACTUEL.
---------------	-----------------------	---------------------	---

billé.

Chef de division	4,000 00	"	1845. 10 août.
----------------------------	----------	---	----------------

et gens de service,

.	2,900 00		
.	11,300 00	22,888 50	"
.	2,500 00		
.	6,168 50		
TOTAL ANNUEL fr.	306,288 50	"	

ANNEXE B.

GRADES.	CADRES.						TOTAL.	
	Activité.	Non activité.	Disponibilité.	Salaires.	Congés.			
Inspecteur d'administration de 1 ^{re} classe.	2	14,000 »	»	»	»	»	2	14,000 »
Id., 2 ^e classe	1	5,200 »	»	»	»	»	1	5,200 »
Agent général.	1	5,000 »	»	»	»	»	1	5,000 »
Ingénieur en chef, 1 ^{re} classe.	1	7,000 »	»	»	»	»	1	7,000 »
Id., 2 ^e id.	1	5,200 »	»	»	»	»	1	5,200 »
Ingénieur, 1 ^{re} classe	7	29,900 »	»	»	»	1 3,800 »	8	33,700 »
Id., 2 ^e id.	7	23,600 »	»	»	»	»	7	23,600 »
Id., 3 ^e id.	2	4,800 »	»	»	»	»	2	4,800 »
Sous-ingénieur	11	20,000 »	»	»	»	1 2,000 »	12	22,000 »
Conducteur, 1 ^{re} classe	9	21,600 »	»	»	»	2 4,800 »	11	26,400 »
Id., 2 ^e id.	5	10,000 »	»	»	»	1 2,000 »	6	12,000 »
Id., 3 ^e id.	3	4,500 »	»	»	»	4 6,000 »	7	10,500 »
Inspecteur	»	»	»	»	»	1 6,000 »	1	6,000 »
Contrôleur, 1 ^{re} classe	5	19,900 »	»	»	»	»	5	19,900 »
Id., 2 ^e id.	4	13,200 »	»	»	»	»	4	13,200 »
Architecte, 1 ^{re} classe	1	5,000 »	»	»	»	1 10,000 »	2	15,000 »
Id., 2 ^e id.	2	6,400 »	»	»	»	»	2	6,400 »
Ingénieur géomètre	1	3,200 »	»	»	»	»	1	3,200 »
Ingénieur chef des ateliers	1	6,000 »	»	»	»	»	1	6,000 »
Chef de bureau, 1 ^{re} classe	8	23,600 »	1 2,100 »	»	»	»	9	25,700 »
Id., 2 ^e id.	1	2,400 »	»	»	»	»	1	2,400 »
Vérificateur	4	9,600 »	»	»	»	»	4	9,600 »
Chef de station, 1 ^{re} classe	7	20,700 »	»	»	»	»	7	20,700 »
Id., 2 ^e id.	3	7,200 »	»	»	»	»	3	7,200 »
Id., 3 ^e id.	12	25,200 »	»	»	»	1 2,100 »	13	27,300 »
Sous-chef de stat ⁿ , 1 ^{re} classe.	11	19,800 »	»	»	»	»	11	19,800 »
Id., 2 ^e id.	9	13,500 »	»	»	»	»	9	13,500 »
Id., 3 ^e id.	1	1,200 »	»	»	»	»	1	1,200 »
Commis, 1 ^{re} classe	35	64,200 »	2 1,800 »	3 3,333 »	»	1 2,100 »	41	71,433 »
Id., 2 ^e id.	139	184,800 »	10 7,040 »	3 2,600 »	»	»	152	194,440 »

GRADES.	CADRES.										TOTAL.	
	Activité.	Non activité.	Disponibilité.	Salaires.		Congés.						
Commis, 3 ^e classe	50	48,480 »	2	1,050 »	2	1,170 »	»	»	2	1,980 »	58	52,680 »
Id. adjoint	40	24,840 »	»	»	»	»	»	»	»	»	40	24,840 »
Surnuméraire	45	»	»	»	»	»	»	»	»	»	45	»
Surveillant principal	10	22,500 »	»	»	»	»	»	2	4,200 »	»	12	26,700 »
Id., 1 ^{re} classe	15	27,000 »	1	1,200 »	»	»	»	2	3,600 »	»	18	31,800 »
Id., 2 ^e id.	18	27,000 »	»	»	»	»	4	6,000 »	3	4,500 »	25	37,500 »
Id., 3 ^e id.	10	11,600 »	1	600 »	»	»	15	15,400 »	2	2,400 »	28	30,000 »
Id. temporaire	»	»	»	»	»	»	1	1,200 »	»	»	1	1,200 »
Commis expéditionnaire	1	1,500 »	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1,500 »
Dessinateur, 1 ^{re} classe	4	7,400 »	»	»	»	»	»	»	»	»	4	7,400 »
Id., 2 ^e id.	5	7,500 »	»	»	»	»	»	1	1,500 »	»	6	9,000 »
Id., 3 ^e id.	4	4,800 »	1	600 »	1	600 »	»	»	2	2,200 »	8	8,200 »
Id. temporaire	1	1,277 50	»	»	»	»	»	1	900 »	»	2	2,177 50
Chef de convoi	2	4,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»	2	4,000 »
Chef garde	9	16,800 »	»	»	»	»	»	»	»	»	9	16,800 »
Garde, 1 ^{re} classe	35	53,700 »	2	2,080 »	1	750 »	»	»	»	»	38	56,530 »
Id., 2 ^e id.	34	45,600 »	5	3,440 »	2	1,880 »	»	»	»	»	41	50,920 »
Id., 3 ^e id.	74	88,080 »	2	1,440 »	3	1,800 »	»	»	1	1,200 »	80	92,520 »
Id. à l'essai	4	3,600 »	»	»	»	»	»	»	»	»	4	3,600 »
Facteur, 1 ^{re} classe	9	13,500 »	»	»	»	»	»	»	»	»	9	13,500 »
Id., 2 ^e id.	12	14,400 »	1	600 »	»	»	»	»	1	1,200 »	14	16,200 »
Id., 3 ^e id.	8	6,640 »	»	»	2	1,200 »	»	»	»	»	10	9,900 »
Id. à l'essai	2	1,900 »	»	»	1	450 »	»	»	»	»	3	2,350 »
Officier de police	6	7,200 »	1	600 »	2	1,600 »	»	»	»	»	9	9,600 »
Adjoint de police	8	7,680 »	1	640 »	6	2,980 »	»	»	1	960 »	16	12,260 »
Peseur	»	»	»	»	»	»	17	15,180 »	»	»	17	15,180 »
Id. à l'essai	»	»	»	»	»	»	1	450 »	»	»	1	450 »
Huissier	1	1,200 »	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1,200 »
Messager	»	»	»	»	»	»	13	11,700 »	»	»	13	11,700 »
Garçon de bureau	»	»	»	»	»	»	4	3,120 »	»	»	4	3,120 »
Portier	»	»	»	»	»	»	13	9,230 »	»	»	13	9,230 »
Frais fixes des chefs de section	»	7,400 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7,400 »
Traitement supplémentaire aux percepteurs des postes fixes de chef de station	6	2,400 »	»	»	»	»	»	»	»	»	6	2,400 »
TOTAL	707	1,036,627 50	30	23,190 »	26	18,423 »	68	62,230 »	31	63,440 »	862	1,204,030 50

ANNEXE C.

État indiquant le nombre des ingénieurs des ponts et chaussées dans chaque province et nombre des bâtiments, usines

PROVINCES.	NOMBRE D'INGÉNIEURS.	ROUTES			CANAUX ET RIVIÈRES		
		de l'État.	provinciales.	conçédées.	de l'État.	provinciaux.	conçédés.
		1.	2.	3.	4.	5.	6.
ANVERS.....	5	250½	238	Un pont.	198½	"	"
BRABANT.....	7	455½	437½	14½	70½	"	68
FLANDRE OCCIDENTALE.....	6	574½	165	"	138	175½	"
FLANDRE ORIENTALE.....	6	404½	154	212½	410½	33	"
HAINAUT.....	6	453½	186½	274½	221½	"	62
LIÈGE.....	6	552	40	145½	62½	118½	51½
LIMBOURG.....	5	361	"	2½	119	29½	"
LUXEMBOURG.....	6	637	190	"	"	"	75
NAMUR.....	5	457	189½	62½	107½	"	"

des kilomètres de routes, canaux, rivières, côtes et digues sous leur direction, ainsi que le et machines à vapeur.

COTES ET DIGUES. 7.	TOTAL DES COLONNES 4, 2, 3, 4, 5, 6, 7.	BATIMENTS de l'État ET DES PROVINCES.	MACHINES A VAPEUR.	USINES.	<i>Observations.</i>
90	774	3	50	22	
»	1,046	22	214	449	
69	1,121	4 et ouvrages du port d'Osten- de.	82	5	
46	1,263	9 et 2 ponts.	254	25	
24 Chemin de fer.	1,196	5	(a)	423	(a) Les machines à vapeur dans les provinces de Hainaut, Liège, Luxembourg et Namur sont sous la surveillance des officiers des mines.
»	971	1	»	»	
»	512	»	18	129	
»	902	3	»	»	
»	817	28	»	»	

ANNEXE D.

État d'entrées et sorties des locomotives en réparation à l'arsenal de Malines.

N° D'ORDRE DES LOCOMOTIVES.	DATES			Observations.
	D'ENTRÉE A L'ARSENAL.	DE LA SORTIE DES ATELIERS.	DU COMMENCEMENT DES TRAVAUX.	
54	1849. Novembre ..	Se trouve encore aux ateliers..	1830. Avril.	
107	— Juin.....	1850. Mai.....	1849. Juin.	
79	— Septembre..	— Août.....	— Septembre.	
100	— Novembre ..	— Mars	— Novembre.	
19	— Id.....	— Octobre	— Décembre.	
160	— Id.....	— Janvier.....	— Novembre.	
2	— Juillet	— Avril.....	— Juillet.	
4	1850. Janvier	— Mai	1850. Janvier.	
59	— Id.....	— Décembre	— Février.	
104	— Février.....	Se trouve encore aux ateliers..	— Id.	
41	— Id.....	1851. Juin	— Avril.	
154	— Avril	— Février	— Id.	
20	— Id.....	1850. Juillet.....	— Mai.	
28	— Juillet	1851. Mars	— Août.	
47	— Août	— Juillet	1851. Janvier.	
68	— Id.....	— Janvier	1850. Septembre.	
33	— Octobre	Se trouve encore aux ateliers..	— Novembre.	
17	— Novembre ..	Id. id.	1851. Janvier.	
149	— Décembre ..	Id. id.	1850. Décembre.	

ANNEXE E.

GRAND-DUCHÉ DE BADE.

BUDGET ORDINAIRE POUR L'ANNÉE 1850-1851.

Ministère de la maison grande-ducale et des affaires étrangères.

EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER.

RECETTES.	1850.	1851.
PRODUIT DU CHEMIN DE FER.		
	Florins	Florins.
1. Recette directe.	1,827,303	1,827,303
2. Indemnité de l'administration des postes.	40,798	40,798
3. Produit des bâtiments et des terrains	6,680	6,680
4. Id. d'objets de l'inventaire et du matériel.	1,800	1,800
5. Remboursements	"	"
6. Amendes	850	850
7. Produits divers et imprévus	400	400
Total des recettes.	1,877,831	1,877,831
DÉPENSES.		
TITRE I. — CHARGES.		
1. Réduction et déduction	125	125
2. Indemnités et remboursements.	1,500	1,500
3. Contributions et primes d'assurance	3,200	3,200
4. Pénalités au fonds de secours pour employés du chemin de fer	750	750
5. Dépenses diverses et imprévues	100	100
Total, titre I ^{er}	5,675	5,675

TITRE II. — FRAIS D'ADMINISTRATION.		1850.	1851.
a) ADMINISTRATION CENTRALE.			
6. Part contributive dans les frais de l'administration centrale des postes	Florins. 22,349	Florins. 22,349	
7. Frais de commission et d'inspection	2,000	2,000	
8. Imprimés et reliure	1,400	1,400	
9. Dépenses diverses et imprévues	250	250	
	25,999	25,999	
b) ADMINISTRATION DES DISTRICTS.			
10. Salaires des employés	20,200	20,200	
11. Traitement des fonctionnaires	6,450	6,450	
12. Frais de bureau	2,200	2,200	
13. Indemnités et frais de voyage	3,000	3,000	
14. Dépenses diverses et imprévues	3,100	3,100	
Total, titre II, b	34,950	34,950	
Total, titre II, a	25,999	25,999	
	60,949	60,949	
TITRE III. — DÉPENSES D'EXPLOITATION.			
a) DÉPENSES GÉNÉRALES D'EXPLOITATION.			
15. Traitement des surveillants et aides des magasins et des ateliers	17,075	17,075	
16. Frais de bureau de l'administration des magasins et des ateliers	1,500	1,500	
<i>Salaires des ouvriers.</i>			
17. a) Des magasins et des stations	36,584	36,584	
18. b) Des ateliers	67,550	67,550	
<i>Dépenses pour matériel et pièces de rechange.</i>			
19. Combustible	107,637	107,637	
20. Métaux	22,153	22,153	
21. Bois	6,722	6,722	
22. Huile graisse	25,050	25,050	
23. Matériaux divers	14,559	14,559	
A reporter	298,830	298,830	

	1850.	1851.
	Florins.	Florins.
Report	298,830	298,830
<i>Dépenses pour outils et matériel dans les ateliers et les magasins.</i>		
24. Achat	500	500
25. Entretien (en dehors des ateliers et des magasins)	3,500	3,500
26. Id. de signaux.	200	200
27. Divers et imprévus	100	100
	303,130	303,130
b) DÉPENSES ORDINAIRES DU SERVICE DES TRANSPORTS.		
(EXPÉDITIONS ET CONVOIS.)		
Traitement et indemnités :		
28. Des employés à l'expédition et des distributeurs de coupons.	18,350	18,350
29. Id. aides.	12,450	12,450
30. Id. subalternes et ouvriers aux marchandises. .	40,638	40,638
31. Personnel des convois	119,287	119,287
32. Frais de bureau et impression	10,000	10,000
<i>Dépenses de locomotives.</i>		
33. Achat	"	"
34. Entretien (en dehors des ateliers de l'administration). . .	5,000	5,000
35. Nettoyage	10,878	10,878
<i>Dépenses pour voitures et wagons.</i>		
36. Achat	"	"
37. Entretien (en dehors des ateliers de l'administration. . .	10,000	10,000
38. Nettoyage	8,108	8,108
<i>Approvisionnements.</i>		
39. Achat	100	100
40. Entretien (en dehors des ateliers de l'administration) . . .	600	600
41. Divers	15,300	15,300
	250,711	250,711

c) DÉPENSES ORDINAIRES D'ENTRETIEN DE LA ROUTE, DES BÂTIMENTS ET DES STATIONS.		1850.	1851.
Traitements et récompenses :		Florins.	Florins.
42.	Des ingénieurs de la route.	13,200	13,200
43.	Des surveillants des stations et de la route.	119,544	119,544
<i>Dépenses pour outillage.</i>			
44.	Achat	200	200
45.	Entretien (en dehors des ateliers de l'administration). . .	300	300
46.	Dépenses pour chauffage, éclairage et entretien des stations	8,000	8,000
<i>Dépenses pour la voie, les stations et leurs dépendances.</i>			
47.	Voie.	11,000	11,000
48.	Ballast	27,000	27,000
49.	Billes	46,000	46,000
50.	Rails et pose.	7,900	7,900
51.	Evitements, plates-formes et excentriques	2,750	2,750
52.	Ponts et viaducs.	5,000	5,000
53.	Barrières, clôtures de la route et des stations.	1,300	1,300
54.	Etablissements intérieurs des stations.	1,100	1,100
55.	Bâtimens et dépendances des stations	6,000	6,000
56.	Maisons des gardes et dépendances.	2,500	2,500
57.	Prises d'eau	800	800
58.	Dépenses diverses et imprévues	3,600	3,600
Total du titre III, c.		256,594	256,594
Id. III, b.		250,711	250,711
Id. III, a.		303,130	303,130
Total du titre III		810,435	810,435
Id. II		60,949	60,949
Id. 1 ^{er}		5,675	5,675
Total général		877,059	877,059
Recette.		1,877,831	1,877,831
Dépenses		877,059	877,059
RECETTE NETTE. . . . flor.		1,000,772	1,000,772

ANNEXE F.

État indiquant le nombre d'ouvriers de différentes catégories employés dans les stations à ateliers de petites réparations, ainsi que le montant de leurs salaires.

État indiquant le nombre d'ouvriers de différentes catégories employés dans les

QUALITÉS DES OUVRIERS.	NOMBRE D'OUVRIERS DE CHAQUE CATÉGORIE ATTACHÉS											
	BRUXELLES. (Nord.)	ANVERS.	MALINES.		TILLEMONT.	ANS.	LIÈGE.	VERVIERS.	RONHEIDE.	GAND.	OSTENDE.	TOURNAY.
			Est.	Ouest.								
Chefs d'ateliers et faisant fonctions. . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sous-chefs.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Machinistes et faisant fonctions	11	5	7	5	4	7	1	6	"	15	4	7
Chauffeurs et faisant fonctions.	11	6	6	5	11	6	8	5	8	4	4	8
Contre-maitres d'ateliers.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ajusteurs	6	4	4	4	4	7	5	8	2	11	3	5
Tourneurs et aides	1	2	2	2	1	1	"	1	"	2	2	2
Forgerons et aides.	2	3	2	2	4	4	4	4	2	5	2	2
Chaudronniers et aides	1	1	1	1	1	1	1	1	"	2	1	1
Menusiers et aides	2	5	1	2	2	1	2	2	"	3	1	2
Garnisseurs	1	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"
Contre-maitres à la visite des voitures.	1	1	"	"	1	1	1	1	"	"	"	"
Sous-chefs de brigade	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Apprentis et élèves mécaniciens	5	"	1	2	"	2	1	1	"	1	"	"
Magasiniers	"	1	1	1	1	1	"	1	"	1	"	1
Garde-excentriques et gardes plates- formes.	3	4	4	4	3	4	9	12	"	3	3	2
Garde-freins.	7	3	1	"	3	2	2	9	1	3	2	3
Garde-tenders et vigies	"	1	"	"	2	1	2	"	1	1	"	"
Veilleurs	3	2	3	2	1	2	2	2	1	2	2	2
Ouvriers pour la réparation des bâches.	"	"	"	"	"	"	1	1	"	1	"	"
Chefs-manœuvre.	2	"	1	"	"	"	"	1	"	1	"	1
Manœuvres divers.	11	8	11	11	10	11	10	8	4	15	10	12
Graisseurs.	"	1	1	1	1	1	2	2	"	"	"	"
Ouvriers supplémentaires	5	"	1	"	"	2	"	"	"	3	1	"
Portiers et faisant fonctions	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"
Plantons.	"	"	"	1	"	"	1	"	"	"	"	"
Peintres.	"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	"	"
Totaux.	74	49	49	45	51	56	56	67	21	77	37	50

stations à ateliers de petites réparations, ainsi que le montant de leurs salaires.

A LA STATION DE					NOMBRE TOTAL D'ouvriers.	TOTAL DES SALAIRES PAR JOURNÉE DE 4/3	SALAIRE PAR QUINZAINE.	Observations.
BRUXELLES. (Midi.)	BRABE.	QUIÉVRAIN.	CHARLEROY.	NAMUR.				
1	1	1	1	1	17	124 00	2,300 45	Ce relevé est dressé d'après les états de salaires de la 1 ^{re} quinzaine de juillet 1881.
"	"	1	"	"	1	5 00	85 00	
7	9	5	3	2	98	398 40	5,868 80	
9	13	7	3	4	118	330 20	4,881 25	
1	2	"	"	1	16	66 20	1,066 80	
9	12	8	5	3	100	283 00	3,734 80	On n'y a pas compris :
3	3	1	2	2	27	73 40	1,034 55	1 aide surveillant à Bruxelles (Nord).
5	5	4	2	4	36	160 60	2,158 10	1 chef d'atelier à 1/3 solde à Anvers.
2	2	1	2	1	20	53 00	688 60	1 machiniste à Val-Benoit (Liège).
4	4	1	"	1	33	77 80	1,088 10	1 élève mécanicien faisant fonctions de surveillant à Verviers.
1	"	"	"	"	3	7 80	100 40	1 contre-maitre faisant fonctions de surveillant à Bruxelles (Midi).
1	1	1	1	1	11	33 20	522 60	1 contre-maitre faisant fonctions de surveillant à Quiévrain.
1	1	1	1	"	4	9 60	142 20	1 conducteur faisant fonctions de chef de station à Namur.
6	4	2	1	4	30	29 20	302 15	
1	1	1	1	1	13	27 80	422 30	Lesquels figurent dans les états précités pour la somme totale de fr. 383-23.
5	6	5	3	3	73	152 40	2,316 40	
9	8	4	2	2	61	156 60	2,394 60	
3	3	1	"	"	15	34 00	489 60	
"	"	4	1	2	31	66 40	973 50	
"	"	"	"	"	3	6 20	86 20	
3	"	"	"	1	10	25 20	378 00	
21	14	15	10	6	187	352 20	5,308 00	
2	"	1	"	"	12	22 20	339 80	
11	20	2	7	5	57	99 40	1,439 05	
"	"	1	"	"	2	4 60	64 60	
1	"	"	"	"	3	7 80	117 00	
6	"	"	"	"	8	15 80	189 70	
112	109	67	43	44	1,009	2,622 00	38,374 55	

ANNEXE G.

*Relevé des dépenses effectuées en 1850 pour le service de locomotion et l'entretien
du matériel. (Chap. III, § 3, art. 54 du budget.)*

Somme allouée : 2,014,000 francs.

NUMÉROS.	NATURE DES FOURNITURES.	SOMMES DÉPENSÉES.	Observations.	
1	Charbons et coke	851,395 21	Un crédit supplémentaire de 32,500 francs a été voté par la Législature; ce qui porte le crédit total à 2,046,500 francs.	
2	Bois de chauffage	13,772 30		
3	Graissage. — Huile de Gallipoli, suif, etc.	114,777 10		
4	Nettoyage. — Étoupes, savon, déchets, etc.	33,378 45		
5	Éclairage. — Huile épurée, chandelles, gaz	119,906 35		
6	Cordes. — Chanvre.	29,400 »		
7	Pièces de rechange {	pour locomotives		92,404 68
8		pour voitures.		24,268 58
9	Tubes en laiton	87,710 66		
10	Essieux {	pour locomotives		7,196 55
11		pour voitures.		1,828 00
12	Bandages de roues {	pour locomotives et tenders		66,581 72
13		pour voitures.		51,514 »
14	Rottings et cerceaux	16,300 38		
15	Métaux. — Cuivre, plomb, acier, etc.	89,892 54		
16	Bois divers	97,701 67		
17	Garnitures de voitures. — Passementerie	56,664 10		
18	Peinture. — Couleurs, vernis, pinceaux, etc.	54,791 89		
19	Outils et ustensiles.	65,858 21		
20	Objets de ferblanterie. — Lanternes, etc.	15,195 15		
21	Vis à bois, fil de fer, de cuivre.	2,437 87		
22	Bâches en cuir et en toile.	19,950 40		
23	Traction par chevaux.	15,998 26		
24	Menues dépenses.	55,181 65		
25	Entretien des plans inclinés.	17,900 »		
26	Indemnités aux administrations étrangères	150,243 73		
27	Transports des voyageurs entre le Nord et le Midi à Bruxelles.	2,941 60		
TOTAL. fr.		2,046,500 »		

ANNEXE II.

État des matériaux, objets de consommation, outils, ustensiles, métaux, bois, pièces de rechange pour locomotives, tenders et voitures, mobilier, ustensiles pour l'éclairage et chauffage et l'entretien des bâtiments et dépendances dans les dépôts des stations, au 1^{er} octobre 1851.

N° D'ORDRE.	NOMS DES DÉPÔTS.	NATURE DES DÉPÔTS ou stations.	OBJETS DIVERS.	Observations.
1	Bruxelles (Nord).....	A remise.	45,011 12	Approvisionne les bureaux de la direction, et les convois des lignes du Nord, Est et Ouest.
2	Id. (Allée-Verte).	Id.	1,478 79	Id. Vilvorde.
3	Anvers.....	Id.	18,528 55	Id. Contich et Vieux-Dieu.
4	Molines (Est).....	Id.	19,490 60	Id. Duffel.
5	Louvain.....	»	3,965 27	Id. Haecht et Wespelaar.
6	Tirlemont.....	Id.	19,110 04	Id. Vertryck et Esenaël.
7	Landen.....	»	1,610 74	Id. Waremmes, Gingelom, Rosoux.
8	Ans.....	Id.	55,659 95	Id. Fexhe.
9	Haut-Pré.....	»	17,277 74	Id. les machines à vapeur des plans inclinés.
10	Liège.....	Id.	29,035 85	Id. Chênée, Chaudfontaine, Trooz.
11	Verviers.....	Id.	21,478 29	Id. Nessonvaux, Pepinster, Ensival, Dolhain, Herbesthal.
12	Ronheide.....	Id.	12,722 68	
13	Saint-Trond.....	»	5,410 54	Id. Velm, Cortenbosch.
14	Hasselt.....	»	1,104 72	Id. Atken.
15	Malines (Ouest).....	Id.	16,794 74	Id. Capelle, Londerzeel.
16	Termonde.....	»	285 82	Id. Malderen, Buggenhout, Audeghem, Wichelen.
17	Gand.....	Id.	58,448 58	Id. Wetteren, Melle, Landeghem, Hansbeke, Aeltre, Nazareth, Deynze.
18	Bruges.....	»	761 44	Id. Bloemendaël, Oostcamp, Jabbeke.
19	Ostende.....	Id.	28,448 52	Id. Plasschendaël.
20	Courtray.....	»	441 66	Id. Nachelen, Alsene, Waereghem, Haerlebeke.
21	Mouscron.....	»	2,263 55	Id. Néchin.
22	Tournay.....	Id.	47,595 80	Id. Templeuve, Havionnes, Dary.
23	Ath.....	»	1,236 00	Id. Leuze, Ligne, Haffes, Aeltre, Brugelette, Lens.
24	Bruxelles (Midi).....	Id.	58,689 02	Id. Ruysbroeck, Lotb, Hal, convois de la ligne du Midi.
25	Braine-le-Comte.....	Id.	54,865 25	Id. Lembeke, Tubise, Écaussinnes.
26	Soignies.....	»	556 65	
27	Jurbise.....	»	1,048 88	
28	Mons.....	»	2,753 86	Id. Jemmapes, Saint-Ghislain.
29	Quiévrain.....	Id.	23,516 21	Id. Bousou, Thulin.
30	Manage.....	»	1,170 24	Id. Gouy-lez-Piéton, Pont-à-Celles, Luttre.
31	Charleroy.....	Id.	20,947 31	Id. Gosselies, Roux, Marchiennes, Châtelineau, Farciennes et Tamines.
32	Namur.....	Id.	26,526 47	Id. Auvclais, Moustier, Floreffe.
			538,510 62	

ANNEXE I.

*Renouvellement de matériel.***Budget de 1850. — Art. 55. — 300,000 francs.**

NOMS DES FOURNISSEURS.	DÉSIGNATION DES FOURNITURES.	SOMMES ENGAGÉES.
(ADJUDICATION DU 12 JUIN 1850.)		
Pelseceer	5 caisses de diligences.....	7,350 00
Id.	5 id. de waggons à bagages.....	6,480 00
Id.	5 id. id.	6,460 00
Id.	5 id. id.	6,470 00
Id.	5 id. id.	6,480 00
Lixon.....	5 id. de waggons fermés et marches en fer.....	5,850 00
Id.....	5 id. id. id.	5,850 00
Id.....	5 id. id. id.	5,850 00
Id.....	5 id. id. id.	5,850 00
Hertogs frères.....	5 id. id. en bois.....	2,950 00
Id.	5 id. id. id.	2,950 00
Id.	5 id. id. id.	2,975 00
Id.	5 id. id. id.	2,975 00
Id.	5 id. id. id.	2,975 00
Brison.	5 id. id. id.	2,914 00
Hertogs frères.....	5 id. id. id.	2,975 00
Id.	5 id. id. id.	2,975 00
Lixon	Assortiments de plaques de garde pour diligences, waggons à voyageurs et bagages.	6,154 40
Regnier-Poncelet.....	Supports de marche-pieds, assortiments de supports et tirants..	5,574 25
Requité-Delhez et fils.....	Garnitures de rampes et clichettes.....	5,575 00
Blavier.....	Lanternes pour diligences et de waggons à voyageurs.....	1,200 00
Regnier-Poncelet.....	15,000 kilog. acier, 1 ^{re} qualité, pour ressorts	7,950 00
Danhieux.....	Fer battu, 1 ^{re} qualité, et plaques en fer pour freins.....	4,066 50
Id.	Fer étiré et tôles polies.....	2,365 48
De Braey.....	Toile à voile, verres demi-blanc et glaces.....	9,156 46
Regnier-Poncelet.....	7,996 $\frac{1}{2}$ kilog. fer fonte grise ouvree, 1 ^{re} qualité.....	1,265 45
Vivier	Pièces et planches en chêne.....	10,056 47
Bruteyn	Id. de peuplier, planches de bois blanc et pièces en hêtre.....	5,009 77

NOMS DES FOURNISSEURS.	DESIGNATION DES FOURNITURES.	SOMMES ENGAGÉES.
Brison frères.....	10 waggons pour le charbon, tout montés.....	14,810 00
Prud'homme.....	10 id. id.	14,480 00
Brison frères.....	10 id. id.	14,810 00
Id.	5 id. id.	7,075 00
Cambier et Fontaine . . .	4,917 kilog. fonte grise ouvrée, 1 ^{re} qualité.....	848 18
Eykens.....	400 brides de ressorts en gutta-percha.....	2,182 80
M ^{me} Hendrickx.....	42 id. id.	200 60
Société de Haine-St-Pierre.	1 locomotive avec cylindres de 15 pouces anglais.....	35,282 54
	Salaires pour montage du matériel renouvelé.....	80,150 00
	TOTAL..... fr.	294,226 70