
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 MAI 1883.

Budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1883 ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. WILLEQUET.

MESSIEURS,

EXAMEN DES SECTIONS.

Réunies pour l'examen du budget, le 22 novembre 1882, les sections se sont trouvées en présence d'un budget incomplet et provisoire en quelque sorte. Les amendements du Gouvernement, qui proposaient des crédits nouveaux pour l'exercice 1883 que le budget est appelé à régler, n'ont été déposés sur le bureau de la Chambre qu'à la séance du 3 décembre 1882. On comprend que dans ces conditions, dont les inconvénients ont été signalés à maintes reprises, les sections n'ont pu se livrer qu'à un examen très sommaire. Toutes ont adopté le projet.

Dans la 1^{re} section un membre a signalé l'accroissement considérable des dépenses du budget, accroissement qui a été de 22 millions en quatre ans. Il serait utile, d'après lui, de rechercher avec soin les économies qui pourraient être réalisées.

Un autre membre appelle l'attention sur les ateliers de construction de l'État, dont l'exploitation lui semble trop coûteuse. Il désirerait connaître le bilan de ces ateliers et plus particulièrement celui de l'établissement de Luttre.

⁽¹⁾ Budget, n° 120. VIII (session de 1881-1882).

Amendements du Gouvernement, n° 53

⁽²⁾ La section centrale, présidée par M. DESCAMPS, était composée de MM. BOCKSTAEL, BEERNAERT, MINEUR, WILLEQUET, VERWILGHEN et BERGH.

Un membre estime que le Gouvernement consacre des sommes beaucoup trop considérables aux constructions.

Toutefois plusieurs membres témoignent le désir de voir achever à bref délai le bâtiment de l'Exposition de 1880.

La section adopte le budget.

La 2^e section regrette que les budgets soient présentés aux sections sans que les amendements du Gouvernement y soient inscrits. Le budget est approuvé.

La 3^e section adopte le budget sans observations.

4^e section. Un membre signale à la section la mauvaise qualité des malles belges faisant le service entre Ostende et Douvres. Il regrette que nous n'imitions pas la marche progressive que suivent les ports étrangers. Le service du bord laisse infiniment à désirer. Notre service prête ainsi le flanc aux critiques et à la calomnie. Un service d'agence, au point de départ des lignes qui convergent à Ostende et aussi en Angleterre rendrait de grands services. Il n'y a d'ailleurs aucune raison pour ne pas pratiquer un système de primes.

La section attire l'attention de la section centrale sur la nécessité d'améliorer les ports du littoral.

Un membre signale l'exagération des mesures de contrôle. D'après lui le travail utile n'est aucunement en rapport avec le temps et le nombre d'employés qui y sont consacrés.

La section adopte le budget à l'unanimité.

La 5^e section vote le budget à l'unanimité, mais exprime le regret que les amendements ne soient pas connus.

La 6^e section adopte à l'unanimité sans observations.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

L'examen du budget au sein de la section centrale a été réduit aussi à des proportions fort modestes. Il ne pouvait guère en être autrement.

Le nouveau Ministre appelé à la tête du Département des Travaux Publics, n'avait pu encore faire connaître son programme, ni exposer au Parlement les vues, les projets ou les réformes qu'il compte réaliser dans l'administration si vaste et si compliquée dont il venait tout récemment de prendre la direction. Le moment ne semblait pas venu où la section centrale pût se croire autorisée à prendre l'initiative et à devancer par des interpellations, la communication du système que l'honorable chef du Département des Travaux Publics se propose de pratiquer pour l'exploitation des chemins de fer de l'État, la partie essentielle de sa mission au pouvoir.

D'autre part, M. le Ministre des Finances, en exposant la situation financière à la Chambre, dans les séances des 20 et 22 décembre 1882, avait annoncé qu'il proposerait, prochainement, de procéder à l'examen et à la discussion des budgets d'après un mode tout différent de celui qui est en usage.

« A mon avis, disait M. le Ministre, une réforme qu'il faut introduire,

» c'est le principe de l'unité dans l'examen et le vote du budget. Les
» budgets sont renvoyés à des sections centrales distinctes et qui n'ont
» entre elles aucune relation. Ce système est vicieux. La Chambre ne
» discute pas le budget sous le rapport financier. A propos des crédits
» sollicités pour chaque département ministériel, on voit surgir chaque
» année de longs débats sur les actes politiques ou administratifs des
» Ministres, mais l'essence du budget, la question financière, n'occupe
» personne. Cependant elle devrait précéder les autres et faire l'objet d'un
» débat général portant sur le budget entier. »

C'est-à-dire que pour régler par le budget particulier de chaque Département, les dépenses de l'exercice, M. le Ministre voudrait que la Chambre fût dominée et liée par la conclusion du débat sur la situation financière, qui aurait déterminé préalablement le total effectif et définitif des ressources ou recettes mises à la disposition du Gouvernement pour cet exercice. Or, s'il est un budget dont la discussion doive se transformer par cette nouvelle procédure parlementaire, c'est évidemment le budget des Travaux Publics, surtout en ce qui concerne l'exploitation des chemins de fer de l'État. En Belgique, en effet, le réseau des chemins de fer exploités par l'État est le facteur le plus important du budget des voies et moyens : il y figure en effet pour plus du tiers des recettes annuelles du Trésor. On peut même dire que l'exploitation de ce réseau est la clef de la situation financière. Le déficit dont on parle tant, c'est principalement aux chemins de fer qu'il est dû. M. le Ministre des Finances l'a démontré plus d'une fois à la Chambre, dans la session précédente comme dans la session actuelle.

Prochainement il s'ouvrira une double discussion sur le budget du chemin de fer de l'État, discussion qui ne se placera pas seulement au point de vue de l'exploitation considérée en elle-même, mais aussi et surtout au point de vue supérieur des nécessités de la situation financière, tant dans le présent que dans l'avenir. Mais ce débat, où la question de la situation financière domine, en même temps qu'on devra reprendre et compléter dans son ensemble et dans ses détails l'examen des critiques multiples dont l'exploitation des chemins de fer de l'État n'a cessé d'être l'objet, ce débat la section centrale n'a pas pensé qu'il lui appartenait de l'ouvrir.

Dans cet ordre d'idées, la section centrale n'avait pas à présenter à la Chambre un travail qui déterminât le terrain de la discussion, ainsi que les questions nombreuses qui peuvent y rentrer. Les sections centrales qui ont examiné les budgets des exercices antérieurs s'étaient acquittées de cette tâche. Il suffira de rappeler à cet égard les rapports de l'honorable M. Le Hardy de Beaulieu, sur le budget des Travaux Publics de 1880 ⁽¹⁾ et de 1881 ⁽²⁾ et le rapport de l'honorable M. Scailquin, sur le budget de 1882 ⁽³⁾. On peut dire que le débat sérieux et approfondi dont ces remarquables études fournissaient les éléments, reste réservé devant la Chambre.

⁽¹⁾ Session de 1879-1880, n° 50.

⁽²⁾ — 1880-1881, n° 100.

⁽³⁾ — 1881-1882, n° 172.

C'est pourquoi la section centrale chargée de l'examen du budget pour l'exercice 1883 a considéré que ce qui était commandé par la situation que nous venons d'indiquer, c'était de compléter pour tout l'exercice 1882, dont les résultats sont actuellement connus, les renseignements et les faits qu'il importe le plus à la Chambre de posséder. Dans ce but, elle a chargé son rapporteur de poser à l'honorable chef du Département des Travaux Publics, une série de questions sur les divers chapitres de son budget. Ces questions et les réponses que le Gouvernement y a faites seront reproduites dans les considérations qui vont suivre, en observant l'ordre même des dispositions du budget rectifié, déposé par M. le Ministre des Travaux Publics, à la séance du 3 décembre 1882.

Le premier budget des Travaux Publics présenté par le Gouvernement pour l'exercice de 1883, a été déposé sur le bureau de la Chambre à la séance du 28 février 1882 ⁽¹⁾. Il s'élevait à 104,433,556 francs. Il proposait, pour les dépenses de l'exploitation des chemins de fer ⁽²⁾, des *augmentations de crédit* à concurrence de 838,730 francs.

Ce budget comprenait le service des Ponts et Chaussées et des Mines, qu'un arrêté royal du 4 août 1882, a transféré du Département des Travaux Publics au Département de l'Intérieur.

L'exécution de l'arrêté royal du 4 août 1882 entraînait la modification des budgets des deux Départements ministériels, les crédits afférents au service des Ponts et Chaussées et des Mines passant du Département des Travaux Publics à celui de l'Intérieur. Par ce transfert, la totalité du budget des Travaux Publics diminuait de 11,654,701 francs, et le total des crédits qui y restaient inscrits était de 92,433,556 francs. Ce chiffre est celui du budget rectificatif dressé en conformité de l'arrêté royal du 4 août 1882, par M. le Ministre des Travaux Publics.

Il convient, toutefois, de constater que le budget rectifié ne se borne pas à cette régularisation, qui ne fait que déplacer la dépense du service des Ponts et Chaussées et des Mines. Le budget rectifié, tout en maintenant l'augmentation de 838.730 francs portée au budget primitif pour l'exploitation des chemins de fer, propose de nouvelles augmentations de crédit pour les dépenses de cette exploitation ⁽³⁾ qui s'élèvent à 626,625 francs.

D'où il résulte que le budget des Travaux Publics soumis à la Chambre pour l'exercice 1883, comparé au budget de 1882, présente pour les chemins de fer exploités par l'État *une augmentation de dépenses* de 1,465,355 francs.

Mais M. le Ministre des Travaux Publics, par une communication adressée, le 2 mai, au rapporteur de la section centrale, a fait connaître des modifications notables qu'il apporte aux propositions budgétaires, et qui, la Chambre l'apprendra sans doute avec satisfaction, se résument en une diminution de dépenses de 1,019,433 francs.

⁽¹⁾ Session de 1881-1882, n° 120-VIII

⁽²⁾ Voir le tableau récapitulatif à la fin du budget, n° IV.

⁽³⁾ Voir le tableau récapitulatif à la fin des documents du budget rectifié, n° IV.

M. le Ministre fait remarquer avec raison que ce chiffre ne représente pas le total des économies déjà opérées, parce que, obligé de respecter des droits acquis, il ne peut réaliser toutes les économies qu'il a décidées, qu'à mesure que les titulaires des emplois supprimés auront pu être appelés à des positions devenues vacantes dans les cadres. Ce qui revient à dire que l'exercice 1883 ne pourra bénéficier que partiellement du plus grand nombre des réductions concernant le personnel.

En attendant d'autres réformes qui sont à l'étude, M. le Ministre a supprimé « la direction des constructions nouvelles » et « le service des études d'ordre général et de statistique ». Nous reproduisons ici le texte complet de la communication de M. le Ministre des Travaux Publics du 2 mai 1883.

« Le travail de revision du budget de mon Département, pour l'exercice 1883, a été fait il y a plusieurs mois. Depuis lors, des réformes ont été opérées dans certains services de l'administration centrale et l'organisation des trains de voyageurs a été modifiée.

« Ces mesures donnent lieu à des réductions de dépenses dont il convient de tenir compte dans la fixation des allocations du chemin de fer pour l'exercice courant.

« Je crois, Monsieur le Rapporteur, devoir vous faire parvenir directement le détail de ces amendements avec les explications qui les justifient, afin que la section centrale puisse les comprendre dans l'examen auquel elle se livre en ce moment.

» Budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1883.

» Nouveaux amendements.

« Depuis la présentation du projet révisé, en décembre dernier (document n° 35), différentes mesures destinées à restreindre les dépenses du chemin de fer ont été adoptées.

« Des travaux de statistique et de contrôle ont été sensiblement réduits ou même abandonnés; par suite de la diminution des dépenses d'extension et de changements apportés dans la répartition des attributions de l'administration centrale, la direction des constructions nouvelles et le service des études d'ordre général et de statistique ont été supprimés, en attendant d'autres réformes à l'étude; enfin, l'organisation des trains de voyageurs a été modifiée.

« Le personnel disponible après les mutations qui résultent des changements d'attributions, a été ou sera utilisé, soit à pourvoir aux vacances d'emplois, soit à faire face à des extensions nécessitées par les besoins du service. Mais il n'est pas possible de réaliser immédiatement les économies totales que ces mesures comportent.

« Il convient de respecter les droits acquis et ce n'est que successivement, à mesure que les titulaires des emplois supprimés auront pu être appelés à des positions devenues vacantes dans les cadres, que les économies profiteront au Trésor.

« Il s'ensuit que *l'exercice courant ne peut bénéficier que pour une part de la plupart des réductions concernant le personnel.*

« *Sur l'ensemble du budget et eu égard au trafic visé dans les prévisions budgétaires, les amendements proposés actuellement aboutissent à une économie finale de*

1,019,435 francs ; ils s'appliquent de la manière suivante aux différents articles qu'il y a lieu de modifier :

» CHAPITRE PREMIER.

» ART. 2. Transfert de l'article 7 ; en plus fr. 14,940
représentant les traitements du personnel chargé du service des adjudications
attribué au secrétariat général depuis la suppression du service des études
d'ordre général et de statistique.

» L'allocation de 149,420
devient fr. 164,360

» ART. 4. Salaires. Transfert de l'article 8 (service des adjudications et
atelier de reproduction des plans) ; en plus fr. 6,000

» Allocation actuelle. 32,290

» Ensemble. fr. 38,290

» CHAPITRE II.

» 1^{re} SECTION. — SERVICES COMMUNS.

» ART. 7. Traitements et indemnités. Des mutations de personnel amenées notamment
par la suppression du service des études d'ordre général et de statistique et par la fusion
du contrôle des matières avec le contrôle des recettes, nécessitent les transferts de crédits
suivants, savoir :

» A l'article 2. Secrétariat général (service des adjudications). fr. 14,940

» A l'article 17. Traction et matériel (mutation d'un ingénieur
en chef directeur pour la direction du matériel des transports) . 10,000

» A l'article 29. Contrôle des recettes (attributions du contrôle
des matières). 126,250

» Du chef des mesures rappelées ci-dessus, les cadres du
personnel doivent, de plus, subir des réductions correspondant
à une somme totale de 34,400 francs ; mais, pour les motifs qui
ont été exposés plus haut, il y a lieu de ne déduire en 1883,
qu'une partie de cette économie soit 20,000

» Ensemble. fr. 171,190

» L'allocation de 773,015
est ainsi ramenée à 603,825

» ART. 8. Salaires. Transfert à l'article 4 (chap. 1^{er}) service
des adjudications (gens de service, atelier de reproduction des
plans). fr. 6,000

» Suppressions d'emplois 1,095

» Total. fr. 7,095

» L'allocation de 199,870

devient donc de fr. 192,775

» Les diminutions afférentes à la 1^{re} section du chapitre II, sont en conséquence :

» Sur l'article 7 (traitements) de	fr. 171,190
» Sur l'article 8 (salaires) de	7,095
» Ensemble	fr. 178,285

» 2^e SECTION. — VOIES ET TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS NOUVELLES.

» ART. 13. *Traitements et indemnités.* Le ralentissement des travaux de premier établissement ou d'extension permet, comme cela a déjà été dit, de ne pas maintenir le service spécial des constructions nouvelles, dont les attributions peuvent être rattachées à celles de la direction des voies et travaux, moyennant un complément convenable de personnel à prendre dans l'effectif du service supprimé. L'excédant, dont l'administration pourra disposer, représente une somme totale de 98,750 francs, dont une partie, évaluée à fr. 27,200

peut être déduite du budget de l'année courante; il y a lieu de supprimer, en outre, trois emplois de chef de section des voies et travaux, dont les titulaires, mis récemment en disponibilité, ne devront pas être remplacés, soit. fr. 9,500

» Ensemble. . . fr. 36,700

» L'allocation de 1,542,690

devient donc de fr. 1,505,990

» ART. 14. *Salaires.* Les mesures mises en pratique en ce qui concerne le personnel ouvrier des voies et travaux permettront de réaliser une économie de fr. 44,700

et l'on peut, en outre, se dispenser de solliciter l'augmentation de fr. 61,500

qui a été portée au projet de budget révisé, en prévision de l'ouverture de nouvelles lignes. La mise en exploitation de ces lignes n'aura lieu qu'à une date plus reculée que celle que l'on avait d'abord prévue.

» Il s'ensuit que l'exercice 1885 n'aura à supporter de ce chef qu'une dépense insignifiante.

» Ensemble. . . fr. 106,200

» L'allocation de. 9,896,470

est ainsi ramenée à 9,790,270

» Les diminutions afférentes à la deuxième section sont, en conséquence, sur l'article 13 (traitements) de fr. 36,700

sur l'article 14 (salaires) de 106,200

» Ensemble fr. 142,900

» 3^e SECTION. — TRACTION ET MATÉRIEL.

» ART. 17. *Traitements et indemnités.* A la faveur de la suppression de la position de directeur du service des études d'ordre général et de statistique, on a pu, sans aug-

mentation de dépense, pourvoir, à titre provisoire, d'un directeur chacune des deux grandes subdivisions déjà établies dans la direction de la traction et du matériel.

» Le transfert à opérer de ce chef de l'article 7 à l'article 17 est de fr. 10,000

» Par contre, les dépenses des services de la traction étant généralement en raison directe de la circulation du matériel, on a évalué que, du chef des réductions faites en dernier lieu dans l'organisation des trains, étant donné, bien entendu, que cette nouvelle organisation sera maintenue, on pourrait économiser, sur les dépenses du personnel, une somme de fr. 47,000

soit une diminution de fr.	37,000
sur le crédit de	1,569,020
qui se trouve ramené au chiffre de fr.	<u>1,532,020</u>

» Pour le même motif et sous les mêmes réserves, il y a lieu de diminuer les sommes portées aux articles 18, 19 et 21, savoir :

» L'article 18. *Salaires*, de fr. 344,200

» L'article 19. *Primes d'économie et de régularité*, de 17,000

» L'article 21. *Entretien, réparation et renouvellement du matériel*, de 433,800

» De sorte que les chiffres nouveaux seraient :

» A l'article 18, de 13,440,400

» A l'article 19, de 347,800

» A l'article 21, de 9,716,200

» Il convient de ne pas modifier les allocations pour le combustible (art. 20), malgré la diminution de consommation, à cause de la hausse des prix.

» Les diminutions se rapportant à la troisième section du chapitre II, sont, en résumé :

» Sur l'article 17 (traitements) de 37,000

» Sur l'article 18 (salaires) de 344,200

» Sur l'article 19 (primes d'économie et de régularité) de 17,000

» Sur l'article 21 (entretien, réparation et renouvellement du matériel)
de 433,800

» Ensemble 832,000

» 4^e SECTION. — TRANSPORTS.

» En présence de la nécessité de restreindre les dépenses au strict nécessaire, on a reconnu qu'on pouvait renoncer à certains travaux de statistique relatifs aux transports, et, de ce chef, supprimer vingt-trois emplois dont les traitements représentent une somme totale de 46,000 francs.

» On peut, semble-t-il, porter la moitié de cette économie au compte de 1883, soit. 23,000

» Par contre, la réforme du service des trains n'a pas donné les résultats que l'on prévoyait au moment où l'on a arrêté les chiffres du budget

» A reporter. . . fr. 23,000

» Report fr.	23,000
de 1883 (doc. n° 53) ; au lieu de soixante emplois de gardes on n'a pu en supprimer que trente, soit une insuffisance de fr.	48,000
» D'autre part, il a été reconnu qu'on ne pouvait se dispenser d'améliorer la position des chefs de station de 5 ^e classe ; une somme de	9,000
est nécessaire à cet effet pendant l'année courante.	
» On est donc en présence d'une augmentation de charge de	87,000
» Ce qui fait qu'une somme de	34,000
devrait être ajoutée au crédit de	8,885,140
» L'allocation serait ainsi portée à	8,919,140

» ART. 23. *Salaires.*

» Les ouvriers des stations occupés pour le service des trains sont surtout utilisés pour les marchandises.

» Les suppressions n'ayant porté que sur les trains de voyageurs, l'économie à faire en ce qui concerne les salaires ne peut dépasser une somme de fr. 18,000

» L'allocation du présent article peut donc être ramenée de fr. 5,876,200 à 5,858,200

» ART. 25. *Frais d'exploitation.*

» Il y a lieu de déduire de l'allocation fr. 1,980,500
la somme de 59,500
à raison de la diminution de dépense qui résultera des modifications apportées dans l'organisation du service des trains.

» Reste. . . . fr. 1,921,000

» ART. 26. *Camionnage.*

» Le crédit inscrit au projet de budget révisé a été maintenu au chiffre de 1882, qui présente une insuffisance de 116,000 francs. Quelques services nouveaux devant être organisés, en 1883, il est indispensable d'augmenter de fr. 130,000
l'allocation de 1,700,000
qui sera ainsi portée à fr. 1,830,000

» Les crédits de la 4^e section doivent donc être : 1^o augmentés, savoir :

» L'article 22, de fr. 34,000
» L'article 26, de 130,000

» Ensemble. . . . fr. 164,000

» 2^o Diminués :

» L'article 23, de fr. 18,000
» L'article 25, de 59,500

» Ensemble. . . . fr. 77,500

» Reste une augmentation de fr. 86,500

» 5^e SECTION. SERVICE DES RECETTES.

» Art. 29. *Traitements et indemnités.* L'allocation inscrite au projet de budget révisé est de fr. 1,683,770

» Les économies produites par les modifications et les simplifications apportées dans le service des recettes, tant à l'administration centrale que dans les services actifs, peuvent être évaluées à fr. 79,000 pour ce qui concerne l'exercice courant

» Mais la direction du contrôle des recettes ayant à reprendre les attributions du contrôle des matières, il y a à opérer de ce chef le transfert à l'article 29 d'une somme de fr. 126,250 mentionnée à l'article 7.

» De sorte que le présent article doit être augmenté de fr. 47,250

et l'allocation devient fr. 1,731,020

Récapitulation des amendements du chapitre II.

	Augmentations.	Diminutions
» 1 ^{re} section. Services communs	»	178,285
» 2 ^e — Voies et travaux	»	142,900
» 3 ^e — Traction et matériel	»	832,000
» 4 ^e — Transports	86,500	»
» 5 ^e — Contrôle des recettes	47,250	»
» Totaux. fr.	133,750	1,153,185
» Soit une diminution de. fr.	1,019,435	

» En ce qui concerne les dépenses spéciales aux traitements du personnel, les allocations du chapitre II se modifient de la manière suivante :

	Augmentations.	Diminutions.
» Article 7. Services communs	»	171,190
» — 13. Voies et travaux et constructions nouvelles	»	36,700
» — 17. Traction et matériel	»	37,000
» — 22. Transports	34,000	»
» — 29. Service des recettes	47,250	»
» Totaux. fr.	81,250	244,890
» Diminution sur l'ensemble. fr.	165,640	

Examen du budget.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

Les dépenses de ce chapitre se trouvent réduites, par suite du transfert du service des Ponts et Chaussées et des Mines au Département de l'Intérieur. Elles figurent au budget de 1882, pour un chiffre global de 772,070 francs. Elles ne sont plus portées au budget rectifié de 1883, que pour 327,210 francs ; mais il s'agit là d'un simple déplacement de dépense.

D'après les amendements que M. le Ministre des Travaux Publics a transmis à la section centrale, par sa dépêche du 3 mai, les articles 2 et 4 de ce chapitre doivent être modifiés. L'article 2, de 149,420 francs est porté à 164,360 francs ; et l'article 4, de 32,290 francs est porté à 38,290 francs. Mais cette augmentation des crédits affectés à l'administration centrale a pour cause les réformes, suppressions d'emplois et économies que les nouvelles propositions du Gouvernement réalisent dans d'autres services.

CHAPITRE II (nouveau).

CHEMINS DE FER.

Les principales critiques dirigées contre l'administration des chemins de fer, surtout dans ces dernières années, ont porté :

1^o Sur l'exagération et l'accroissement continu du personnel et spécialement du personnel chargé de la direction et du contrôle de l'exploitation ;

2^o Sur l'excès des dépenses effectuées pour l'établissement et le développement, tant des stations que des diverses installations du chemin de fer en général ;

3^o Sur le rapport entre la recette brute et la recette nette du réseau, qui accuse une exploitation trop onéreuse ou insuffisamment économique de ce réseau.

La section centrale, désireuse de mettre sous les yeux de la Chambre tous les éléments d'appréciation qu'exige la discussion de ces critiques, a posé au Gouvernement des questions et lui a demandé des renseignements qui se rapportent à chacune de celles-ci.

Voici, avec les réponses de M. le Ministre des Travaux Publics, les questions qui se rapportent au *personnel*.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

1^{re} QUESTION.

La section centrale du budget de 1881 a insisté sur le développement exagéré du personnel (rapport de M. Le Hardy de Beaulieu, Document parlementaire, 133). La section centrale du budget de 1882 (rapport de M. Scailquin, pp. 20 et 22) a signalé, par des chiffres, la disproportion qui existe entre le personnel de direction et de surveillance, d'une part, et le personnel d'exécution ou d'exploitation, d'autre part.

On demande quel compte il a été tenu des observations et recommandations faites, au nom de la Chambre, par ces sections centrales ?

On demande les *raisons* qui déterminent le Gouvernement, non pas à utiliser mieux l'énorme personnel administratif qui s'accumule dans les bureaux du Ministère, mais à augmenter constamment ce personnel sous prétexte que le trafic augmente ou qu'il y a quelques kilomètres de plus à exploiter.

REponses DU GOUVERNEMENT.

RÉPONSE.

Le chemin de fer a en tout 6,560 ⁽¹⁾ fonctionnaires et employés, repartis comme suit :

Administration centrale . . .	1,102
Services actifs	5,458
Ensemble	6,560

C'est une erreur de croire que le personnel de l'administration centrale n'a qu'un travail de surveillance et de contrôle. La plus grande partie de sa besogne est un véritable service d'exécution.

C'est à l'administration centrale que l'on prend les mesures pour la conclusion des marchés que comportent l'exécution des travaux et l'approvisionnement des services actifs en matériaux et objets de toute espèce, pour la liquidation des dépenses, le recrutement du personnel, l'organisation du service des trains, la confection des tarifs pour les transports de toute nature, le partage des recettes, etc.

Le personnel qui n'a pas d'autres attributions qu'un service de surveillance et de contrôle est relativement très restreint.

Le personnel de l'administration centrale ne subit au surplus, que dans une mesure restreinte, l'influence du développement du réseau.

Ce qui a nécessité les augmentations de ces dernières années a été la création de travaux nouveaux ou l'extension qui a été donnée à des services existants.

Les simplifications récentes qui ont été introduites dans divers services visent en grande partie l'administration centrale.

Il en résulte qu'un certain nombre d'agents et de fonctionnaires seront versés dans le service actif au fur et à mesure des vacances d'emplois.

(¹) Non compris les agréés.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

2^e QUESTION.

Le projet de budget pour 1883, déposé le 28 février 1882, présente au chapitre IV (chemins de fer) une augmentation totale de 858,750 francs (annexe I).

On demande si sur les 74,954,648 fr., des dépenses du budget de 1882 (annexe II) il n'a pas paru possible de faire une seule économie.

Et, s'il y en a, on en demande l'indication et le détail.

Le budget rectifié ou révisé de 1883, présenté le 5 décembre 1882 (annexe III), qui fait du chemin de fer le chapitre II, propose une augmentation de. fr.	626,625
chiffre qui, joint à l'augmentation précédente de . . .	858,750
donne une majoration totale de fr.	1,465,575

On demande quelles augmentations de personnel sont contenues dans ce chiffre.

24 février.

RÉPONSE. 4 mai.

Au surplus, il est difficile de se rendre compte, au point de vue absolu, si le nombre de fonctionnaires et employés est exagéré ou non. Si l'on procède par voie de comparaison, avec les autres exploitations soit en Belgique, soit dans les pays voisins, on constate que notre situation n'est nullement anormale. Mais il convient, dans ces calculs, d'avoir égard à tous les éléments essentiels, notamment à la longueur kilométrique des lignes, à l'intensité du trafic et au montant de la recette.

D'après les prévisions qui figurent au budget des voies et moyens, la recette du chemin de fer, en 1883, excédera de 2,500,000 francs la recette encaissée en 1882. De telle sorte que, même si l'on maintenait la totalité de l'augmentation des dépenses inscrite au budget révisé des chemins de fer, il n'en resterait pas moins un produit net dépassant de 1,026,000 francs celui qui a été réalisé dans l'exercice antérieur.

Mais il résulte de propositions d'amendements récemment présentées que la différence en plus de 1,465,575 francs relevée par la section centrale peut être réduite à 446,000 francs.

Les explications données à l'appui de ces propositions font connaître les causes de la diminution ainsi que les circonstances qui empêchent qu'elle soit plus importante actuellement.

Dans l'augmentation primitive de 1,465,575 francs, les dépenses de personnel figuraient pour une somme de fr. 296,085 y compris, à concurrence de . . 265,710 des compléments de crédits déjà accordés en 1882.

Les accroissements de personnel ne comptaient donc que pour fr. 30,575

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

La diminution résultant des derniers amendements s'applique, pour la somme de 163,600 francs, aux allocations relatives au personnel. Comptée pour un exercice entier, cette diminution s'élève en totalité à fr. 312,200

Si l'on y ajoute un nouveau dégrèvement de 66,000 à provenir d'un changement dans le mode de paiement des salaires, dont on prépare la mise à exécution, et le montant des (1) crédits, ci 93,800 qu'on a pu se dispenser de solliciter pour 1884, grâce aux mesures prises ou arrêtées dès maintenant, on arrive à une diminution totale de fr. 472,000 du chef des dépenses de personnel de l'administration des chemins de fer.

5° QUESTION.

Sous le régime actuellement suivi pour l'exploitation des chemins de fer, on a établi des services distincts et isolés des voies et travaux, de la traction, des transports, du contrôle?

On demande s'il n'y aurait pas une grande utilité à mettre dans ces divers services plus d'unité de direction, de surveillance; si l'on n'arriverait pas ainsi à

RÉPONSE.

La répartition des services de l'exploitation des chemins de fer par spécialité de travail n'est pas d'institution récente; elle n'est pas non plus particulière au chemin de fer de l'État.

Sans remonter plus haut que 1853, on voit qu'elle est proposée par le comité consultatif institué par l'arrêté royal du 28 octobre 1854.

(1) Cette dépense provient des extensions ci-après :

<i>Services communs.</i> Renfort du personnel des ingénieurs et commis de la commission de réception des approvisionnements, etc.	fr. 8,300
<i>Voies et travaux.</i> Création de section et de sous-sections sur les lignes nouvelles	17,300
<i>Traction et matériel de transport.</i> Création de nouveaux ateliers de construction et de réparation et augmentation du travail par suite de l'extension du réseau et du trafic.	28,200
<i>Exploitation.</i> Développement du réseau et accroissement du travail; renfort de l'effectif de certains services de l'administration centrale	16,000
<i>Contrôle des recettes.</i> Augmentation de personnel résultant de l'ouverture de lignes nouvelles et de l'extension du trafic.	24,000
	Fr. 93,800

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

apporter une réduction notable dans le nombre des employés supérieurs, et s'il y a des motifs pour maintenir absolument distincts les services énumérés plus haut ?

Dans cette dernière hypothèse, on demande la spécification exacte des attributions et du travail spécial des fonctionnaires de chacun des services savoir :

1° Les services communs ; 2° des voies et travaux et des *constructions nouvelles* ; 3° de la traction et du matériel ; 4° des transports ; 5° du contrôle des recettes. (Chapitre II nouveau, sections 1, 2, 3, 4 et 5, du budget révisé pour 1885.)

24 février.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

On sait que de 1853 à 1855, à la suite des vives critiques dont l'exploitation des chemins de fer par l'État fut l'objet à cette époque, un conseil et un comité consultatif, composés, en partie, de membres ou d'anciens membres des Chambres législatives, furent chargés successivement d'examiner les questions concernant les améliorations et les économies à introduire dans les services du chemin de fer.

Après s'être rendu compte de ce qui existait dans d'autres pays, particulièrement en Angleterre, le comité consultatif arrêta un projet de règlement dont l'article 2 est conçu comme il suit.

« L'administration comprend, outre un
» service général et un service de con-
» trôle, six directions spéciales, savoir :
» Une direction des voies et travaux ;
» — de la traction ;
» — du service des voitures ;
» — des transports ;
» — des postes ;
» — des télégraphes. »

Comme on le voit, c'était, quant au chemin de fer, à peu près la répartition visée aujourd'hui par la section centrale.

Or, en 1855, le réseau de l'État ne comprenait qu'un peu plus de 600 kilomètres, tandis qu'il en a environ 3,000 aujourd'hui ; aussi la division de travail déjà proposée par le comité de 1854 est-elle actuellement une indispensable nécessité.

Partout, d'ailleurs, en Allemagne, en Angleterre, en France, hormis certaines exploitations de faible étendue, les chemins de fer des compagnies aussi bien que ceux qui sont administrés par l'État, sont généralement organisés dans des conditions semblables ou analogues : partout on observe une division d'attributions, qui s'explique et se justifie par l'importance des services et la spécialité

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

des connaissances qu'ils exigent ⁽¹⁾.

Voici le nombre des agents qui relèvent de chacun des directeurs des voies et travaux, de la traction, du matériel, de l'exploitation et du contrôle des recettes :

Voies et travaux	14,800
Traction	7,630
Matériel de transport	6,950
Exploitation	9,500
Contrôle des recettes	700

Dans aucune autre administration du pays un directeur n'a un aussi grand nombre d'hommes placés sous ses ordres.

Ce serait nuire à la bonne marche de l'exploitation que de ne pas maintenir ces subdivisions des services.

Voici, au surplus, quelles sont la composition et la répartition des services à l'administration centrale.

L'arrêté organique de 1877 place à la tête de l'administration, sous l'autorité immédiate du Ministre, un comité d'administration, composé de fonctionnaires supérieurs ayant le titre d'administrateur, présidé par l'un de ses membres désigné par le Ministre et exerçant collectivement les attributions que comporte la direction supérieure et d'ensemble des diverses branches du service.

Jusqu'à la fin de l'année dernière l'action du comité avait conservé entièrement ce caractère de collectivité.

Un arrêté du 31 décembre 1882 a modifié cette situation en conférant à chacun des administrateurs individuellement la direction supérieure d'une partie déterminée de l'administration, sauf à déférer au comité réuni, l'examen de certaines affaires importantes et d'intérêt commun.

Les quatre groupes principaux de services : voies et travaux et constructions nouvelles ; tractions et matériel de transport ; exploitation ; recettes, sont attribués

(¹) Voir le tableau faisant suite à la présente note.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

chacun à un administrateur. Le service général en même temps que le service des accidents et de rachat des concessions sont placés sous l'autorité du président à qui il appartient, en outre, d'assurer l'unité de vue et d'exécution dans l'administration, ainsi que de veiller au côté financier et industriel de l'exploitation.

Quant aux directions et services de l'administration centrale, leurs attributions principales peuvent se résumer comme il suit :

SERVICE GÉNÉRAL.

Service des accidents et de rachat des chemins de fer concédés. — Masse d'habillement.

Le service général a pour mission de seconder le comité et les administrateurs dans l'examen des affaires présentées par les directions. Il s'occupe particulièrement de ce qui se rapporte aux lois ou règlements d'application générale ainsi que des opérations et travaux intéressant l'ensemble des services. (Budgets et crédits; comptabilité centrale des dépenses; liquidation; personnel; caisse de retraite et de secours des ouvriers; imprimés et fournitures de bureau; compte rendu annuel de l'exploitation; masse d'habillement.)

Service des accidents.

Examen des rapports d'enquête; instruction des projets de rachat des lignes concédées.

Direction des constructions nouvelles (1).

Travaux d'extension, de parachèvement

(1) La réunion de cette direction à celle des voies et travaux est à l'étude. — Voir plus loin (a).

(a) Cette réunion est accomplie d'après les nouveaux amendements du 3 mai.

(Note du rapporteur)

ou de complément du railway. (Acquisition de terrains, construction ou établissement de bâtiments, gares, raccordements industriels, signaux Saxby, etc.)

Direction des voies et travaux.

Tout ce qui concerne l'entretien des voies et de leurs dépendances; des ouvrages d'art; bâtiments et autres constructions, des stations et de leurs abords; surveillance et police de la voie; mobiliers des stations et des bureaux.

Direction de la traction et du matériel de transport.

Acquisition, entretien, réparation, amélioration et renouvellement des machines et du matériel de transport; traction des trains; services des voitures; chauffage et éclairage des trains, stations, ateliers et remises.

Direction de l'exploitation (transport).

Exploitation commerciale des chemins de fer (transport des voyageurs et des marchandises); tarifs de transport; organisation des trains; création de stations; police des stations et des trains; camionnage des marchandises, relations internationales.

Direction du service des recettes.

Perception des recettes dans les stations les plus importantes; vérification et rectification des taxes perçues et contrôle de la comptabilité des recettes; décomptes des transports internationaux et mixtes; comptabilité générale des recettes.

Outre les directions qui précèdent l'administration centrale comprenait : un service des études d'ordre général et de

statistique qui s'occupait spécialement de travaux de statistique, du compte rendu général, d'études et de renseignements relatifs particulièrement aux questions techniques intéressant les différents services, et une direction du contrôle des matières qui était chargée de la vérification de la comptabilité des dépôts d'approvisionnements de tous les services.

La suppression de la direction des études d'ordre général et de statistique est un fait accompli ; ses attributions ont été ou bien transférées à d'autres services ou bien entièrement abandonnées.

La suppression de la direction du contrôle des matières est en voie de préparation. Le soin d'assurer ce contrôle sera confié d'après la spécialité du service, respectivement aux directions des voies et travaux, etc.

Par suite des grandes réductions qui sont apportées dans les travaux neufs, exécutés sur crédits extraordinaires, il sera possible de renoncer également à la direction spéciale des constructions nouvelles.

La réunion de ce service à la direction des voies et travaux est à l'étude.

Aperçu de la répartition des services des chemins de fer exploités par des compagnies en Belgique et à l'étranger.

GRAND-CENTRAL BELGE (610 KILOMÈTRES).

Un comité général de huit membres : composé des présidents, membres ou délégués des conseils d'administration de chacun des chemins de fer fusionnés et du directeur général du Grand-Central.

Il s'occupe des affaires ayant trait aux rapports des sociétés fusionnées entre elles, des questions les plus importantes et des affaires qui lui sont soumises par le comité d'exploitation.

Un comité d'exploitation, composé de trois des membres du comité général, y

compris le directeur général du Grand-Central.

Tous les pouvoirs émanent du comité.

Il s'occupe de tout ce qui a rapport à la direction de l'exploitation des lignes fusionnées et il a sous ses ordres immédiats, avec le concours du directeur général, le secrétariat, le service de la comptabilité générale, le service des recettes et le service commercial. Ces services sont confiés à des chefs de service, directeurs ou inspecteurs principaux, assistés de chefs de division, de chefs de bureau, etc.

Les services spéciaux sont placés sous l'autorité immédiate du comité et sous la direction d'un directeur, savoir :

Exploitation (service général de l'exploitation, contentieux, service du mouvement, service des stations).

Service central (directeur, chef du mouvement, bureaux).

Services actifs, divisés en quatre sections, placées sous la direction et la surveillance d'inspecteurs principaux, assistés d'inspecteurs, de chefs de bureau, sous-chefs de service, contrôleurs, etc.

Traction et matériel (matériel, atelier de réparations, traction des trains, approvisionnements).

Service central (ingénieur en chef directeur, inspecteur principal, bureaux).

Services actifs divisés en sections. Atelier central de Louvain; inspection du matériel; traction; magasin central d'approvisionnements. (Ingénieurs chefs de l'atelier central; ingénieurs chefs de traction, assistés de sous-chefs de service; chefs de bureau; chefs de dépôt, chefs d'atelier, etc.)

Voies et travaux (police et surveillance de la route; construction et entretien des bâtiments, mobilier et matériel des stations; constructions neuves.)

Service central (ingénieur en chef,

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

directeur; inspecteurs principaux, bureaux).

Service actif, divisé en sections. (Ingénieurs, chefs de service, chefs de sections, surveillants.)

CHEMIN DE FER DU NORD-FRANÇAIS
(2,959 KILOM.)

Conseil d'administration, composé de vingt-deux membres, y compris le président.

Comité de direction, composé de sept membres, y compris le président et le vice-président du conseil.

Intervient pour les questions les plus importantes dans les affaires relatives à la marche de l'exploitation.

Administration centrale, comprenant les services suivants, placés sous l'autorité immédiate du comité de direction :

Secrétariat de la compagnie ;
Contentieux et domaine ;
Comptabilité générale ;
Service des titres ;
Caisse centrale.

Chacune de ces divisions est placée sous la direction d'un chef de service.

Exploitation. Service du mouvement ; service commercial ; recettes ; statistique.

Service central. Chef et sous-chef de l'exploitation.

Chef du service central ; agent commercial et adjoint ; agent général du contrôle des recettes ; chef du mouvement et inspecteur principal ; chef de la statistique ; chef du personnel de l'exploitation ; chef de la comptabilité de l'exploitation ; chef du bureau des réclamations ; ingénieur chargé du service actif.

Service actif, divisé en sept circonscriptions, confiées chacune à un inspecteur principal.

Matériel et traction.

Service central. Ingénieur chef du matériel et de la traction; ingénieur chargé du service central; ingénieur, inspecteur principal de la traction; ingénieur, inspecteur principal du matériel.

Service actif (traction) : réparti en circonscriptions attribuées à des ingénieurs de la traction; ingénieur de l'atelier central; ingénieur chargé des approvisionnements et des magasins.

Travaux et surveillance.

Service central. Ingénieur en chef des travaux et de la surveillance.

Inspecteur général des travaux neufs et des travaux d'entretien; ingénieur principal chargé des services centraux des études; chef du service central de la voie; chef du service des approvisionnements.

Service actif. Ingénieur du matériel des voies et ingénieur de l'atelier de la voie; chef du service des bâtiments; ingénieur principal et ingénieur de la voie placés à la tête des divisions du réseau.

Travaux neufs. Ingénieur en chef et ingénieurs principaux.

SOUTH-EASTERN RAILWAY. (570 KILOM.)

Conseil d'administration composé de douze directeurs et réparti en comités spéciaux :

D'exploitation,
De législation,
De traction et de marine,
De finance.

Le conseil nomme les chefs des différents services, formant l'état-major de la Compagnie.

Sous l'autorité des directeurs, un directeur général, assisté d'un adjoint, a la sur-

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

veillance et la haute direction de tous les services, savoir :

- Secrétariat ;
- Caisse et comptabilité ;
- Inspection des comptes ;
- Approvisionnements ou économet ;
- Service de la voie ;
 - de la traction ;
 - du matériel de transport ,
 - des marchandises ;
 - des voyageurs.

4^e QUESTION.

Le compte rendu des opérations de l'année 1880 donne, à l'annexe XCIV, le cadre du personnel nommé des chemins de fer exploités par l'État, au 31 décembre 1880.

La section centrale demande le cadre du personnel au 31 décembre 1882 en spécifiant les différences en plus ou en moins pour 1882.

Pourquoi cette annexe XCIV du compte rendu de 1880 donnant le cadre du personnel nommé des chemins de fer exploités par l'État au 31 décembre de l'exercice, n'est-elle plus jointe au compte rendu de 1881 ?

Quels sont les motifs de la suppression de ce renseignement sur le personnel, qu'il importe à la Chambre d'avoir sous les yeux ?

RÉPONSE.

Le tableau ci-joint donne, pour l'année 1882, les renseignements demandés. Les chiffres à l'encre noire se rapportent à l'année 1880 ; ceux à l'encre rouge, à l'année 1882. Toutefois, les chiffres afférents à 1882 ont déjà subi et subiront encore des réductions par suite de suppressions d'emplois réalisées ou décidées en principe.

Il en résulte pour le budget de l'exercice courant, une économie de 165,640 fr. ⁽¹⁾, ainsi que l'indique la réponse à une question précédente.

Le renseignement qui a fait, en 1880, l'objet de l'annexe XCIV du compte rendu, n'a pas été reproduit pour 1881, parce que les changements qui surviennent dans la composition du personnel d'une année à l'autre, ne sont généralement pas assez importants, pour que la publication détaillée des cadres offre un intérêt suffisant.

On s'est donc borné à indiquer dans le compte rendu de 1881 le nombre *total* des fonctionnaires et employés, comme on l'avait toujours fait, d'ailleurs, avant 1880.

(1) D'après les amendements du 5 mai.

(Note du rapporteur.).

N° XCIV. — *Cadre du personnel nommé des chemins de fer exploités par l'État.*

Situation au 31 décembre 1880.

Situation au 31 décembre 1882.

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements organiques.	Cadre général.	RÉPARTITION du cadre général entre les cadres spéciaux.					
			Service général. Régiments Masse d'habillement.	Voies et travaux et constructions nouvelles.	Traction et maté- riel.	Exploitation.	Contrôle des recettes.	Contrôle des matières.
<i>A. Comité d'administration et haute surveillance.</i>								
Administrateur	12.0	4 5	»	»	»	»	»	»
Inspecteur général	9.0	3 6	»	1 2	1	1 2	» 1	»
<i>B. Personnel administratif.</i>								
Directeur d'administration . . .	9.0 8.0	5	2	»	»	1	1	1
Directeur de service	8.0 7.0	6	»	»	»	5(a)	4(a)	»
Inspecteur	8.0 7.0 6.5 6.0 5.5	23 21	3(a) 2(a)	1(a)	»	7(a) 6(a)	1(a)	4(a)
	6.0 5.5	»	»	1(e)	1(e)	6(a)	2(e)	»
Chief de division	7.0 6.5 6.0 5.5	13 18	2(a)	» 2(a)	2(a)	6(a) 7(a)	3(a) 4(a)	» 1(a)
Chief de bureau	5.0 4.5 4.0 3.5	95 112	11(a) 12(a)	8(a) 8(a)	(1)9(a) 10(a)	23(a) 27(a)	12(a) 14(a)	3(a) 2(a)
	4.0 3.5	»	»	12(e) 11(e)	5(e) 8(e)	15(e) 20(e)	»	»
Contrôleur	5.0 4.5 4.0 3.5	64 74	»	»	2(a) 3(a)	11(a) 13(a)	»	»
	4.0 3.5	»	»	»	1(e) 3(e)	25(e) 28(e)	16(e) 20(e)	6(e) 7(e)
A reporter	—	203 236	18 18	19 23	20 27	99 113	36 43	11 12

(a) Personnel de l'administration centrale.

(e) Personnel du service d'exécution.

(1) Dont 2 pour l'arsenal de Malines.

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements organiques.	Cadre général.	RÉPARTITION du cadre général entre les cadres spéciaux.					
			Service général. Entretien du matériel.	Voies et travaux et constructions nouvelles.	Traction et maté- riel.	Exploitation.	Contrôle des recettes.	Contrôle des matières.
Report. . .	—	203 236	18 18	19 23	20 27	99 113	36 43	11 12
Commis-chef	3.5	97 106	10(a)	10(a) 12(a)	7(a) 9 a)	23(a) 25(a)	"	"
	3.1		"	9(e) 8 e)	12(e) 15(e)	26(e) 25(e)	" 1(e)	"
Vérificateur	3.5	72 62	"	"	" 1 a	7(a) 5 a)	22(a) 21(a)	2(a)
	3.1		"	"	8(e) 4(e)	13(e)	13(e) 10(e)	7(e) 6(e)
Chef de dépôt principal	5.0	5	"	"	4(e)	"	"	1(e)
	4.5		"	"	"	"	"	"
Chef de dépôt ou de fabrication	4.0	12	"	"	"	"	"	"
	3.5		"	"	"	"	"	"
Contrôleur-payeur (*)	3.1	15	"	"	"	"	"	"
	2.7		"	"	"	"	"	"
Chef de station	3.1	551 597	"	"	"	551(e) 597(e)	"	"
	2.7		"	"	"	"	"	"
Receveur	2.3	99 101	"	"	"	"	99(e) 101(e)	"
	2.0		"	"	"	"	"	"
A reporter. . .	—	4,039 1,134	29 29	38 34	62 72	719 778	170 191	21 21

(a) Personnel de l'administration centrale.

(e) Personnel du service d'exécution.

(*) Lors de la suppression du service spécial de la régie chargé du paiement des salaires des ouvriers du chemin de fer de l'Etat, les contrôleurs-payeurs ont été transférés à l'administration des chemins de fer. (Arr. royal du 23 octobre 1880.)

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements organiques.	Cadre général.	RÉPARTITION du cadre général entre les cadres spéciaux.					
			Service général Renseignements Masse d'habillage	Voies et travaux et constructions nouvelles.	Traction et maté- riel.	Exploitation.	Contrôle des recettes.	Contrôle des matières.
Report. . .	—	1,039	29	38	62	719	170	21
		1,134	29	43	72	778	191	21
	2.7							
	2.3							
Commis	2.0	2,761	87 ^(a)	63 ^(a)	80 ^(a)	231 ^(a)	272 ^(a)	32 ^(a)
	1.65	2,614	101 ^(e)		72 ^(a)	211 ^(a)	254 ^(a)	35 ^(a)
	1.3		°	195 ^(e)	301 ^(e)	1,337 ^(e)	463 ^(e)	°
	1.1			176 ^(e)	298 ^(e)	1,228 ^(e)	176 ^(e)	°
	2.0							
	1.8							
	1.65							
Commis-auxiliaire (**).	1.5	343	2	31	56	203	51	°
	1.35							
	1.2							
	1.05							
	0.9							
	3.2							
Premier chef-garde	2.9	34	°	°	°	5 ^(a)	°	°
	2.8	35	°	°	°	29 ^(e)	°	°
	2.5					30 ^(e)		
	2.2		°	°	°	(1) 383 ^(e)	°	°
Chef-garde et chef-facteur de station.	2.1	452				395 ^(e)		
	1.85	483	°	°	°	(2) 69 ^(e)	°	°
						88 ^(e)		
	1.85							
Garde et facteur de station . . .	1.65	1,308	°	°	°	(1) 857 ^(e)	°	°
	1.45	1,447	°	°	2 ^(e)	994 ^(e)	°	°
	1.2				(2)	449 ^(e)		
						451 ^(e)		
	1.75							
Officier de police et interprète. .	1.55	47	°	°	°	47 ^(e)	°	°
	1.3	53				53 ^(e)		
	2.2							
	2.0		°	°	3 ^(a)	°	°	°
Dessinateur-expéditionnaire . .	1.8	18	°	2 ^(a)	5 ^(a)	°	°	°
		36	°	40 ^(e)	5 ^(e)	°	°	°
	1.5			16 ^(e)	13 ^(e)			
	1.2							
A reporter.	—	5,659	116	306	453	4,126	605	53
		6,145	132	331	518	4,436	672	56

(a) Personnel de l'administration centrale.

(e) Personnel du service d'exécution.

(**) Emploi institué par arrêté royal du 20 octobre 1880.

(1) Gardes.

(2) Facteurs.

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements organiques.	Cadre général.	RÉPARTITION du cadre général entre les cadres spéciaux.					
			Service général, enseignements Masse d'habillement.	Voies et travaux et constructions nouvelles.	Traction et maté- riel.	Exploitation.	Contrôle des recettes.	Contrôle des matières.
Report . . .	—	3,689 6,145	4 16 132	306 331	453 518	4,126 4,436	605 672	53 56
	2.2							
	2.3							
	2.0							
	2.0							
Expéditionnaire.	1.8	26	23(a)	"	"	3(a)	"	"
	1.65	33	28(a)	"	1(a)	4(a)	"	"
	1.6							
	4.3							
	1.4							
	1.2							
	2.50							
	1.50							
	4.40							
	4.30							
Agréé (1)	4.20	655	2(e)	3(e)	80(e)	569(e)	"	4(e)
	4.10	863	3	3(e)	98(e)	758(e)	"	1(e)
	1.00							
	90							
	80							
	70							
Ensemble (litt. B.) . .	—	6,340 7,041	441 163	309 334	533 617	4,698 5,198	605 672	54 57
C. Personnel technique.								
Directeur d'administration. . .	9.0	3	"	2	4	"	"	"
	8.0							
Directeur de service.	8.0	10	"	5(e)	5(e)	"	"	"
	7.0							
A reporter.	—	43 13	" "	7 7	6 6	" "	" "	" "

(a) Personnel de l'administration centrale.

(e) Personnel du service d'exécution.

(1) Agents investis, à titre principal, des attributions de l'ouvrier, et chargés accessoirement de certaines écritures, annotations, etc.

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements organiques.	Cadre général.	RÉPARTITION du cadre général entre les cadres spéciaux.					
			Service général. Hébergement-nis Masse d'habillage.	Voies et travaux et constructions nouvelles.	Traction et maté- riel.	Exploitation.	Contrôle des recettes.	Contrôle des matières.
Report. . .	—	13	»	7	6	»	»	»
		13	»	7	6	»	»	»
Ingénieur en chef ou principal .	7.0	14 15	» 1(a)	3(a)	4(a)	»	»	»
	6.5			2(e)	2(e) 5(e)	»	»	»
	6.0			»	»	»	»	»
	5.5			»	»	»	»	»
Ingénieur	5.0	64 77	» 1(a)	2(a) 3(a)	2(a)	»	»	»
	4.5			»	»	»	»	»
	4.0			29(e) 31(e)	31(e) 40(e)	»	»	»
	3.5			»	»	»	»	»
Sous-ingénieur	3.1	24 22	»	1(a)	4(a)	»	»	»
	2.7			5(e) 4(e)	13(e) 16(e)	»	»	»
	2.0			»	»	»	»	»
	1.5			»	»	»	»	»
Chef de section principal.	5.5	12 15	»	7(e) 9(e)	5(e) 6(e)	»	»	»
	4.5			»	»	»	»	»
	4.0			»	»	»	»	»
	3.5			»	»	»	»	»
Chef de section	3.1	49 53	»	3(a)	1(a)	»	»	»
	2.7			34(e) 38(e)	41(e)	»	»	»
	2.3			»	»	»	»	»
	2.0			»	»	»	»	»
Sous-chef de section.	2.7	122 125	»	2(a) 1(a)	»	»	»	»
	2.3			»	»	»	»	»
	2.0			105(e) 106(e)	15(e) 18(e)	»	»	»
	1.5			»	»	»	»	»
Chimiste.	2.7 à 4.0	1	»	»	4(a)	»	»	»
Préparateur	à 4.5	1	»	»	»	»	»	»
	2.0 à 2.7			»	1(e)	»	»	»
	4.5			»	»	»	»	»
	4.0			»	2(e)	»	»	»
Chef de bureau de dessin (*)	3.5	2	»	»	»	»	»	»
	3.0			»	»	»	»	»
	2.5			»	»	»	»	»
	2.0			»	»	»	»	»
Dessinateur-chef.	4.5	5	»	2(a)	1(a)	»	»	»
	4.0			»	»	»	»	»
	3.5			»	»	»	»	»
	3.0			»	»	»	»	»
A reporter. . .	—	297 329	» 2	199 211	98 116	» »	» »	» »

(a) Personnel de l'administration centrale.

(e) Personnel du service d'exécution.

(*) Un arrêté royal du 30 décembre 1890 a créé un cadre spécial pour le personnel préposé exclusivement aux travaux de dessin, confondu jusque-là avec le personnel administratif.

GRADES ET EMPLOIS.	Traitements organiques.	Cadre général.	RÉPARTITION du cadre général entre les cadres spéciaux.					
			Service général Renseignements Masse d'habilement.	Voies et travaux et constructions nouvelles.	Traction et maté- riel.	Exploitation.	Contrôle des recettes.	Contrôle des matières.
Report. . .	—	297 329	» 2	199 211	98 116	» »	» »	» »
Dessinateur	2.7	21	»	3 ^(a) 13 ^(e)	2 ^(a) 3 ^(e)	»	»	»
	2.3							
	2.0							
	1.65							
Ensemble (litt. C.) . .	—	297 350	» 2	199 227	98 121	» »	» »	» »
Totaux (litt. A, B et C.) .	—	6,644 7,402	141 165	509 563	632 739	4,699 5,200	605 673	54 57
D. Personnel hors cadre.								
Commissaire en chef de surveil- lance.	6.0 6.5	4	»	»	»	4 (e)	»	»
Commissaire de surveillance . .	2.2 à 3.5 à 4.0	3	»	»	»	3 (e)	»	»
Sous-commissaire de surveil- lance.	2.0 2.3	1	»	»	»	1 (e)	»	»
Agent commercial	5.0 et 10.0	2 3	»	»	»	2 (e) 3 (e)	»	»
Situation au 31 décembre 1880.	—	6,651	141	509	632	4,706	605	54
Situation au 31 décembre 1882 . .	—	7,410	165	563	739	5,208	673	57
Différence en plus pour 1882. . .	—	759	24	54	107	502	68	3

La Chambre appréciera les renseignements qui précèdent, au point de vue du chiffre du *personnel* de l'administration des chemins de fer et de la proportion qu'il présente entre les fonctionnaires qui dirigent et surveillent, et le personnel qui exécute tout le travail de l'exploitation.

Les rapports des sections centrales qui ont examiné les budgets de 1880, 1881 et 1882 ont relevé, à cet égard, des séries de faits qui n'ont pas été rencontrés précédemment par l'administration, et que les renseignements fournis aujourd'hui n'abordent même pas.

Mais la section centrale s'empresse de constater que non seulement M. le Ministre des Travaux Publics s'est préoccupé des justes critiques dont

(a) Personnel de l'administration centrale.
(e) Personnel du service d'exécution.

l'exubérance du personnel de son administration a été l'objet, mais que l'honorable Ministre a déjà mis la main à l'œuvre pour détruire les abus, opérer des réformes, simplifier le travail administratif et supprimer les complications et emplois inutiles. Les amendements nouveaux, communiqués le 3 mai, sont le premier résultat des innovations et des économies que le chef du Département des Travaux Publics s'est imposé la tâche d'apporter dans l'organisation du personnel, comme dans tous les services de son administration.

Après le personnel, ce qui a été le plus discuté au sujet des dépenses de l'administration du chemin de fer, c'est le système, de plus en plus marqué, d'exagérer les conditions architecturales et le luxe des stations et installations du railway de l'État.

La section centrale a pensé qu'il était du plus haut intérêt d'avoir des renseignements précis et détaillés sur tout ce qui s'est fait, depuis 1873, dans cet ordre de travaux et de dépenses.

Elle a, par une question fort claire, d'après elle, demandé ces renseignements au Gouvernement; mais il ne semble pas, d'après la réponse qu'y a donnée l'administration, que la demande ait été bien comprise. Il serait impossible, en effet, en consultant et en combinant les chiffres dont l'administration se montre si peu avare dans sa réponse, de deviner, même approximativement, combien a coûté une seule des stations nouvelles construites depuis 1873, telles, par exemple, que les stations d'Ostende, de Bruges, de Virton, etc.

Le Gouvernement comblera sans doute la lacune que nous venons de signaler, et il s'empressera de communiquer à la Chambre le relevé exact et détaillé, station par station, des sommes dépensées, tant pour la construction ou la transformation des stations depuis 1873, que pour leurs installations, aménagement et ameublement.

Voici la question posée à ce sujet par la section centrale et la réponse que le Gouvernement y a faite :

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

3^e QUESTION.

On demande le tableau exact et complet de toutes les dépenses faites, de 1873 à 1882, pour constructions de stations, travaux d'extension, d'amélioration ou de transformation de stations; en outre les dépenses qui restent à faire; en un mot, toutes les dépenses faites pour les stations ou aux stations, les dépenses restant à faire pour les achever, les parachever, les meubler, etc.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

RÉPONSE.

Les renseignements demandés par la section centrale sont donnés dans le tableau ci-contre, tant en ce qui concerne le service des constructions nouvelles que celui des voies et travaux.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

Le tableau demandé par la présente question doit comprendre naturellement toutes les dépenses, tant celles faites sur crédits spéciaux que celles faites sur les crédits ordinaires du budget.

A. Relevé des lois allouant les crédits depuis 1875.

DÉSIGNATION DES LOIS.	MONTANT des CRÉDITS.	Observations.
Engagements sur diverses lois antérieures à 1875	4,912,441 90	
5 juin 1868	55,000 »	
9 juillet 1875, § 23	7,800,000 »	
27 mai 1876, § 22	8,220,000 »	
17 juillet 1877, § 18	6,000,000 »	
5 juin 1878, § 15	5,500,000 »	
17 février 1879, § 1 ^{er}	2,000,000 »	
4 août 1879, § 45	16,500,000 »	
Id., § 46	275,000 »	
23 mai 1880, § 4.	2,500,000 »	
Id., § 6.	2,500,000 »	
Id., § 7.	2,000,000 »	
26 août 1880, § 8	2,000,000 »	
2 avril 1881, § 3	6,000,000 »	
Id., § 4	2,400,000 »	
Id., § 5	2,500,000 »	
14 août 1881, § 34.	8,900,000 »	
24 mai 1882, § 23	13,000,000 »	
TOTAL.fr.	90,062,441 90	
A ajouter les liquidations faites sur les fonds de la loi du 4 août 1879, § 43 (Virton-Saint-Mard)	(1) 255,507 »	(1) Partie du crédit de 1,000,000 fr. géré par l'admi- nistration des Ponts et Chaus- sées et ayant pour objet la construction des parties de railway communes aux lignes de Virton et d'Athus à la Meuse avec station d'échange à proximité de Virton.
ENSEMBLEfr.	90,317,648 90	
A déduire les sommes restant à liquider au 1 ^{er} janvier 1883 et à engager sur les allocations qui précèdent.	13,204,097 48	
RESTEfr.	77,113,551 72	

B. *Relevé des dépenses liquidées par année, de 1875 à 1882.*

ANNÉES.	SOMMES.	TOTAL GÉNÉRAL.	Observations.
1875	4,470,377 14	77,113,551 72	Les dépenses effectuées en 1875, 1876, 1877, 1878 et en partie en 1879, l'ont été à l'intervention exclusive de la direction des voies et travaux. Les dépenses effectuées en 1879, 1880, 1881 et 1882 comprennent à la fois celles faites à l'intervention de la direction des voies et travaux et celles faites à l'intervention de la direction des constructions nouvelles, créée par arrêté royal du 31 mai 1879. (Voir le <i>Moniteur belge</i> du 4 juin 1879, p. 1799.)
1876	5,663,524 11		
1877	5,070,034 40		
1878	5,267,625 59		
1879	7,597,274 86		
1880	12,769,400 27		
1881	19,624,754 33		
1882	16,650,861 32		

C. *Relevé des dépenses ci-dessus, par catégorie de travaux.*

STATIONS.	ROUTES.	TRACTION.	SIGNAUX et appareils de sécurité.	TOTAL.
39,321,062 16	17,485,460 16	13,766,406 30	6,844,323 40	77,113,551 72

D. *Relevé des dépenses faites par le service des voies et travaux à charge des ressources budgétaires, depuis le 1^{er} janvier 1875 jusqu'au 31 décembre 1882, pour l'amélioration du railway et de ses dépendances.*

ANNÉES.	MONTANT DES DÉPENSES.			Dépenses totales par EXERCICE.	Observations.
	AMÉNAGEMENT DES STATIONS.	AMÉLIORATION DE LA ROUTE	Plus-value résultant de remplacement de rails de plus fort calibre et de billes créosotées.		
1875	15,280 09	14,362 52	204,515 69	234,158 30	(1) Chiffre approximatif.
1876	19,045 63	50,128 34	153,270 11	222,444 08	
1877	22,959 34	54,602 67	126,293 23	203,855 24	
1878	23,496 50	335,177 97	441,037 86	799,712 33	
1879	146,048 »	185,400 »	335,761 50	667,209 50	
1880	102,879 96	221,082 11	429,461 62	753,423 69	
1881	130,042 86	355,950 51	566,055 49	1,052,048 86	
1882	209,776 35	293,811 55	(1) 550,000 »	1,055,287 90	
TOTAUX.	669,528 73	1,512,215 67	2,806,395 50	4,988,139 90	

E. Dépenses restant à faire par les deux services précités pour compléter les installations du réseau.

STATIONS.	ROUTES, etc.	INSTALLATION de la TRACTION.	SIGNAUX et appareils de sécurité	TOTAL.
58,034,000 »	14,504,000 »	5,448,000 »	890,000 »	78,843,000 »

En ce qui concerne l'*exploitation* des chemins de fer de l'État, dont le vœu général est de voir améliorer les conditions en même temps que le net produit, la section centrale a cru devoir se borner à poser les questions qui vont suivre, estimant que les renseignements que la Chambre trouvera dans les réponses du Gouvernement pourraient être d'une incontestable utilité.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

6° QUESTION.

Quelle est l'influence, sur le revenu du réseau, de la reprise et de l'exploitation des chemins de fer concédés qui y ont été incorporés ?

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT

RÉPONSE.

En faisant cette demande, on a en vue, sans doute, les chemins de fer rachetés ou repris par l'État et les chemins de fer construits pour l'État en vertu des principales conventions qui ont été conclues depuis 1870.

Il n'est pas possible actuellement de fournir, sur ce point, des renseignements précis et complets.

L'administration des chemins de fer de l'État n'établit pas séparément les recettes brutes de chacune des lignes qui font partie de son réseau ; elle ne le fait que pour les chemins de fer concédés qu'elle exploite moyennant 50 p. % de la recette brute.

Or, les recettes de ces chemins de fer ne représentent qu'une faible partie de la recette du réseau ; elles ne sont entrées que pour 8,123.470 francs dans les recettes totales de 1881, qui se sont élevées à la somme de 113,393,143 francs.

Pour tous les autres chemins de fer du réseau, les recettes sont confondues et on ne sait pas quelle est la part pour laquelle

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

le produit de chacun d'eux entre dans le produit total.

Il serait assurément intéressant de le savoir ; mais la répartition du mouvement et de la recette entre les diverses lignes serait un travail considérable et coûterait fort cher.

D'autre part, les dépenses d'exploitation ne sont pas établies divisément. A cet égard, il n'est établi de compte spécial pour aucune ligne du réseau.

A défaut de ces comptes spéciaux de recettes et de dépenses par ligne ou par groupe de lignes, il faut s'en tenir à des observations générales sur les causes auxquelles le solde en insuffisance du compte annuel du chemin de fer doit être attribué.

En 1878, on a décidé d'établir le compte financier du chemin de fer sur de nouvelles bases.

Il a été admis que le chemin de fer serait censé emprunter ses capitaux au Trésor, son banquier, au taux de 4 p. % pour l'intérêt et avec le terme de nonante ans pour l'amortissement. Les comptes annuels, depuis l'origine ont été refaits sur ces nouvelles bases.

Il résulte de ces comptes que, de 1853 à 1851, le chemin de fer a été, chaque année, en déficit ; que de 1852 jusqu'à 1872 inclus il a, au contraire, versé annuellement des bonis importants au Trésor, et que depuis 1873, les comptes se soldent annuellement en insuffisance.

Au 31 décembre 1881 (les comptes de 1882 ne sont pas encore définitivement arrêtés), il restait au chemin de fer un encaisse de 52,343,553 francs, ses charges de toute nature étant payées depuis l'origine.

Mais cet encaisse, qui n'aura plus été que de 25,300,000 francs environ au 31 décembre 1882, sera épuisé en peu d'années si la période actuelle des insuffisances doit continuer, et lorsqu'il aura

disparu, le chemin de fer devra être soutenu par le Trésor jusqu'à l'époque où une nouvelle série d'excédants le mettra à même de s'acquitter envers lui.

C'est au 1^{er} janvier 1871, que l'État a repris l'exploitation des chemins de fer qui lui ont été remis par la Société des chemins de fer des Bassins-Houillers du Hainaut, en exécution de la convention du 25 avril 1870.

Ces chemins de fer avaient ensemble une longueur de 607 kil. 509.

Les conditions financières de cet arrangement ont été appliquées jusqu'au 1^{er} janvier 1877, époque à laquelle elles ont été remplacées par celles de la convention du 1^{er} juin 1877.

Dans l'intervalle il a été ajouté successivement 162 kil. 658 de lignes nouvelles aux 607 kil. 509 exploités par l'État depuis le 1^{er} janvier 1871.

Il est probable que, sous l'empire des conditions financières de la convention du 25 avril 1870, les chemins de fer qui en relèvent n'auront généralement pas donné lieu à un déficit de quelque importance.

En 1871 et 1872, le compte de l'exploitation du réseau s'est soldé en boni.

En 1871, l'excédant s'est élevé à la somme considérable de 12,152,158 fr.; c'est là un résultat dû à des circonstances exceptionnelles.

En 1872, l'excédant est descendu à 5,521,907 francs.

La première insuffisance de la période actuelle est celle de 1873; elle s'est élevée à la somme de 8,823,709 francs.

Elle est due en partie, à la grande cherté des charbons, des fers et des matières diverses employées dans l'exploitation et, en partie, aux rachats et notamment au rachat du chemin de fer du Luxembourg dont l'État a repris l'exploitation au 1^{er} janvier 1873.

Les comptes spéciaux faits pour les

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

deux premières années de l'exploitation par l'État de cette ligne permettent de constater qu'elle entre pour 3.167,308 fr. dans l'insuffisance de 1873.

J'ajouterai qu'en 1874, le déficit du chemin de fer du Luxembourg a été de 2,960,131 francs, mais que, grâce à l'accroissement du trafic, il sera sans doute allé en diminuant d'année en année.

D'autre part, l'État avait repris, le 16 septembre de l'année précédente, les chemins de fer de Pepinster à Spa et de Spa à Gouvy, dont le déficit est venu peser sur l'année 1873 (*).

De plus, l'État a eu à pourvoir au service de quelques lignes concédées nouvelles : le chemin de fer de la jonction belge-prussienne, ouvert en 1872, les sections de Chênée à Micheroux et de Micheroux à Herve, ouvertes respectivement en 1872 et 1873.

Dans les premiers temps, tout au moins, le produit net du trafic additionnel procuré par ces lignes aux autres parties du réseau n'aura pas suffi pour combler le déficit de ces exploitations dont la moitié des recettes brutes est payée aux compagnies concessionnaires.

Après 1873, les insuffisances ont été pendant trois années en diminuant, elles ont été de :

6,047,754 francs en 1874;
5,272,256 — en 1875;
et de 2,962,143 — en 1876.

Elles ont été contrariées dans leur décroissance par quelques ouvertures de lignes ou sections de lignes concédées,

(*) Dans l'exposé des motifs du projet de loi portant approbation du traité de Berlin du 11 juillet 1872, relatif au chemin de fer de Spa à Gouvy, on lit ce qui suit :

« Si la Compagnie de l'Est avait gardé l'exploitation de la ligne de Spa à Gouvy, elle aurait
» reçu pendant longtemps encore et peut-être jusqu'au terme fixé pour la garantie, une
» subvention qui, pendant quelques années, aurait dépassé le chiffre de 350,000 francs pour
» diminuer ensuite à mesure de l'accroissement des recettes des deux lignes, mais qui ne
» serait peut-être jamais descendue sensiblement au-dessous de 350,000 francs ».

telles que la section de Herve à Battice, du chemin de fer des Plateaux de Herve, les sections de Landen à Huy et de Huy à Modave du chemin de fer de Hesbaye-Condroz, livrées à l'exploitation en 1875.

Enfin, c'est le 1^{er} mai 1876 que le rachat de la concession du chemin de fer de Dendre-Waes a été réalisé et, à raison de la prime comprise dans le prix de ce rachat, cette opération a eu pour conséquence une augmentation temporaire des charges.

Cette augmentation entre aussi pour une part dans l'insuffisance de l'exercice 1876.

Après 1876, les insuffisances ont été les suivantes :

8,521,919	francs	en 1877 ;
4,106,378	—	1878 ;
1,704,713	—	1879 ;
41,787	—	1880 ;
et 6,454,645	—	1881.

Le compte de l'exercice 1882 présentera un solde en insuffisance de 7,000,000 de fr. environ.

Elle aura été plus grande que celle de l'exercice précédent à raison de l'augmentation de charges financières.

De 1877 à 1880, l'insuffisance a donc diminué ; il n'y en avait pour ainsi dire plus en 1880, mais elle a augmenté de nouveau, et dans une forte proportion, l'année suivante.

En 1877 et en 1881, les charges financières étaient respectivement de 57,537,104 fr. et de 45,533,693 fr. ; elles ont donc augmenté de 7,796,589 francs, dans cet intervalle de quatre années.

Après 1876, les charges afférentes aux lignes rachetées et aux lignes nouvelles ont considérablement augmenté.

C'est en 1877 qu'a eu lieu la première application de la convention du 1^{er} juin 1877. Or, on sait qu'elle est venue modifier les conditions financières de celle du 25 avril 1870 et qu'elle a eu

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

pour effet de grever le présent au profit de l'avenir ⁽¹⁾.

Sous le régime de la convention du 25 avril 1870, le sort des chemins de fer déjà en exploitation était lié à celui des chemins de fer restant à construire.

La convention du 1^{er} juin 1877 les a partagés en deux groupes distincts et soumis à des conditions financières différentes : les chemins de fer livrés à l'État du 1^{er} janvier 1871 au 31 décembre 1876 ; les chemins de fer qui lui ont été livrés postérieurement.

Dans les charges financières de 1881, les chemins de fer du premier groupe figurent pour une somme de 8,804,654 francs, matériel non compris ⁽²⁾.

Il est probable que cette charge et celle afférente au matériel roulant auront été couvertes par le produit net de ces lignes.

La longueur des chemins de fer du deuxième groupe exploité, en 1881, était de 153 kil. 711.

Du chef des travaux de premier établissement et du matériel roulant utilisé sur ces lignes, celles-ci étaient grevées, en 1881, d'une charge financière s'élevant à la somme de 2,464,800 francs environ.

Si les recettes brutes de ces lignes prises dans leur ensemble avaient été suffisantes, en 1881, pour couvrir les dépenses de

(1) Dans le rapport de la section centrale de la Chambre des Représentants qui a examiné le projet de loi portant approbation de la convention du 1^{er} juin 1877, il est dit :

« En admettant, pour 1877, un même nombre de kilomètres et une même durée d'exploitation, l'État aurait à payer, d'après la convention nouvelle, à raison de 9,400 francs par kilomètre (7,000 + 2,400), la somme de fr. 6,828,845-50, le tout calculé conformément à l'article 30 de la convention du 1^{er} juin 1877.

» L'application de la convention nouvelle conduit donc à une augmentation de charges de fr. 682,778-95 (6,828,845-50 — 6,146,066-55).

« Mais si le trésor consent au début pareil sacrifice, il s'assure, par contre, une situation meilleure pour l'avenir, en limitant à 4,000 francs la part kilométrique qui, sous le régime de la convention du 25 avril 1870, pourrait s'élever au chiffre de 8,000 francs. Il y a là une compensation dont il est tenu compte dans la consolidation de la part variable. »

(2) Y compris une somme de fr. 739,360-52 qui a été remboursée par la Société de Construction et la Banque de Belgique et portée en recette dans le compte financier.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

l'exploitation, l'insuffisance eût été égale aux charges financières préindiquées de 2,464,800 francs.

Il est possible que ce déficit ait été plus grand.

D'autre part, c'est vers la fin de 1876, qu'a été livré le premier tronçon des lignes qui doivent être construites pour l'État, en exécution de la convention du 31 janvier 1873.

Les parties de ces chemins de fer actuellement en exploitation ont ensemble une longueur de 135 kil. 994. A titre d'expérience, on a fait relever les recettes effectuées sur le chemin de fer d'Athus à Gedinne en septembre 1882; d'autre part, on a fait établir aussi exactement que possible les dépenses correspondantes et voici ce que l'on obtient par kilomètre en multipliant les résultats obtenus par 12 :

Recette brute fr.	4,057 76
Dépenses.	5,242 48
Excédant des dépenses. fr.	1,204 72

La recette brute du mois de septembre est, en général, supérieure à la recette mensuelle moyenne de l'année entière, et, selon toute probabilité, la somme de fr. 1,204-72 est inférieure à la différence entre les dépenses et les recettes brutes de l'année 1882, et à plus forte raison de l'année 1881 de la ligne d'Athus à Gedinne.

Il est à penser qu'un calcul semblable pour les autres lignes de ce groupe donnerait un résultat à peu près identique et on peut admettre qu'en 1881, les dépenses ont dépassé les recettes brutes de ces lignes prises dans leur ensemble d'au moins $135.994 \times 1,204-72$ fr. 163,833 »

Si à cette somme, on ajoute les charges afférentes aux travaux de pre-

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

Report. . . . 163,833 »
 mier établissement et au
 matériel d'exploitation, ci 1,250,383 (1)
 on a une somme de . fr. 1,414,218 »
 qu'on peut considérer comme la limite
 inférieure du solde, en insuffisance de ces
 lignes, en 1881.

C'est en 1878 et 1879, que l'on a ouvert les chemins de fer de Tirlemont à Moll et de Neerlinter à Tongres. Leur longueur est de 103 kil. 458.

Le Limbourg n'offre pas beaucoup d'éléments de prospérité pour les chemins de fer. Aussi est-il probable que les dépenses d'exploitation de ces lignes dépassent encore leurs recettes.

En 1881, les charges financières, matériel roulant compris, étaient de 680,000 francs environ.

Le déficit n'aura sans doute pas été inférieur à cette somme et il se peut qu'il ait été notablement plus élevé.

D'autre part, c'est au 1^{er} janvier 1878, que l'État a pris possession des chemins de fer rachetés dans les Flandres.

Y compris les sections des chemins de fer de la Flandre occidentale sur lesquelles l'État exerce le droit de parcours, ces rachats ont eu pour conséquence d'augmenter le réseau de 276 kil. 587.

Un travail semblable à celui dont il vient d'être question, en ce qui concerne la ligne d'Athus à Gedinne, a été fait pour les sections d'Anseghem à Ingelmunster et de Dixmude à Nieupoort qui ont ensemble une longueur de 42 kil. 4.

En multipliant leurs recettes et leurs dépenses du mois de septembre 1882 par douze, on obtient :

Recettes brutes . . . fr.	217,203 »
Dépenses	265,332 »
Excédant des dépenses fr.	48,129 »

(1) Y compris les charges afférentes aux chemins de fer en construction.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

Ou par kilomètre :

Recettes brutes . . . fr.	5,122 71
Dépenses	6,257 83
Excédant des dépenses fr.	1,135 12
En ajoutant à l'excédant des dépenses, ci. . . .	48,129 »
les charges financières, ci	152,167 »
on a pour le déficit . fr.	180,296 »

Les sections d'Anseghem à Ingelmunster et de Dixmude à Nieuport sont les parties les moins productives des chemins de fer rachetés dans les Flandres. Quoi qu'il en soit, il est certain que l'ensemble de ces chemins de fer est encore en déficit.

Il est probable qu'en 1881, ce déficit n'aura pas été inférieur à 300,000 francs.

A ces chemins de fer il faut ajouter les dernières sections du chemin de fer des Plateaux de Herve et du chemin de fer de Hesbaye-Condroz, dont les débuts n'auront sans doute pas été fructueux, le chemin de fer de Battice à Aubel, qui ne peut pas ne pas être en déficit, et le chemin de fer de Virton qui est également en déficit.

Enfin, il reste à mentionner le rachat du chemin de fer de Saint-Ghislain à Erbi-sœul et le rachat du chemin de fer d'An-vers à Rotterdam.

Il ne paraît pas que la première de ces opérations ait été onéreuse et on peut considérer la seconde comme ayant été, dès l'origine, avantageuse.

Quoique les renseignements qui précèdent n'offrent rien de précis, ils suffisent néanmoins pour qu'on puisse dire sans crainte de se tromper, que les résultats défavorables accusés depuis quelques années par les comptes de l'exploitation des chemins de fer de l'État sont dûs, en totalité, à l'influence de certaines des lignes rachetées et des lignes nouvelles construites pour l'État depuis 1870.

On fera en sorte de pouvoir donner à la Chambre, dans le cours de la prochaine

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

7° QUESTION.

Renseigner la section centrale sur l'emploi utile du matériel du chemin de fer.

RÉPONSE.

Les chiffres qui servent à faire apprécier le degré d'utilisation du matériel de transport ne varient pas sensiblement d'une année à l'autre.

Voici ces chiffres pour la période de 1875 à 1881 (les résultats de 1882 ne sont pas encore connus).

A. Matériel à voyageurs.

	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
Nombre de voyageurs - kilomètres par voiture-kilomètre . . .	9.34	9.24	9.02	9.00	8.84	9.19	8.38
Rapport p. % des voyageurs-kilomètres effectifs aux voyageurs-kilomètres admissibles. . .	23.68	23.36	22.64	22.70	22.50	23.22	21.06

B. Matériel à marchandises.

Charge moyenne par wagon-kilomètre (parcours à charge et parcours à vide réunis) . . .	4.06	4.09	4.11	4.14	4.25	4.30	4.20
Rapport p. % entre le nombre de tonnes-kilomètres transportées et le nombre de tonnes-kilomètres admissibles. . .	41.46	41.40	41.83	41.84	42.84	43.31	41.91

Ces résultats ne trahissent pas, comme

on a pu le croire, une situation exceptionnellement désavantageuse due à un mode vicieux d'exploitation.

En les comparant aux résultats similaires obtenus par diverses grandes administrations de chemin de fer, on reconnaît qu'ils sont l'indice d'une situation satisfaisante au point de vue de l'utilisation du matériel. Ils sont même notablement supérieurs à ceux que l'on trouve consignés notamment dans les rapports annuels des compagnies française du Nord et de l'Est.

Voici la comparaison pour l'exercice 1881 :

	État-Belge.	Nord-Français.	Est-Français.
Nombre de voyageurs-kilomètres par voiture-kilomètre.	3.33	5.24	4.96
Charge moyenne par kilomètre (parcours à charge et parcours à vide réunis.	4 20	2.70	3.34

Les résultats constatés proviennent de circonstances inhérentes à toute grande exploitation de chemins de fer et ils trouvent leur justification dans les considérations suivantes :

Pour ce qui concerne ceux qui se rapportent au matériel à voyageurs, il est à remarquer que la composition des trains ne peut pas toujours être réduite au nombre de voitures strictement nécessaire pour desservir la ligne ou la partie de ligne parcourue.

Les rames sont généralement utilisées plusieurs fois par jour sur une même ligne dans les deux sens.

On comprend que si, à certaines heures de la journée un train circulant dans un sens, ne transporte qu'un nombre de voyageurs relativement peu considérable, on ne peut pas cependant retenir les voitures au point de départ ou en cours

de route, ces voitures étant nécessaires pour assurer le service en sens inverse sur la même ligne quelques heures plus tard.

Ce n'est qu'exceptionnellement pour certains trains à long parcours que l'on peut parfois en réduire la composition en retirant des voitures en cours de route. Cela se fait chaque fois que la chose est possible.

Quant aux wagons à marchandises, ils ne trouvent pas toujours un chargement nouveau à la station où ils sont déchargés. Pour la plupart des véhicules, un voyage à charge comporte un parcours à vide plus ou moins long, selon la catégorie à laquelle il appartient, la nature du trafic, etc.

En 1881, la proportion des parcours à vide au parcours total des wagons a été de 27.06 p. %. De ce chef, le tonnage des wagons qui, pour la plupart, est de 10,000 kilogrammes, se trouve donc réduit de près de 3/10.

Il faut considérer, d'autre part, que parmi les marchandises transportées, il en est beaucoup qui, par leur nature, ne peuvent comporter un chargement complet par rapport à la capacité des wagons.

Pour la paille, le foin, par exemple, l'utilisation n'est généralement que de 25 p. % du tonnage. Il convient de noter aussi les marchandises de détail (tarif II et charges incomplètes du tarif III) qui nécessitent chaque jour l'emploi d'un bon nombre de wagons qui ne peuvent non plus, à cause de la nature du trafic, recevoir une charge supérieure à 25 p. % du tonnage.

Il y a donc par ce fait une nouvelle réduction qui, ajoutée à celle qui résulte des parcours à vide explique le rapport constaté entre le nombre de tonnes-kilomètres transportées et le nombre de tonnes-kilomètres disponibles, lequel est généralement de 41 à 42 p. %.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

C. Matériel de traction.

En ce qui concerne le matériel de traction, l'utilisation peut être exprimée par le chiffre du parcours moyen effectué par locomotive de l'effectif annuel.

Voici ce renseignement pour les trois dernières années :

	1880.	1881.	1882.
Locomotives a voyageurs	43,669	43,959	43,492
Locomotives à marchandises	31,965	31,732	30,277
Locomotives de gare et de manœuvre	24,478	24,924	24,613
Moyenne générale	34,365	34,501	33,335

Comme on le voit, le travail moyen reste à peu près constant et on peut admettre que le résultat est satisfaisant si on le compare à ceux que la Compagnie du Nord réalise.

Les locomotives de cette Compagnie ont fait ensemble en moyenne en 1880 . . . 31,733 kil. et en 1881 32,639 —

Le renseignement n'a pas encore été donné pour 1882.

Le tableau ci-annexé donne, pour la plupart des principaux chemins de fer de l'Europe, le degré d'utilisation du matériel de transport pendant les années 1878 à 1880.

Tableau de l'utilisation du matériel à voyageurs et à marchandises

DÉSIGNATION DES PAYS.	RAPPORT p. %					
	des places occupées aux places offertes.			entre la charge et la capacité des wagons.		
	1878.	1879.	1880.	1878.	1879.	1880.
A. Allemagne.						
I. Chemins de fer de l'État.						
Alsace-Lorraine et Guillaume-Luxembourg.	25.01	24.74	26.80	43.44	44.72	45.05
Bade.	24.59	24.98	24.94	31.98	33.46	34.75
Bavière.	23.68	25.04	26.17	38.36	39.24	39.64
Hesse supérieure.	47.08	47.46	46.34	27.38	34.94	34.93
Main-Neckar.	25.42	24. »	25.65	33.42	37.17	37.43
Oldenbourg.	28.04	27.20	28.21	40.62	40.62	44.49
Saxe.	20.83	21.67	23.52	41.98	42.28	44.37
Wurtemberg.	23.76	24.66	23.48	36.96	38.06	35.59
Prusse.						
Direction de Berlin.	»	»	23.96	»	»	44.71
— de Bromberg.	22.82	23.29	25.35	35.31	35.90	33.64
— de Francfort.	24.33	49.71	19.74	34.48	38.84	44.18
— de Hanovre.	24.41	25.90	23.35	40.03	44.67	44.57
Berlin-Stettin.	29.67	29.67	29.67	41.93	37.45	37.07
Cologne-Minden.	21.68	18.10	21.71	45.50	45.80	38.90
Magdebourg-Halberstadt.	23.22	22.22	24.93	35.45	36.87	47.92
Rhénan.	23.60	24.28	22.64	49.26	48.35	48.29
II. Chemins de fer privés exploités par l'État.						
Berg-Marche.	24.43	23.49	24.20	46.95	48.05	51.19
Breslau-Mittelwalde.	27.57	27.48	31.74	40.74	42.30	47.80
Silésie supérieure.	27.40	27.60	24.78	47.59	49.44	51.80
III. Chemins de fer privés exploités par des Compagnies.						
Berlin-Anhalt.	27.90	27.20	27.22	37.33	38.54	39.62
Berlin-Hambourg.	49.14	21.09	22.92	32.64	34.24	36.65
Louis de Hesse.	27.56	27.47	27.01	35.74	36.45	48.33
Palatinat.	21.25	19.90	19.33	48.06	47.17	48.29
Thuringe.	30.57	31.23	31.87	40.39	41.46	42.33

sur les principales lignes de chemins de fer exploitées en Europe.

DÉSIGNATION DES PAYS.	RAPPORT p. ‰					
	des places occupées aux places offertes.			entre la charge et la capacité des wagons.		
	1878.	1879.	1880.	1878.	1879.	1880.
B. Autriche-Hongrie.						
État autrichien	20.97	21.73	21.32	38.20	39.49	39.76
État hongrois (lignes du Nord)	29. "	25.90	25.80	49.32	50.59	33.40
Empereur-Ferdinand du Nord	23.99	23.64	23.60	43.60	44.33	45.24
Impératrice-Elisabeth	22.74	22.28	22.53	45.56	44.54	42.44
Sud-autrichien	28.30	25.79	26.54	47.10	49.19	48.18
C. Belgique.						
État	22.52	22.26	23.31	41.84	42.84	43.31
Grand-Central belge.	21.51	22.55	18.84	34.48	47.22	51.55
D. France.						
Est.	22. "	22.50	23. "	"	"	"
Midi	26.39	26.14	25.63	"	"	"
E. Pays-Bas.						
État néerlandais (Société d'exploitation)	49.38	19.18	19.61	"	"	35.04
Hollandais.	26.15	22.27	23.12	"	"	19.62
F. Suisse.						
	1877.	1878.	1879.	1877.	1878.	1879.
Berne-Lucerne	26.33	24.56	23.01	24.27	24.73	24.98
Central	36.80	38.68	37.03	28.37	29.59	31.58
Gothard.	33.41	33.76	35.91	14.86	15.84	21.48
Jura-Berne	28.91	27.28	27.14	26.53	30.54	33.79
Nord-Est	29.36	30.26	32.73	28.50	28.55	28.75
Suisse-occidentale	28.50	26.59	26.71	24.39	27.33	31.30
Union-Suisse	36.11	36.51	38.80	22.86	24.55	26.35
Zurich-Zug-Lucerne	37.37	39.03	42.96	28.45	28.89	29.89

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

8° QUESTION.

Le compte rendu donne la décomposition de cent francs de recette, savoir, en 1881 :

Voyageurs	31.90
Bagages	0.79
Grosses marchandises . . .	37.87
Petites —	6.56
Finances	0.22
Équipages	0.04
Chevaux et bestiaux. . . .	1.01
Produits extraordinaires . .	1.79

On demande la décomposition de cent francs de la dépense d'exploitation proprement dite (tableau annexe XXVII de l'année 1881, 5^e colonne), répartie de la même manière entre les *voyageurs, bagages, marchandises grosses et petites, finances, chevaux et bestiaux et produits extraordinaires*.

9° QUESTION.

Quel serait pour le trésor public le résultat de la suppression de la faveur accordée aux billets de retour ?

Ne pourrait-on faire de cette bonification l'exception à réserver à des cas spéciaux ?

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

RÉPONSE.

Jusqu'à présent, les dépenses du chemin de fer ont été enregistrées exclusivement d'après le classement officiel adopté pour la formation du budget, c'est-à-dire suivant les spécialités de service et non pas selon les différentes catégories de transport, qui servent de base à la comptabilité des recettes en même temps qu'à la tarification.

La répartition qui ressort naturellement de la comptabilité, pour ce qui concerne la recette, ne peut donc pas être calculée quant à la dépense et il n'est, dès lors, pas possible de donner le renseignement demandé par la section centrale.

L'application des nombreuses catégories de dépenses qui composent les frais d'exploitation aux diverses classes de transports serait extrêmement difficile. La répartition ne reposerait que sur des calculs arbitraires et produirait des résultats dénués de toute certitude.

RÉPONSE.

En prenant pour base le mouvement et la recette des billets aller-retour pendant les mois d'avril, mai, juin et juillet 1881, on arrive pour cette période de quatre mois aux résultats suivants :

1^{re} hypothèse : Suppression totale de la réduction de 20 p. % consentie pour les voyages aller et retour :

Augmentation de recette de :

fr. 1,236,028 50.

2^e hypothèse : Abaissement à 15 p. % de la réduction consentie pour les billets aller-retour, ces billets étant rendus valables pour tous les trains, express et ordinaires. On peut admettre que dans cette

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

hypothèse, il n'y aurait ni augmentation ni diminution de recettes.

5° *hypothèse* : Suppression de la réduction de 20 p. % consentie pour les voyages aller et retour.

a) A partir du 21^e kilomètre :

Augmentation de recettes de :

fr. 791,850-12

b) A partir du 26^e kilomètre :

Augmentation de recettes de

fr. 673,499-72

c) A partir du 36^e kilomètre :

Augmentation de recettes de :

fr. 301,803-79

d) A partir du 41^e kilomètre :

Augmentation de recettes de :

fr. 453,567-58

4° *hypothèse* : Maintien de la détaxe pour les voyages jusqu'à 15 kilomètres inclusivement, diminution de 1 p. % à chaque kilomètre suivant (19 % de réduction à 16 kilomètres; 18 p. % à 17 kilomètres; 17 p. % à 18 kilomètres; 2 p. % à 33 kilomètres; 1 p. % à 34 kilomètres) jusqu'à ce que le taux p. % de la détaxe soit rendu complètement nul (à 35 kilomètres et au delà.)

Augmentation de recettes de :

fr. 694,224-93

Il y a lieu de remarquer qu'une augmentation des prix de transports produit toujours un déclassement et même une diminution de trafic.

En conséquence, tous les chiffres ci-dessus subiraient une réduction dont il est impossible de déterminer la valeur.

Il peut même arriver qu'à une augmentation de taxes, corresponde une diminution de la recette brute.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

10° QUESTION.

Quel est le tonnage, par catégories, des marchandises transportées sur le chemin de fer de l'État en transit par la Belgique.

(Les marchandises soumises à un même tarif peuvent être comprises dans une seule et même catégorie.)

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

RÉPONSE.

Les transports effectués en transit par la Belgique sont de deux espèces :

1° Ceux entrés dans le pays par les frontières de mer et sortis du pays par les frontières de terre ou inversement ;

2° Ceux qui ont traversé notre territoire en empruntant uniquement la voie de terre.

A. *Transit maritime.*

Au trafic de transit maritime, on applique les prix du tarif spécial dit de transit ou bien les prix normaux du tarif général lorsque ceux-ci sont moins élevés que ceux-là. Cela se présente pour toutes les marchandises de la 4° classe et assez fréquemment aussi pour celles de la 3° classe.

D'Anvers à Sterpenich, le tarif	
de transit donne fr.	10 »
Ibid., la 3° classe	8 »
Ibid., la 4° classe	6 »
D'Anvers à Herbesthal le tarif	
de transit donne	6 36
Ibid., la 4° classe	5 08

Dans les cas de l'espèce, la comptabilité ne fait *généralement* aucune distinction entre le trafic local et le trafic de transit et, dès lors, il n'est pas possible de fournir des renseignements sur ce dernier genre de trafic.

Quoi qu'il en soit, on a établi, pour les mois d'octobre, de novembre et de décembre 1882, l'importance par subdivision de tarif, des expéditions figurant dans les écritures comme appartenant au trafic de transit maritime.

Ces transports sont indiqués au relevé A ci-joint. Ils comprennent un mouvement de 650,360 kilogrammes de marchandises de grande vitesse et de 94,892 tonnes de marchandises de petite vitesse.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

B. Transit par voie de terre.

Le trafic de transit par voie de terre est soumis aux prix normaux des tarifs internationaux et fait l'objet d'écritures distinctes.

Il est indiqué, pour les trois mois précités, à l'annexe *B* ci-incluse.

Il se chiffre par 1,080,010 kilogrammes de marchandises de grande vitesse et 174,684 tonnes de marchandises de petite vitesse.

On remarquera que le mouvement du trafic entre le nord-ouest de l'Allemagne (Westphalie) par Bleyberg et Herbesthal, d'une part, et le Guillaume-Luxembourg et l'Alsace-Lorraine par Gouvy, d'autre part, est devenu peu important. Cela provient de ce que, depuis le 1^{er} octobre dernier, l'important échange des produits bruts qui s'effectuait, par nos voies, entre les bassins de la Ruhr et le Guillaume-Luxembourg et l'Alsace-Lorraine est presque totalement dirigé par les lignes allemandes. Seul, le trafic de et vers le Prince-Henri continue à être dirigé par Verviers-Gouvy pour autant, toutefois, que cette voie soit moins longue que les routes allemandes.

Il y a lieu de tenir compte également que les chiffres du trafic hollando-franco-belge ne représentent que le mouvement de quelques relations établies directement entre la Hollande et la France dans un ancien tarif. La plupart des échanges qui se font entre ces deux pays ont lieu par voie de réinscription aux stations frontières franco-belges parce que, jusqu'ici, sauf les quelques relations directes dont il est ci-dessus question, il n'existe pas de tarif franco-néerlandais.

TABLEAU A.

Tonnage des transports effectués aux conditions du tarif de transit maritime, pendant les mois d'octobre, de novembre et de décembre 1882.

Ce relevé ne comprend pas les marchandises de transit pour lesquelles le tarif, appliqué au trafic local, donne des taxes moins élevées que celle du tarif spécial de transit.

DÉSIGNATION DES RELATIONS.		GRANDE VITESSE.		PETITE VITESSE.															
		— Poids taxé.	Minimum.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	4 ^e classe.	Tarifs SPÉCIAUX.	TOTAL GÉNÉRAL.										
		Kilogr.		Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	tonnes.	Tonnes.										
Anvers transit vers	Nord-Ouest-allemand, ligne rhénane, Cologne, Minden, Berg, Marche (Westphalie) par Herbesthal, Bleyberg et Venloo	"	"	"	"	1,606.2	379.4	368.4	2,353.4										
	Alsace-Lorraine	281,000	46	537.6	1,903.8	9,048.2	2,437.2	27.2	13,954.0										
	Grand-duché.	{	"	6	86.1	474.3	2,636.2	493.8	20.5	3,740.9									
											Guillaume-Luxembourg	"	"	"	653.3	"	"	653.3	
	Prince-Henri	"	"	"	"	653.3	"	"	653.3										
	Suisse par Athus.	"	"	"	"	2,236.8	1,174.9	"	3,411.7										
	France	{	"	222,650	67	2,477.4	752.6	2,950.5	8,710.5	1,156.1	16,047.1								
												Nord-français.	"	"	"	"	"	"	"
												Est-français	"	"	"	"	"	"	"
	Anzin	"	"	"	"	"	"	"	"	"									
Nord-Ouest-allemand, ligne rhénane, Cologne, Minden, Berg, Marche, (Westphalie) par Herbesthal, Bleyberg et Venloo.	"	"	"	"	2,903.4	238.2	540.2	3,681.8											
Alsace-Lorraine	5,190	44	"	"	1,775.3	3,764.9	514.9	6,053.1											
Grand-duché (Guillaume-Luxembourg)	Vers Anvers transit.	380	"	"	"	27,466.3	20.0	80.0	27,566.3										
Italie.	"	"	"	"	"	"	29.9	29.9											
France,	{	"	840	21	277.4	177.4	338.5	2,198.1	1,653.9	4,645.0									
											Nord-français	"	"	"	"	"	"	"	
											Est-français	"	"	"	"	"	"	"	
Anzin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"										
Gand transit vers	Nord-Ouest-allemand, ligne rhénane, Cologne, Minden, Berg, Marche, (Westphalie) par Herbesthal, Bleyberg et Venloo	"	80	8.5	45.6	10.2	10.0	"	74.3										
	Alsace-Lorraine	"	"	479.3	42.3	984.1	20.0	178.0	1,700.7										
	Grand-duché (Guillaume-Luxembourg)	"	"	2.6	10.8	"	"	"	13.4										
	Suisse	"	"	"	"	520.9	"	"	520.9										
	France	{	"	2,670	35	9.1	50.7	"	129.1	114.0	302.9								
												Nord-français	"	"	"	"	"	"	"
Est-français												"	"	"	"	"	"	"	
Anzin	"	"	"	"	"	"	"	"	"										
Nord-Ouest-allemand, ligne rhénane, Cologne, Minden, Berg, Marche (Westphalie) par Herbesthal, Bleyberg et Venloo	"	"	"	"	80.0	35.0	"	"	115.0										
France.	{	"	"	6	20.8	446.8	131.5	259.6	"	858.7									
											Nord-français	"	"	"	"	"	"	"	
											Est-français	"	"	"	"	"	"	"	
Anzin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"										

DÉSIGNATION DES RELATIONS.	GRANDE VITESSE. — Poids taxé.	PETITE VITESSE.						
		Minimum.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	4 ^e classe.	Tarifs SPÉCIAUX.	TOTAL GÉNÉRAL.
			Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Ostende vers Alsace-Lorraine	Kilogr. 1,850	4	4.4	"	"	"	"	4.4
Bruges transit vers { Alsace-Lorraine	"	"	"	"	25.0	"	"	25.0
{ Suisse	"	"	"	"	40.0	"	"	40.0
France. { Nord-français	vers Bruges transit	"	"	"	"	5.0	"	5.0
{ Est-français		"	"	"	"	"	"	"
{ Anzin		"	"	"	"	"	"	"
Bruxelles transit vers { Nord-Ouest-allemand, ligne rhénane, Cologne, Minden, Berg, Marche (Westphalie), par Her- besthal, Bleyberg et Venloo	"	"	"	12.7	"	"	"	12.7
{ Alsace-Lorraine	"	"	"	15.8	40.2	112.4	20.0	158.4
France. { Nord-français	France	"	3.3	"	"	9.6	"	12.9
{ Est-français		"	"	"	"	"	"	"
{ Anzin		"	"	"	"	"	"	"
France. { Nord-français	vers Bruxelles	"	"	"	21.5	"	"	21.5
{ Est-français		"	"	"	"	"	"	"
{ Anzin		"	"	"	"	"	"	"
Louvain-Bassin vers Alsace-Lorraine	"	"	"	"	20.0	"	"	20.0
France. { Nord-français	vers Louvain-Bassin	"	0.1	0.5	"	40.2	"	40.8
{ Est-français		"	"	"	"	"	"	"
{ Anzin		"	"	"	"	"	"	"
Allemagne et Pays- { Verviers	Bas au-delà vers { Harwich	407,800	402	274.4	452.0	90.2	20.0	836.6
Angleterre (Great- { Anvers		"	"	"	"	"	"	"
Angleterre (Great-Eastern) vers Alle- { Bleyberg	magne et pays au-delà par Anvers. { Herbesthal	9,400	85	292.4	122.4	"	"	414.5
Angleterre (Great-Eastern) vers { Gouvy		48,640	9	7,387.4	40.8	"	"	7,428.2
Alsace-Lorraine par Anvers	{ Sterpenich	"	"	"	"	"	"	"
Italie vers Angleterre { Sterpenich	{ Anvers	"	"	"	"	"	473.4	473.4
par		"	"	"	"	"	"	"
TOTAUX	650,360	359	11,837.2	4,628.2	53,472.3	20,022.6	4,876.2	94,856.5
(1) Chaque minimum doit être compté pour 100 kilog, ce qui donne								
								35.9
								94,892.4

TABLEAU B.

Tonnage des transports effectués d'un pays vers un autre pays en transit par la Belgique, pendant les mois d'octobre, de novembre et de décembre 1882.

DÉSIGNATION DES RELATIONS.			GRANDE VITESSE.		PETITE VITESSE.					
			Poids taxé.	Minimum.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	4 ^e classe.	Tarifs SPÉCIAUX.	TOTAL GÉNÉRAL.
			Kilogs.	Nomb.	Tonnes	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Nord-Ouest-Allemand (ligne rhénane, Cologne, Minden et Berg-Marche-Westphalie) vers Alsace-Lorraine par			400	•	15.4	•	30.3	4,400.4	5,090.0	6,535.8
Alsace-Lorraine vers Nord-Ouest-Allemand (ligne rhénane, Cologne, Minden et Berg-Marche-Westphalie) par Gouvy			80	•	7.8	6.0	30.0	200.0	•	243.8
Nord-Ouest-Allemand (ligne rhénane, Cologne, Minden et Berg-Marche-Westphalie) vers grand-duché			190	•	20.3	26.1	•	•	43,350.0	13,396.4
			1,140	•	71.9	76.8	244.9	•	42,776.0	43,169.6
Grand-duché	Prince-Henri	vers Nord-Ouest-Allemand (ligne rhénane, Cologne, Minden et Berg-Marche-Westphalie) par Gouvy	600	•	5.7	45.2	30.0	2,760.4	11,720.3	44,531.6
	Guillaume-Luxembourg		2,430	•	110.6	99.4	969.0	90.4	3,470.0	4,439.4
Allemagne et pays au-delà vers France (Nord-Français) par			259,030	•	1,317.4	4,643.5	5,842.4	6,718.6	14,530.3	27,074.9
France (Nord-Français) vers Allemagne et pays au-delà, par Angleur			649,750	•	2,064.0	958.4	574.4	4,574.4	•	5,467.3
Alsace-Lorraine vers Hollande par			4,340	•	67.5	40.2	676.4	40.4	•	823.9
Hollande vers Alsace-Lorraine par			5,460	•	446.7	473.5	525.0	182.4	•	4,297.6
Grand-duché (Prince-Henri) vers France par			•	•	3.9	•	•	55,270.0	•	55,273.9
Grand-duché	Prince-Henri	vers Hollande par	•	•	•	•	257.4	307.0	•	564.4
	Guillaume-Luxembourg		•	•	•	•	•	•	31.4	31.4

DÉSIGNATION DES RELATIONS.			GRANDE VITESSE.		PETITE VITESSE.						
			Poids taxé.	Minimum.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	4 ^e classe.	Tarifs SPÉCIAUX.	TOTAL GÉNÉRAL.	
			Kilogs.	Komb.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Suisse vers Hollande par Athus	Esschen	}	220	»	0.8	205.7	110.2	»	»		316.7
	Achel										
Hollande vers Suisse par	Esschen	} Athus. . .	250	»	0.6	»	»	»	»		0.6
	Achel										
France(Nord-Français) vers Hollande par frontières françaises	Esschen	}	174,360	»	152.»	74.2	5.7	10.0	626.5		865.4
	Achel										
Hollande vers France (Nord-Français) par	Esschen	} Frontières françaises .	14,760	4	3.5	137.2	17.8	11.8	785.1		955.4
	Achel										
TOTAUX. . . .			1,080,010	4	3,957.8	3,752.9	9,312.6	68,561.9	89,099.6		174,684.8

Parmi les réponses qui précèdent, il en est une qui mérite particulièrement l'attention de la Chambre. C'est celle qui est relative à l'« emploi utile du matériel », tant du matériel servant au transport des voyageurs et au transport des marchandises, que du matériel de traction. Il a paru à la section centrale que les faits signalés et les considérations développées dans la note de M. le Ministre des Travaux Publics étaient une réponse très-sérieuse aux observations faites par la section centrale chargée de l'examen du budget de 1882, au sujet de la proportion entre le matériel utilisé en moyenne et le total disponible, par train-kilomètre.

D'un autre côté, il résulte des observations présentées par le Gouvernement, qu'il persiste à considérer comme une impossibilité véritable du calcul du prix de revient des diverses catégories de transport. Il semblerait qu'après les indications que contiennent à ce sujet les travaux des sections centrales des budgets antérieurs, le Gouvernement aurait pu apporter à la Chambre une solution plus satisfaisante, ou tout au moins des calculs plus ou moins approximatifs du prix de revient des transports, dont l'État exploitant est le vendeur vis-à-vis du commerce, de l'agriculture, de l'industrie et du public.

Discussion des articles.

SECTION I^{re}. — SERVICES COMMUNS.

ART. 7. Par ses derniers amendements, le Gouvernement propose de réduire cet article, de 775,015 francs, — « Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés, » — à 603,825 francs.

ART. 8. « Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois, 199,870 francs ». Le Gouvernement propose de réduire ce crédit à 192,775 francs.

Ces amendements sont adoptés par la section centrale, qui vote également les autres articles de cette section.

Ces deux amendements apportent aux propositions originales une réduction de 178,285 francs.

SECTION II. — VOIES ET TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS NOUVELLES.

ART. 13. Par suite des amendements de M. le Ministre des Travaux Publics, l'article 13, — « Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. Crédit de 1,542,690 francs, » — sera réduit à 1,505,990 francs.

ART. 14. « Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois. » Cet article qui portait le chiffre de 9,896,470 francs est réduit à 9,790,270 francs.

La réduction opérée sur les articles 13 et 14 est de 142,900 francs.

La section centrale adopte les deux amendements du Gouvernement ainsi que les articles 15 et 16.

SECTION III. — TRACTION ET MATÉRIEL.

ART. 17. 1,569,020 francs. Le Gouvernement opère sur cet article. « Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés », une réduction de 37,000 francs. Le crédit se trouve ainsi réduit au chiffre de 1,532.020 francs, que la section centrale adopte.

ART. 18. « Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois, 15,784,600 francs. » Le Gouvernement opère sur cet article une réduction de 344,200 francs. En conséquence le crédit à inscrire au budget est de 15,440,400 francs, que la section centrale adopte.

ART. 19. « Primes d'économie et de régularité, 564,800 francs. » Le Gouvernement réduit le chiffre de ce crédit à 547,800 francs, ce qui fait une déduction de 17,000 francs.

Au sujet de cet article la section centrale avait adressé au Gouvernement la question suivante, que nous reproduisons avec la réponse donnée par M. le Ministre des Travaux Publics.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

11^e QUESTION.

La section centrale désire savoir si, pour les diverses primes allouées au personnel des trains, etc., il y a une comptabilité qui fait l'objet d'un service distinct? Combien ce service compte-t-il d'employés? A quel chiffre se monte la dépense de ce chef? Quelle est la proportion de cette dépense, avec le total des primes qui sont payées annuellement?

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

RÉPONSE.

Il existe à la *direction de l'exploitation* une section de bureau composée d'un commis-chef et de six commis qui s'occupent spécialement du décompte des primes revenant au personnel des trains des stations, pour régularité dans la marche des trains.

Le traitement moyen d'un commis-chef étant compté à . . . fr. 3,300
celui d'un commis à 2,000 fr.,
le traitement annuel de ces six
employés revient à . . . fr. 12,000
soit ensemble, par an . . . fr. 15,300

Toutefois, une première réduction de 3,000 francs est décidée en principe et sera incessamment réalisée par la substitution de commis-auxiliaires féminins au personnel ci-dessus visé.

Le chiffre de l'allocation porté actuellement au budget pour paiement des primes de régularité, est de 390,000 francs.

La proportion de la dépense actuelle en

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

REPONSES DU GOUVERNEMENT.

personnel avec le total des primes payées annuellement aux agents relevant du service des transports est donc de $\frac{1}{300}$ environ.

La *direction de la traction* tient une comptabilité du travail de la consommation des locomotives, afin d'établir le nombre d'heures de feu, d'allumages, de locomotives-kilomètre, la consommation de charbons et de matières de graissage et autres renseignements statistiques qui sont indispensables.

C'est de cette comptabilité que l'administration tire les éléments qui servent à déterminer le montant des primes à distribuer aux chefs d'ateliers, machinistes-instructeurs, machinistes, chauffeurs et serre-freins, du chef de la régularité dans la marche des trains ou des économies de combustibles et de matières de graissage.

On peut évaluer à un employé, dans chacun des sept districts de la traction, et à deux employés, à l'administration centrale, le personnel que nécessite le travail d'établissement de ces primes.

Le traitement moyen de l'employé étant de 2,000 francs, la dépense est donc de 18,000 francs, soit $\frac{1}{300}$ environ de la dotation des primes pour les agents de la traction, laquelle s'élève à 498,000 francs.

La section centrale a adopté l'article 19 tel qu'il est amendé par le Gouvernement et réduit au chiffre de 547,800 francs.

ART. 20. « Combustibles, etc. 6,602,000 francs. » Adopté sans observation.

ART. 21. « Entretien, réparation et renouvellement du matériel, 10,150,000 francs. » Le Gouvernement opère sur ce crédit une diminution de 433,800 francs. Le crédit à inscrire est donc de 9,716,200 francs que la section centrale adopte.

Dans le but d'éclaircir la question de savoir si le Gouvernement ne pourrait avec avantage faire un appel plus fréquent au concours de l'industrie privée, la section centrale a adressé à M. le Ministre des Travaux Publics la question suivante :

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

12^e QUESTION.

Dans une réponse faite à la section centrale chargée de l'examen du budget des Travaux Publics, pour 1879 (rapport de M. Piedboeuf, page 26), M. le Ministre a dit : « *Loin de se réserver la construction de son matériel, l'administration s'est trouvée, ces dernières années, dans la nécessité de confier des réparations de matériel à l'industrie privée* »

On demande l'indication des travaux de réparations du matériel qui ont été ainsi confiés à l'industrie privée, les noms des industriels qui ont entrepris ces travaux, les prix auxquels ces travaux ont été exécutés, les délais qui ont été fixés pour cette exécution et les délais endéans lesquels ces travaux ont été exécutés.

On demande la comparaison des prix payés en cette occurrence à l'industrie privée et le coût des mêmes réparations exécutées à la même époque dans les ateliers du Gouvernement.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

RÉPONSE.

Le tableau A donne, — par numéro, — le relevé de toutes les machines dont la réfection a été confiée à l'industrie privée depuis, l'année 1875 jusqu'à ce jour, avec l'indication du nom des industriels qui ont entrepris les travaux, de la date d'entrée de chaque machine dans l'établissement ; de la date de prise en réception après la réparation, enfin du prix payé pour la réparation de chacune des machines ou de chacun des lots, suivant que les marchés ont été conclus pour une seule locomotive ou pour un lot comprenant plusieurs locomotives et les prix débattus et fixés en conséquence.

Le travail de réparation varie tellement d'une machine à l'autre, qu'il n'est pas possible d'établir une comparaison exacte entre le coût des réparations des machines confiées à l'industrie privée et de celles qui, à la même époque, ont été faites dans les ateliers de l'État.

L'expérience a toutefois démontré, comme le dit la note insérée aux *Annales parlementaires* (séance du 26 avril 1882, p. 1038) que les réparations dans l'industrie privée constituaient une opération onéreuse au double point de vue de la dépense et de la qualité.

Le tableau ci-annexé donne, pour chaque cas où il a été possible d'avoir le renseignement, le montant du devis de la réparation tel qu'il avait été établi par les ateliers de l'État.

La dépense prévue est, on le voit, sensiblement et constamment inférieure au prix payé.

Le coût moyen de la réparation de nos machines à l'arsenal de Malines s'est respectivement élevé, pour les années 1879, 1880 et 1881, à fr. 10,533-70 ; 10,112-34 et 10,493-72.

Toutes les machines réparées par l'industrie privée, pendant la même période,

sauf deux, ont donné lieu à une dépense notablement supérieure.

La statistique établit d'autre part qu'une locomotive réparée par nos soins fait en moyenne un service de 4 ans et 3 mois avant de devoir entrer de nouveau en grande réparation, tandis que cette moyenne descend à trois ans pour les machines réparées au dehors.

C'est qu'en effet, la réparation du matériel constitue une industrie spéciale toute différente de celle de la construction. Ce travail réclame une expérience très-grande des conditions du service et il est en réalité beaucoup plus difficile de former de bons agents pour assurer une réparation convenable du matériel, que de rencontrer des hommes capables de construire du matériel neuf.

Le tableau *B* donne le relevé du matériel de transport dont la réparation a été confiée à l'industrie privée depuis 1875 jusqu'aujourd'hui. De même que pour les locomotives, l'estimation du travail a été généralement dépassée par les entrepreneurs.

Dans un cas comme dans l'autre, on doit signaler les difficultés de la formation du devis, les discussions auxquelles cette opération donnerait lieu, si l'entreprise était faite à bordereau de prix, les incidents qui surgiraient lorsque dans le cours d'une réparation on découvrirait la nécessité d'exécuter des travaux supplémentaires.

D'autre part, l'administration devrait détacher un nombreux personnel technique pour exercer dans les ateliers privés une surveillance constante, seul moyen de s'assurer que les réparations sont convenablement exécutées et donnent des garanties complètes de sécurité.

Rappelons enfin que toutes les exploitations de chemins de fer ont leurs propres ateliers de réparation, en Belgique et à l'étranger, et que c'est exceptionnellement seulement qu'elles ont recours à l'industrie privée.

TABLEAU A.

Réparation des locomotives dans l'industrie privée.

MATÉRIEL RÉPARÉ.	ÉTABLISSEMENT ayant effectué LA RÉPARATION.	DATE D'ENVOI du matériel DANS L'INDUSTRIE.	DATE DE RÉCEPTION du matériel APRÈS RÉPARATION.	MONTANT DU DÉPENS de la réparation établi par les ateliers de l'Etat.	PRIX PAYÉS.	Observations.
Locomotive n° 18. . . .	Cockerill.	30 mars 1875.	4 novembre 1875.	"	100,140 "	La réparation de ces locomotives ayant été mise en adjudication par lots, il n'a pu être déterminé le prix payé pour chacune de ces machines.
" 145.	"	5 avril —	10 février 1876.	"		
" 167.	"	6 — —	16 septembre 1875.	"		
" 172.	"	7 — —	4 novembre —	"		
" 354.	"	14 — —	23 décembre —	"		
" 363.	"	30 mars —	10 février 1876.	"	49,167 58	—
" 104 (Lux.).	Compagnie belge.	26 avril —	18 mai —	"		
" 110.	"	— — —	6 avril —	"		
" 290.	"	12 — —	9 décembre 1875.	"		
" 297.	"	30 mars —	23 septembre —	"		
" 299.	"	3 avril —	28 octobre —	"	89,917 35	—
" 348.	"	30 mars —	23 décembre —	"		
" 391.	"	6 avril —	11 novembre —	"		
" 677.	"	30 mars —	7 octobre —	"		
" 33.	Couillet.	6 avril —	18 novembre —	14,803 "		
" 390.	"	14 — —	14 octobre —	8,158 "	48,663 35	—
" 808.	"	30 mars —	2 décembre —	16,035 "		
" 7.	Maïne-Saint-Pierre.	9 juin —	28 — —	18,548 "		
" 8.	"	— — —	— — —	18,686 "		
" 283.	"	12 — —	20 janvier 1876.	16,221 "		
" 489.	"	18 — —	27 — —	13,852 "	83,646 99	—
" 378.	Saint-Léonard. . .	6 avril —	23 octobre 1875.	13,420 "		
" 520.	"	23 — —	23 décembre —	13,280 "		
" 525.	"	23 — —	— — —	13,280 "		
" 95 (Lux.).	Carels.	8 mars —	16 décembre —	12,800 "		
" 125.	"	— — —	23 — —	10,500 "	62,900 "	—
" 769.	"	1 ^{er} janvier —	— — —	16,380 "		
" 788.	"	23 avril —	21 octobre —	15,430 "		
" 260.	Saint-Léonard. . .	15 mai 1876.	12 avril 1877.	"		
" 347.	"	8 — —	3 mai —	"	45,122 61	—
" 396.	"	11 — —	29 mars —	"		
" 558.	Legrand-Lecreps. .	2 juillet —	15 — —	"		
" 350.	Carels.	12 mai —	8 février —	"		
" 355.	"	30 avril —	5 avril —	"		
" 358.	"	28 — —	8 mars —	"	61,640 52	—
" 39.	Métallurgique. . .	2 mai —	17 mai —	"		
" 498.	"	20 juin —	5 avril —	"		
" 517.	"	26 avril —	29 mars —	"		
" 94.	Couillet.	2 mai —	13 septembre 1877.	"		
" 331.	"	26 avril —	24 mai —	"	42,722 50	—
" 702.	"	10 mai —	12 avril —	"		
" 263.	Compagnie belge. .	27 avril —	1 ^{er} février —	"		
" 742.	"	28 — —	21 décembre 1876.	"		
" 956.	"	17 mai —	28 — —	"		

MATÉRIEL RÉPARÉ.	ÉTABLISSEMENT ayant effectué LA RÉPARATION	DATE D'ENVOI du matériel DANS L'INDUSTRIE	DATE DE RÉCEPTION du matériel APRÈS RÉPARATION.	MONTANT DU DEVIS de la réparation établi par les agents de l'État.	PRIX PAYÉS.	Observations.
Locomotive n° 104. . . .	Haine-Saint-Pierre	2 mai 1876,	1 ^{er} février 1877.	"	70,538 59	La réparation de ces locomotives ayant été mise en adjudication par lots, il n'a pu être déterminé le prix payé pour chacune de ces machines.
— 326. . . .	—	5 — —	8 février —	"		
— 434. . . .	—	26 avril —	1 ^{er} mars —	"		
— 458. . . .	—	27 mai —	8 février —	"		
— 284. . . .	Cockerill	29 avril —	29 mars —	"	54,635 "	
— 268. . . .	—	— — —	— — —	"		
— 294. . . .	—	6 mai —	1 ^{er} mars —	"		
— 107. . . .	Haine-Saint Pierre.	15 décembre 1879.	22 juillet 1880.	"		
— 149. . . .	Hanrez et C ^e	20 mai 1880.	16 avril 1881	"	13,351 37	
— 293. . . .	—	17 juin —	24 mai —	"	22,613 "	
— 522. . . .	—	18 mai —	3 février —	"	24,092 37	
— 417. . . .	—	14 — —	12 novembre 1880.	"	21,395 40	
— 185. . . .	Saint-Léonard. . .	21 juillet —	23 septembre 1881.	"	14,950 "	
— 24. . . .	—	8 juin —	28 octobre 1880.	"	23,360 77	
— 418. . . .	Haine-Saint-Pierre.	14 août —	25 août 1881.	"	13,913 "	
— 542. . . .	Carels	24 juillet —	31 mars —	"	23,940 "	
— 280. . . .	Compagnie belge .	15 — —	8 décembre —	"	24,684 89	
— 816. . . .	Hanrez et C ^e	13 avril 1881.	21 novembre —	20,919 78	29,806 "	
— 817. . . .	—	27 mai —	2 février 1882.	19,997 30	21,745 44	
— 567. . . .	—	23 — —	10 décembre 1881.	18,162 78	22,034 80	
— 778. . . .	—	24 — —	2 février 1882	16,613 72	19,412 38	
— 396. . . .	—	29 août —	12 septembre —	22,200 42	19,073 42	
— 223. . . .	—	29 juillet —	26 avril —	"	23,280 45	
— 393. . . .	—	26 octobre —	2 septembre —	18,945 99	24,156 23	
— 1051. . . .	—	31 — —	24 juillet —	"	21,877 63	
— 394. . . .	Carels	13 juillet —	23 mars —	"	22,715 30	
— 612. . . .	—	13 — —	27 avril —	"	10,536 38	
— 1455. . . .	Métallurgique. . .	6 août —	7 février —	"	17,255 08	
— 827. . . .	Couillet.	17 novembre —	12 juillet —	"	7,768 05	
— 986. . . .	—	14 — —	2 novembre —	"	18,530 23	
— 620. . . .	Hanrez et C ^e	19 janvier 1882.	30 novembre —	18,213 97	19,029 92	
— 729. . . .	—	25 avril —	26 février 1883.	16,096 28	21,408 58	
					17,421 09	

TABLEAU B.

Relevé du matériel de transport dont la réparation a été confiée à l'industrie privée depuis 1875.

NATURE DU TRAVAIL.	NOMBRE ET ESPECE des VÉHICULES.	NOM DES INDUSTRIELS.	DATE D'APPROBATION.	DÉLAIS fixés pour l'exécution des TRAVAUX.	DÉLAIS endéans lesquels LES TRAVAUX ont été exécutés.	MONTANT du devis des travaux calculés par les ateliers de l'Etat.	PRIX PAYÉS.	Observations.
Grande réparation. . . .	40 wagons à charbon, 10 tonnes .	Épouse Verhaegen . . .	42 juin 1876.	9 semaines.	18 semaines.	18,000	22,200	
— —	20 — — — .	Cabany et C ^e	— — —	7 —	11 —	6,700	8,960	
— —	20 — — — .	— — —	19 — 1875.	9 —	9 —	8,500	7,500	
— —	60 — — — .	Épouse Verhaegen . . .	— — —	12 —	13 —	22,500	21,600	
— —	40 — — — .	Cabany et C ^e	— — —	11 —	13 —	12,000	15,000	
— —	20 — — — .	— — —	8 février 1877.	9 —	9 —	9,000	10,980	
Peinture	25 voitures de 3 ^e classe	— — —	4 — 1880.	14 —	14 —	6,080	7,050	
Réparation et peinture. .	6 — — —	Société Dyle et Bacalan .	9 mars —	11 —	4 —	5,700	6,600	
— —	17 — — —	Compagnie Belge. . . .	— — —	12 —	17 —	12,200	12,261	
— —	9 — — —	Cabany	28 — —	5 —	8 —	7,100	7,180	
— —	6 — — —	Société Dyle et Bacalan .	15 avril —	3 —	6 —	3,900	3,942	

SECTION IV. — TRANSPORTS.

ART. 22. « Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés, 8,885,140 francs. » Le Gouvernement propose d'augmenter ce crédit de la somme de 34,000 francs, qui serait ainsi porté au total de 8,919,140 francs, que la section centrale adopte.

ART. 23. « Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois et manœuvre par chevaux, 5,876,200 francs. » Le Gouvernement diminue cette somme de 18,000 francs. Le crédit serait donc de 5,858,200 francs, que la section centrale adopte.

ART. 24 et 25. « Primes de régularité et frais d'exploitation 390,000 fr. et 1,980,500 francs. » Adoptés sans observations.

ART. 26. « Camionnage, 1,700,000 francs. » M. le Ministre propose une augmentation de 130,000 francs, qui se trouve justifiée par la note de ce haut fonctionnaire reproduite ci-dessus. La section centrale adopte l'article ainsi amendé.

ART. 27. « Pertes et avaries. Indemnités du chef d'accidents; contentieux, 650,000 francs. » Adopté.

ART. 28. « Redevances aux compagnies, 30,000 francs. » Adopté.

SECTION V. — CONTRÔLE DES RECETTES.

La comptabilité contradictoire se trouvant comprise dans cette section du budget, la question suivante a été adressée à M. le Ministre des Travaux Publics, dont on reproduit également ici la réponse.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

13^e QUESTION.

On demande le nombre d'employés *en plus*, qui a été nécessité par le système de comptabilité contradictoire depuis 1879.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

RÉPONSE.

Depuis le 1^{er} janvier 1879, la comptabilité contradictoire a été organisée dans 50 stations où, à raison de difficultés du service du mouvement, les titulaires ne pouvaient surveiller le service des recettes de manière à garantir suffisamment les intérêts du Trésor et à sauvegarder leur responsabilité.

Elle a nécessité la nomination de 31 receveurs exerçant les attributions relatives au service des recettes qui, pré-

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

On demande l'indication et le chiffre des traitements des fonctionnaires de tout grade qui ont été attachés soit à la direction, soit à la surveillance, soit au contrôle de cette comptabilité, depuis 1879 jusqu'en 1883.

cédemment étaient dévolues aux chefs de station.

Il en est résulté une dépense
de fr. 83,200

Le personnel préposé à la perception des recettes a en outre dû être successivement augmenté de 10 commis, dans certains bureaux importants où l'accroissement du travail imposait aux agents une tâche excessive. L'augmentation de dépense qui en est résultée s'élève à fr. 17,250

Total. . . fr. 102,450

Aucun emploi de fonctionnaire ou de commis n'a été créé à la direction par suite de l'introduction de la comptabilité contradictoire.

La surveillance et le contrôle actif des gestions comptables tant des bureaux à comptabilité contradictoire que des 618 stations où elle n'est pas établie a donné lieu depuis 1879 aux extensions suivantes :

2 inspecteurs (frais de déplacements compris). fr. 14,400

3 contrôleurs (frais de déplacements compris). 17,100

5 vérificateurs (frais de déplacements compris). 13,050

6 commis (frais de déplacements compris). 10,900

Total. . . fr. 55,450

Ces extensions concernent l'ensemble du réseau et il n'est pas possible de déterminer celles qui peuvent être considérées comme ne s'appliquant qu'aux bureaux où fonctionne la comptabilité contradictoire et celles dues aux 163 stations et haltes qui, depuis 1879, ont été livrées à l'exploitation ou reprise des compagnies concessionnaires.

Sont indiquées ci-après, année par année et depuis l'origine de la réforme, les dépenses nouvelles qui ont été portées à charge du service actif des recettes :

A. — *Pour la surveillance et le contrôle des gestions comptables dans les stations tant celles où la comptabilité contradictoire a été organisée que les autres :*

Au budget de 1878. — Transformation de 4 commis en vérificateurs fr. 10,200

Au budget de 1879. — Création d'un emploi d'inspecteur, transformé, par voie d'amendement au même budget, en celui de directeur de service . . fr. 7,500
1 inspecteur 6,500
2 vérificateurs 6,600
4 contrôleurs 22,400
5 commis 9,000

Au budget de 1880. — Transformation d'un emploi de contrôleur en celui d'inspecteur. fr. 1,900
1 vérificateur 4,350
6 commis 11,100

Au budget de 1881. Transformation d'un emploi de commis en celui de commis-chef fr. 1,500

Ensemble . . . fr. 80,650

Ces créations et transformations d'emplois ont été nécessitées tant par l'accroissement du trafic, la mise en exploitation de nouvelles lignes et l'ouverture de stations que par l'organisation de la comptabilité contradictoire, et il n'est pas possible de déterminer la part incombant exclusivement à celle-ci.

B. *Pour la perception des recettes dans les stations importantes.*

Au budget de 1878. Dépense néces-

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

sitée par l'organisation de la comptabilité contradictoire fr. 54,400

Au budget de 1879. Pour compléter l'organisation . fr. 20,430

Au budget de 1880. Transformation de 15 commis en receveurs. fr. 15,750

Régularisation du cadre des receveurs. fr. 10,000

Au budget de 1881. Transformation de 18 commis en receveurs. fr. 15,600

Au budget de 1882. Transformation de 2 commis en receveurs. fr. 500

5 commis 10,000

Total . . fr. 106,430

Cette dépense est exclusivement imputable à la comptabilité en vigueur.

De nombreuses simplifications ont été apportées récemment dans les écritures du contrôle et du service actif des recettes et les réductions du cadre qui en ont été la conséquence permettront de réaliser cette année, sur les dépenses en traitements et indemnités du personnel, une économie de 54,400 francs.

En 1884, cette économie s'élèvera à 99,500 francs.

La suppression projetée des emplois de contrôleurs-payeurs permettra, en outre, de réaliser une nouvelle économie de 66,750 francs.

D'autres modifications ou simplifications de travail sont encore à l'étude, mais il n'est pas possible d'évaluer, dès à présent, quelle nouvelle réduction elles permettront d'apporter aux dépenses du service des recettes.

ART. 29 et 30. « Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés, 1,683,770 francs. » « Salaires des agents payés à la tâche, à la

journée ou par mois, 83,000 francs. » En présence des explications qui précèdent, l'article 29, avec l'augmentation de 47,250 francs qui y est apportée par amendement par le Gouvernement, ainsi que l'article 30 sont adoptés par la section centrale.

CHAPITRE III.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

1^{re} SECTION. — SERVICES COMMUNS

La section centrale constate que la réforme introduite dans l'administration des postes et dans celle des télégraphes, par l'admission des femmes dans les bureaux, a été heureuse. Elle n'a donné lieu à aucune réclamation sérieuse et les rapports avec le public s'en sont trouvés améliorés.

ART. 31. *a.* « Direction générale ; *b.* Dépôts, etc., 83,684 francs. » La section a adopté l'article sans observations.

ART. 32. « Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois, 88,140 francs. » La section adopte.

ART. 33. « Matériel, 175.932 francs. » L'augmentation de ce crédit, qui est de 53,232 francs sur le budget précédent, est justifiée par la nécessité d'apporter des améliorations dans la fabrication des timbres et d'acquérir des machines et des outils nouveaux. Une partie de ce crédit servira à payer les frais occasionnés par la création des cartes-lettres. La section adopte le crédit.

SECTION II. — POSTES.

Traitements et indemnités.

ART. 34. « *a.* Direction centrale et services provinciaux, 515,460 francs ; *b.* Bureaux de postes, etc., 2,553.408 francs. » Le double crédit de cet article, dont le montant est de 3,070,868 francs est admis par la section centrale.

ART. 35. « Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes, 3,568,529 francs. » Ce crédit qui présente une augmentation de 56,400 francs sur l'exercice précédent, est admis par la section centrale.

ART. 36. « Transport des dépêches, etc., 1,511,890 francs. » Ce chiffre présente une diminution de 6,700 francs sur le crédit sollicité par le budget. La section centrale l'adopte.

ART. 37. « Indemnités et remboursements, 10,000 francs. » Adopté sans observation par la section centrale.

ART. 38. « Matériel, 768,820 francs. » Le crédit pétitionné pour l'année 1883, se présente avec une augmentation de 23,500 francs, justifiée

par l'augmentation constante de la consommation du matériel et par la construction de voitures-bureaux pour le service ambulant. La section centrale vote le crédit.

ART. 39. « Part d'intervention de l'administration dans les frais du bureau international de Berne, 3,250 francs. » Adopté par la section centrale.

TÉLÉGRAPHES.

Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.

ART. 40. « Direction centrale. — Bureaux de transmission, etc., 2,002,561 francs. » Ce crédit offre une diminution de 31,800 francs sur le budget primitif. Adopté.

ART. 41. « Salaires, 978,100 francs. » L'allocation sollicitée par le budget était de 1,021,300 francs. La diminution est de 43,200 francs. Elle est de 75,000 francs si l'on tient compte d'un transfert à l'article 32 (nouveau). La section centrale adopte sans observations.

ART. 42. « Entretien des lignes, etc., 374,351 francs. » Diminution de 6,959 francs. Adopté par la section centrale.

ART. 43. « Part d'intervention dans les frais du bureau international de Berne, 1,000 francs. » Adopté.

CHAPITRE IV.

MARINE.

Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.

ART. 44. « a. Direction centrale des services, 100,800 francs. » La section centrale désirant se rendre compte du développement de cette partie du service, a demandé à M. le Ministre des Travaux Publics les états annuels du personnel depuis l'année 1872.

Elle a reçu en réponse les renseignements suivants :

Années.	Personnel.	Traitements.
1872	12	45,050
1873	23	61,600
1874	23	62,700
1875	22	63,200
1876	23	66,300
1877	25	83,200
1878	25	86,100
1879	25	87,250
1880	25	88,600
1881	25	86,450
1882	26	93,320

ART. 44. « b. Services spéciaux. Paquebots entre Ostende et Douvres. Services entre Anvers et la Tête-de-Flandre, 370,572 francs. » La section centrale a chargé son rapporteur de demander quelle est la situation actuelle du service des malles, entre Ostende et Douvres et quelles sont les intentions de M. le Ministre des Travaux Publics au sujet de ce service.

Nous reproduisons la réponse du Gouvernement à la question posée.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

14^e QUESTION.

Quelles sont les causes de la diminution des recettes du service des malles entre Ostende et Douvres ?

Quels sont les remèdes à proposer pour l'amélioration de ce service ?

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

RÉPONSE.

Ainsi qu'on l'a exposé dans le compte rendu des opérations en 1881 (chapitre *Marine*, p. 185), la diminution des recettes dans le service des malles entre Ostende et Douvres est due, à la fois, à la concurrence étrangère et aux réductions de taxes consenties dans le but de soutenir cette concurrence.

L'établissement d'une ligne à vapeur entre Flessingue et Queensboro a naturellement eu pour effet de détourner de la voie d'Ostende, une partie de son ancienne clientèle. Le trajet de mer est plus long par Flessingue, mais cet inconvénient est compensé, pour beaucoup de passagers, par une diminution notable des prix de transport et par le confort que l'on trouve à bord de ces grands navires.

D'autre part, le service de Calais-Douvres, qui avait déjà sur celui d'Ostende l'avantage d'un trajet beaucoup moins long, a amélioré en partie son matériel et a institué, à partir de juillet 1880, un troisième départ dans chaque sens.

La diminution constatée dans le mouvement de notre ligne décida notre administration à abaisser les prix : à partir du 1^{er} août 1881, une réduction d'environ 30 p. % fut appliquée, pour le parcours de mer, aux coupons de voyageurs entre l'Angleterre et la Belgique. Cette mesure a eu pour effet de ralentir, en 1881, la décroissance du mouvement ; mais les relations établies en transit par la Belgique et pour lesquelles la taxe de mer n'a pu être réduite à défaut d'accord avec les

compagnies de chemins de fer étrangères ont donné des résultats très inférieurs à ceux de 1880.

L'exercice 1882 a clôturé par un accroissement de 3,241 passagers ; toutefois, si l'on considère que pour les huit premiers mois cet accroissement avait été de 3,458, il faut admettre qu'une partie des voyageurs qui, à la suite de la réduction des taxes en août 1881, avaient repris la route d'Ostende, abandonne de nouveau la voie belge.

En résumé, la recette des passagers en 1882 a été inférieure de 62,200 francs à celle de 1881.

L'état périlissant de la ligne d'Ostende-Douvres exigeait que l'administration recherchât d'autres moyens pour remédier à la situation.

En 1879, le Gouvernement avait obtenu des Chambres un crédit de 700,000 francs pour la construction d'une malle en acier. Il y avait là une première tentative d'améliorer le matériel, mais il fallut renoncer au projet en présence des progrès que l'on constatait, peu de temps après, en Angleterre, dans la vitesse obtenue avec certains steamers. Ces progrès étaient tels, que le nouveau type de navire destiné à la ligne d'Ostende devenait insuffisant pour soutenir la concurrence avec quelque chance de succès.

Tout le monde était d'accord pour déclarer qu'il y avait un grand sacrifice à faire, si l'on voulait ramener les voyageurs par la voie d'Ostende. Il semblait que ce résultat ne pouvait être obtenu que par l'emploi de navires semblables à ceux de Flessingue-Quernsboro, dont les installations étaient si vantées et qui avaient donné aux essais une vitesse de 17 $\frac{1}{2}$ nœuds.

Dans ces conditions, le renouvellement du matériel de la ligne belge devait coûter 10 $\frac{1}{2}$ millions de francs, à raison de deux départs quotidiens, seulement, dans

chaque sens. L'utilisation de navires de telles dimensions exigeait, en outre, de grands travaux au port d'Ostende ; ils comprenaient un brise-lames à établir sur le Stroombank parallèlement à la côte et une jetée à claire-voie, d'un développement de 1,950 mètres, pour l'embarquement des voyageurs directement du train, sur le paquebot. Ces travaux, dont l'exécution réclamait plusieurs années, furent d'abord estimés à 21 millions ; plus tard, après un examen minutieux, le devis en fut réduit, il est vrai, à 16 millions, mais pour de semblables ouvrages à la mer, on doit compter largement avec l'imprévu.

Ce projet entraînait l'administration à organiser un service complet de marchandises, aliment indispensable pour une ligne desservie par des navires de grande contenance et dont les frais d'exploitation devaient être considérables. Tel est d'ailleurs le système en vigueur à Flessingue, où le produit du transport des marchandises constitue la principale source des recettes de l'exploitation. On peut se demander si un tel service est du domaine de l'État, et s'il convient de créer, à Ostende, une concurrence officielle aux nombreuses entreprises libres du port d'Anvers. Quoi qu'il en soit, il était impossible de rien affirmer quant aux résultats que l'on obtiendrait par des sacrifices aussi importants ; mais il était à prévoir, du moment où les paquebots transporteraient des marchandises, que l'on devrait renoncer à aller à Douvres (*)

(*) Les malles ne peuvent décharger ou embarquer au pier de l'Amirauté, à Douvres, que les lettres, les passagers et les petits paquets. Le débarquement et l'embarquement des marchandises devant s'opérer dans le port, la régularité du service serait compromise en certaines circonstances de marée. Au surplus par les mauvais temps de la partie d'Est, l'entrée du port de Douvres présenterait de grands dangers pour des bâtiments ayant les dimensions de ceux de Flessingue-Queensboro.

Douvres étant le port de l'Angleterre le plus rapproché du continent, tout autre point de destination augmenterait nécessairement le trajet et les frais des traversées.

En tout état de choses, l'adjonction d'un service de marchandises aboutirait probablement

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT

et choisir un autre point de l'Angleterre ; ce changement d'itinéraire était périlleux pour le maintien du transit postal par Ostende, qui a rapporté au Trésor, en 1881, fr. 594,251-83, et du subside annuel de 112,500 francs que notre service maritime reçoit d'Angleterre.

En dernière analyse, l'administration, s'en tenant à un service accéléré de poste, de voyageurs et de petits paquets, avec Douvres comme point de destination, suggéra la construction de steamers du modèle adopté en dernier lieu pour la ligne de Boulogne à Folkestone. Ces bâtiments ont une longueur de 76 mètres ⁽¹⁾, une largeur de pont de 9 mètres environ et une vitesse de 18 nœuds ; leurs installations pour passagers sont fort satisfaisantes. Le coût par bateau peut être estimé à 1,250,000 francs.

Dans ces dernières conditions, le renouvellement du matériel de la ligne d'Ostende (sept steamers) revenait donc à 8,750,000 francs. La durée des trajets entre Ostende et Douvres devait être, en moyenne, de 5 heures 30 minutes.

L'état de nos finances ne permettait pas de réaliser à bref délai une transformation aussi coûteuse. Il eût fallu se résoudre à ne faire construire annuellement qu'un navire, de sorte que le renouvellement du matériel eût exigé sept années. On ne pouvait espérer de ramener ainsi le courant des voyageurs par la voie d'Ostende.

Il importe aussi de signaler que l'emploi de navires de ce dernier type viendrait augmenter notablement les frais d'exploitation.

En tenant compte de cette circonstance et du capital nouveau à engager dans

au retrait du subside qui nous est octroyé par l'Angleterre pour une ligne de steamer transportant *exclusivement* la poste, des passagers et des petits paquets.

(¹) Malls de Flessingue-Queensboro, longueur 83 mètres environ.

Malls actuelles d'Ostende-Douvres, longueur 61 mètres environ.

l'entreprise, il n'est pas permis de prévoir que cette organisation améliore la situation au point de vue des résultats financiers.

Un dernier point a fixé l'attention du Département des Travaux Publics.

Les voyageurs et les correspondances d'Allemagne pour l'Angleterre arrivant à Bruxelles à 4 heures 33 minutes du matin, n'en repartent qu'à 7 heures 15 minutes par le train qui emporte les voyageurs et les lettres de Belgique. Cet arrêt de près de 3 heures à Bruxelles a été signalé par l'office allemand comme incompatible avec les exigences de la poste et il nous a aussi fait perdre beaucoup de voyageurs.

Jusqu'à la fin de 1882, il est vrai, les voyageurs et les dépêches d'Allemagne ne passaient pas par Bruxelles; ils étaient expédiés directement par Malines sur Ostende, où ils arrivaient vers 7 heures du matin; mais dans cette dernière ville ils devaient attendre jusqu'à 10 heures 30 minutes l'arrivée des voyageurs et du courrier de Belgique. L'utilité de ce train direct d'Allemagne était donc très contestable et il fut supprimé à partir du 1^{er} novembre 1882.

Le départ de Londres, le matin, a lieu à 7 heures 45 minutes. Cette heure présente de sérieux inconvénients pour les voyageurs, surtout en plein hiver, et ils doivent préférer la voie de Calais qui, grâce au troisième service institué depuis près de trois ans, leur permet de ne quitter Londres qu'à 10 heures.

On peut donc admettre qu'il existe une lacune dans les communications par Ostende et qu'il serait utile d'organiser une troisième traversée. Les voyageurs et la correspondance partant d'Allemagne, la nuit, arriveraient trois heures plus tôt à Londres. Du côté de l'Angleterre, le voyageur, pour prendre la voie d'Ostende, ne serait plus obligé de partir à une heure très matinale.

QUESTIONS DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

Les paquebots d'Ostende ont, pendant l'hiver dernier, subi assez fréquemment des avaries et cette troisième traversée n'eût pu être organisée sans qu'on louât des bateaux, solution très coûteuse, à supposer qu'on eût trouvé des bâtiments réunissant les conditions voulues de vitesse, de tirant d'eau et d'installations.

L'administration ne perdra pas de vue cette question d'un complément éventuel du service. Peut-être sera-t-elle amenée, si l'état du matériel d'Ostende ne s'y oppose point, à installer un troisième départ, à titre d'essai, pendant les mois d'été; dans ce cas, elle aurait à pétitionner des crédits supplémentaires pour faire face à l'augmentation de dépense qui en résulterait.

Si l'administration était autorisée à commander un paquebot nouveau du modèle adopté sur la ligne de Boulogne-Folkestone, le troisième départ pourrait sans doute être assuré.

La section centrale a adopté le crédit demandé par les sections *a*, *b*, *c* et *d* de l'article 44, s'élevant à la somme de 867,386 francs.

ART. 45. « Huissiers, messagers, etc., 182,800 francs. » Admis par la section.

ART. 46. « Remise aux receveurs, etc., 1,400,000 francs. » Adopté par la section centrale.

ART. 47. « Subside aux caisses de pêcheurs Surveillance de la grande pêche et encouragements à l'éducation pratique des marins, 56,155 francs. » L'école des mousses figure dans ce crédit pour le chiffre de 37,470 francs, dont voici l'application :

Un officier instructeur	fr. 3,000
Un contre-maitre instructeur	1,360
Entretien de 70 mousses à fr. 1-20 par jour	30,660
Soins médicaux	250
Indemnités à deux professeurs	500
Entretien et réparation du ponton-école	1,500
Total.	fr. 37,470

ART. 48. « Traction et matériel, 969,904 francs. » Ce crédit présente une augmentation de 30,000 francs sur le chiffre prévu au budget primitivement déposé. Cette majoration est justifiée par la hausse des charbons. L'article est adopté par la section centrale.

CHAPITRE V.

COMMISSIONS.

Les articles anciens 98, 99, 100 et 102 se rapportent à des crédits transférés au budget de l'Intérieur.

COMITÉ DU CONTENTIEUX.

ART. 49. « Jetons de présence, 5,000 francs. » Adopté par la section centrale.

CHAPITRE VI.

TRAITEMENTS DE DISPONIBILITÉ.

ART. 50. « Traitements, etc. » L'allocation primitive était de 74,000 francs. Elle est réduite, par amendement de M. le Ministre des Travaux Publics, à 67,000 francs. Diminution de 7,000 francs. Adopté par la section centrale.

ART. 51. « Pensions. » Ce crédit n'est plus que de 22,200 francs. Il était porté au budget projeté pour 25,000 francs. La diminution est donc de 2,800 francs. Adopté.

ART. 52. « Secours, 28,325 francs. » Ce chiffre présente une diminution de 5,175 francs sur le premier projet du budget (33,500 francs). Adopté.

ART. 53. « Dépenses imprévues, 15,750 francs. » Diminution de 2,250 francs. Adopté par la section centrale.

L'ensemble du budget est adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

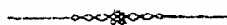
E. WILLEQUET.

Le Président,

J. DESCAMPS.



BUDGET DE L'EXERCICE 1883.



DÉVELOPPEMENTS

DU

CHAPITRE II (CHEMINS DE FER).



DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des développe- ments.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
CHAPITRE PREMIER.		
2	Art. 6.	Traitements des fonctionnaires et employés
4	•	Traitements des huissiers, messagers, concierges, salaires des hommes de peine, etc.
CHAPITRE II.		
CHEMINS DE FER.		
PREMIÈRE SECTION.		
SERVICES COMMUNS.		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :</i>		
7	a.	Comité d'administration et haute surveillance
	b.	Service général. Masse d'habillement, etc.
	c.	Commission de réception du matériel et des approvisionnements. Dépôt du magasin central. Atelier de fabrication des coupons Edmond'son, billets spéciaux, etc.
	d.	Indemnités — Frais de déplacements, intérim, travail extraordinaire, etc.
<i>Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois :</i>		
8	a.	Huissiers, messagers, concierges, classeurs et gens de service
	b.	Déchargement, pesage, comptage et mesurage des objets de matériel et d'approvisionnements présentés en réception
	c.	Classement, etc., des approvisionnements au magasin central et à la masse d'habillement et délivrance aux stations, ateliers, etc.
	d.	Fabrication de coupons Edmond'son, etc.
9		<i>Matériel et fournitures de bureau pour tous les services :</i>
	»	Papiers, impressions, publications et fournitures de bureau; menues dépenses, etc.; mobilier pour les bureaux compris dans les 4 ^{re} et 5 ^e sections.
10	»	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration
11	»	Secours exceptionnels aux ouvriers qui, par suite de malheurs de famille ou d'autres circonstances, se trouvent dans une position digne d'intérêt
12	»	Conférences des chemins de fer belges et frais des conférences internationales
		TOTAL DE LA PREMIÈRE SECTION.

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1883.

PREMIERS AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET proposé pour l'année 1883 (document n° 33).			AMENDEMENTS NOUVEAUX.			DIFFÉRENCE.	
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	Augmentation.	Diminution.
149,420	»	149,420	164,360	»	164,360	14,940	»
32,290	»	32,290	38,290	»	38,290	6,000	»
»	»	»	»	»	»	20,940	»
404,800	»	775,045	404,800	»	603,825	»	171,490
522,975	»		351,785	»			
104,955	»		104,955	»			
42,285	»		42,285	»			
91,000	»	499,870	83,905	»	492,775	»	7,095
50,400	»		50,400	»			
40,470	»		40,470	»			
18,600	»		18,600	»			
4,470,880	»	4,470,880	4,470,880	»	4,470,880	»	»
40,000	»	40,000	40,000	»	40,000	»	»
32,000	»	32,000	32,000	»	32,000	»	»
6,000	»	6,000	6,000	»	6,000	»	»
2,223,765	»	2,223,765	2,045,480	»	2,045,480	»	178,285
DIMINUTION						178,285	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des développe- ments.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
DEUXIÈME SECTION.		
VOIES ET TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS NOUVELLES.		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :</i>		
13	a.	Direction centrale du service des voies et travaux et des constructions nouvelles
	b.	Surveillance et entretien des routes, stations, travaux d'art, etc. Bâtiments et dépendances. . . .
	c.	Indemnités. — Frais de déplacement, intérim, travail extraordinaire.
<i>Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois :</i>		
14	a.	Surveillance et police de la route (surveillants, piqueurs, gardes-barrières, gardes-tunnels, gardes-signaux, gardes-excentriques, pontonniers, etc.)
	b.	Entretien ordinaire de la route, réception et placement des billes et rails, etc. (chefs-poseurs, terrassiers, poseurs, maçons, charpentiers, etc.)
<i>Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie :</i>		
15	a.	Fournitures de billes et bois spéciaux.
	b.	— de rails et accessoires.
	c.	— de plates-formes, excentriques, croisements, traverses à niveau, ponts à bascule. . . .
<i>Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux :</i>		
16	a.	Matériaux et main-d'œuvre pour réparation des ouvrages d'art de la route, des stations, bâtiments et dépendances.
	b.	Travaux d'amélioration et d'entretien extraordinaire.
	c.	Fourniture et réparation d'outils, d'ustensiles, de signaux, d'objets de matériel, de mobilier et d'objets divers
	d.	Loyers de locaux pour bureaux et pour logement de chefs de station qui n'habitent pas un bâtiment de l'Etat.
TOTAL DE LA DEUXIÈME SECTION.		

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1883.

PREMIERS AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET proposé pour l'année 1883 (document n° 33).			AMENDEMENTS NOUVEAUX.			DIFFÉRENCE.	
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	Augmentation.	Diminution.
286,255	»	4,542,690	259,055	»	4,505,990	»	36,700
4,450,235	»		1,140,735	»			
406,200	»		406,200	»			
6,492,400	»	9,896,470	6,422,400	»	9,790,270	»	406,200
3,704,370	»		3,668,470	»			
2,245,000	»	3,692,400	2,215,000	»	3,692,400	»	»
4,027,400	»		4,027,400	»			
450,000	»		450,000	»			
2,168,400	»	3,095,945	2,168,400	»	3,095,945	»	
544,615	»		544,615	»			
467,230	»		467,230	»			
216,000	»		216,000	»			
48,227,205	»	48,227,205	48,084,305	»	48,084,305	»	142,900
DIMINUTION.						442,900	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des développe- ments.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
TROISIÈME SECTION.		
TRACTION ET MATÉRIEL.		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :</i>		
17	a.	Direction centrale du service
	b.	Traction. — Surveillance du service et du petit entretien du matériel dans les stations, approvi- sionnements
	c.	Arsenal. — Grandes réparations et renouvellement du matériel en général
	d.	Indemnités. — Frais de déplacements, intérim, travail extraordinaire.
<i>Salaire des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois :</i>		
18	a.	Traction des convois (machinistes et chauffeurs).
	b.	Entretien, visite et réparations ordinaires des locomotives, tenders, voitures, wagons, etc., dans les stations
	c.	Grandes réparations du matériel en général
	d.	Renouvellement et amélioration du matériel
	e.	Agents en service général (veilleurs, pompes, magasiniers, plantons, portiers, gardiens, manœuvres, etc.)
<i>Primes d'économie et de régularité :</i>		
19	a.	Pour économie constatée dans la consommation du combustible.
	b.	Pour encourager la marche régulière des convois
	c.	Pour économie réalisée dans la main d'œuvre et les consommations, par les ouvriers du service de l'éclairage
	d.	Primes de parcours par les machinistes-instructeurs.
<i>Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois :</i>		
20	a.	Combustible. — Houille, briquettes, bois d'allumage, etc.
	b.	Huile, suif, graisse et autres objets de consommation
<i>Entretien, réparation et renouvellement du matériel. (Matières, pièces de rechange, ustensiles, outils, engins, éclairage des ateliers et fournitures diverses.)</i>		
21	a.	Entretien, visite et réparation des locomotives, tenders, voitures, wagons, matériel fixe, mobilier, etc.
	b.	Renouvellement et amélioration du matériel
TOTAL DE LA TROISIÈME SECTION.		

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1883.

PREMIERS AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET proposé pour l'année 1883 (document n° 33).			AMENDEMENTS NOUVEAUX.			DIFFÉRENCE.	
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	Augmentation.	Diminution.
300,000	»	1,569,020	310,000	»	1,532,020	»	37,000
839,250	»		814,920	»			
351,400	»		331,400	»			
78,400	»		73,700	»			
3,833,500	»	15,784,600	3,758,500	»	15,440,400	»	344,200
3,000,300	»		2,961,100	»			
3,400,000	»		3,400,000	»			
740,000	»		740,000	»			
4,840,000	»	564,800	4,610,800	»	547,800	»	17,000
275,300	»		269,000	»			
266,300	»		260,300	»			
45,000	»		41,000	»			
8,200	»	6,602,000	7,500	»	6,602,000	»	»
5,361,200	»		5,361,200	»			
4,240,800	»		4,240,800	»			
7,590,000	»	10,150,000	7,155,200	»	9,716,200	»	433,800
2,560,000	»		2,560,000	»			
34,670,420	»	34,670,420	33,838,420	»	33,838,420	»	832,000
DIMINUTION.						832,000	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles	LITTÉRA des développe- ments.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
QUATRIÈME SECTION.		
TRANSPORTS.		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :</i>		
23	a.	Direction centrale du service.
	b.	Mouvement. — Surveillance des convois ; répartition des wagons ; convoyage des voyageurs et des marchandises.
	c.	Trafic. — Surveillance du service ; bureau des stations ; factage ; relations internationales, etc.
	d.	Indemnités. — Frais de déplacements, intérim, travail extraordinaire, découchements des gardes, etc.
<i>Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois, et manœuvres par chevaux :</i>		
23	a.	Chargement, déchargement et pesage des marchandises, bagages, etc.
	b.	Formation des convois ; nettoyage des bureaux ; portiers, gardiens, gardes à l'essai, veilleurs, etc.
	c.	Manœuvres par chevaux dans les stations et aux abords
24	•	Primes de régularité pour encourager la marche régulière des convois
<i>Frais d'exploitation :</i>		
25	a.	Matériel et consommations pour éclairage et chauffage des stations, gares, bureaux, salles d'attente, convois, etc.
	b.	Consommations diverses pour nettoyage, arrimage, etc. ; objets de mobilier, engins de pesage et de chargement, outils, ustensiles, etc.
26	c.	Redevances pour l'usage de stations, lignes, etc., appartenant à des compagnies
	»	Camionnage. — Prise et remise à domicile.
27	•	Pertes et avaries. — Indemnités aux ayant droit et frais d'expertise, de procédure, etc. ; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer.
28	•	Redevances aux compagnies et aux particuliers, pour l'usage de leur matériel sur les lignes de l'Etat
		TOTAL DE LA QUATRIÈME SECTION.

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1883.

PREMIERS AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET proposé pour l'année 1883 (document n° 33).			AMENDEMENTS NOUVEAUX.			DIFFÉRENCE.	
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	Augmentation.	Diminution.
769,100	"	8,885,140	746,100	"	8,919,140	34,000	"
2,910,790	"		2,919,790	"			
4,932,550	"		4,980,550	"			
272,700	"		272,700	"			
3,645,000	"	5,876,200	3,645,000	"	5,858,200	"	18,000
1,810,280	"		1,792,280	"			
450,920	"		450,920	"			
390,000	"		390,000	"			
1,230,000	"	4,980,500	1,220,500	"	4,921,000	"	59,500
670,500	"		640,500	"			
60,000	"		60,000	"			
1,700,000	"		1,830,000	"			
650,000	"	650,000	650,000	"	650,000	"	"
30,000	"	30,000	30,000	"	30,000	"	"
19,511,840	"	19,511,840	19,598,340	"	19,598,340	164,000	77,500
AUGMENTATION						+ 86,500	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des développe- ments.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
CINQUIÈME SECTION.		
PERCEPTION DES RECETTES ET CONTRÔLES.		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :</i>		
29	a.	Direction centrale du service. — Contrôle et vérification de la comptabilité des recettes et des matières. — Décomptes avec les compagnies, etc
	b.	Surveillance et contrôle des gestions comptables dans les stations et dépôts. — Payement des salaires des ouvriers.
	c.	Dépôt du timbre. — Perception des recettes dans les bureaux importants où les gestions comptables sont confiées à des receveurs
	d.	Indemnités. — Frais de déplacements, intérim, travail extraordinaire, etc.
<i>Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois :</i>		
30	a.	Huissiers, messagers, concierges, classeurs et gens de service.
	b.	Délivrance aux stations des billets de voyageurs, livrets-circulaires, etc., par le dépôt du timbre . (Les crédits portés aux articles 7, 15, 17, 22 et 29, pourront être réunis et transférés de l'un de ces articles aux autres, suivant les besoins du service.)
TOTAL DE LA CINQUIÈME SECTION.		
Récapitulation du chapitre II.		
1 ^{re}	SECTION.	— Services communs.
2 ^e	—	— Voies et travaux et constructions nouvelles
3 ^e	—	— Traction et matériel
4 ^e	—	— Transports.
5 ^e	—	— Perception des recettes et contrôles
TOTAL DU CHAPITRE II.		

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1883.

PREMIERS AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET proposé pour l'année 1883 (document n° 33).			AMENDEMENTS NOUVEAUX.			DIFFÉRENCE.	
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	Augmentation.	Diminution.
682,340	»	4,683,770	734,990	»	4,731,020	47,250	»
243,100	»		213,100	»			
749,330	»		700,430	»			
69,000	»		82,500	»			
66,600	»	83,000	66,600	»	83,000	»	»
46,400	»		16,400	»			
4,766,770	»	4,766,770	4,814,020	»	4,814,020	47,250	»
2,223,765	»	2,223,765	2,045,480	»	2,045,480	»	178,285
48,227,205	»	48,227,205	48,084,305	»	48,084,305	»	442,900
34,670,420	»	34,670,420	33,838,420	»	33,838,420	»	832,000
49,541,840	»	49,541,840	49,598,340	»	49,598,340	464,000	77,500
4,766,770	»	4,766,770	4,814,020	»	4,814,020	47,250	»
76,400,000	»	76,400,000	75,380,565	»	75,380,565	244,250	4,230,685
DIMINUTION TOTALE						— 4,019,435	

ANNEXE N° 2.

Nouveaux amendements au budget du Ministère des Travaux Publics de l'exercice 1885.

CHAPITRES.	DÉSIGNATION des DÉPENSES ET SERVICES.	PREMIERS AMENDEMENTS.			NOUVEAUX AMENDEMENTS.			DIFFÉRENCES.	
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	Augmentation.	Diminution.
I.	Administration centrale.	327,210	"	327,210	348,450	"	348,450	20,940	"
II.	Chemins de fer	76,400,000	"	76,400,000	75,380,565	"	75,380,565	"	1,019,435
III.	Postes et télégraphes.	12,444,625	22,500	12,437,125	12,444,625	22,500	12,437,125	"	"
IV.	Marine	3,476,245	"	3,476,245	3,476,245	"	3,476,245	"	"
V.	Commissions	5,000	"	5,000	5,000	"	5,000	"	"
VI.	Traitements de disponibilité.	"	67,000	67,000	"	67,000	67,000	"	"
VII.	Pensions	22,200	"	22,200	22,200	"	22,200	"	"
VIII.	Secours	28,325	"	28,325	28,325	"	28,325	"	"
IX.	Dépenses imprévues	15,750	"	15,750	15,750	"	15,750	"	"
	TOTAL DU BUDGET. . .	92,689,355	89,500	92,778,855	94,690,860	89,500	91,780,360	20,940	1,019,435
DIMINUTION. . .								998,495	

[N° 160.]

(88)