

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1876-1877.

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1877 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le budget du Ministère des Travaux Publics, qui vous a été soumis au mois de février 1876, s'élevait à fr. 82,510,664
mais depuis, l'honorable chef de ce Département a proposé
d'apporter, par voie d'amendement, au projet présenté il y a plus
d'une année, diverses modifications qui entraînent une réduction
de 753,130
sur les premières évaluations.

Le chiffre total des crédits demandés pour l'exercice 1877 est
donc de 84,757,534
lequel, comparé aux allocations votées pour 1876, qui se sont
élevées à 82,912,342
présente une réduction de fr. 1,154,808

En rapprochant des crédits portés au budget de 1876 les prévisions de dépenses établies par chacune des branches de services, on constate les différences suivantes :

(1) Budget, n° 103, XII (session de 1875-1876).

Modifications du Gouvernement, n° 76.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. VAN ISEGHEM, EUGÈNE DE KERCKHOVE, FUNCK, WASSIGE, NOTHOMB, MONCHÉUR et BOUCQUÉAU.

	Augmentations.	Diminutions.
Administration centrale fr.	20,250	»
Ponts et chaussées	283,555	»
Chemins de fer.	»	1,555,171
Postes	197,490	»
Télégraphes	»	82,950
Marine	»	58,000
Commissions	200	»
Totaux. fr.	501,295	1,636,101
Diminution . . . fr.	1,134,808	

Cette réduction est importante, si l'on considère que les crédits alloués au budget de l'exercice 1876 étaient déjà inférieurs de 1,432,874 francs à ceux de 1874, dans lesquels ont été comprises pour la première fois les dépenses d'exploitation des lignes du Luxembourg, et cependant le budget a été grevé, depuis, de charges nouvelles très-considérables. En effet, le relèvement des traitements de 5,000 francs et au-dessous est venu augmenter de près d'un million les dépenses de personnel; le réseau des voies ferrées administrées par l'État s'est sensiblement développé: en 1874, la longueur exploitée par l'État était de 1,929 kilomètres en moyenne: elle est aujourd'hui de 2,147 kilomètres, et l'on annonce que d'autres lignes actuellement en construction seront, dès cette année, livrées à la circulation; enfin, le budget doit pourvoir aux dépenses nécessitées par l'organisation récente du service d'encaissement des effets de commerce par la poste.

Ainsi qu'on l'a remarqué, les réductions signalées portent presque en totalité sur les services du chemin de fer qui absorbent les sept dixièmes des crédits budgétaires. Elles s'élèvent, pour cette année, à plus de 1 1/2 million.

L'examen des propositions du Gouvernement en sections et par la section centrale a donné lieu à diverses observations et demandes d'explications qui sont analysées ci-après.

Résumé des procès verbaux des sections.

1^{re} section.

Pas d'observation dans la discussion générale.

Arr. 7. — La section demande des explications plus détaillées sur l'augmentation des frais d'entretien des routes, particulièrement dans le Hainaut.

Arr. 21. — Elle désire qu'il soit donné des renseignements sur les résultats des travaux faits pour prévenir les inondations de l'Escaut.

Arr. 26. — Un membre signale l'insuffisance du crédit.

Arr. 27. — La section demande quels sont les moyens que le Gouvernement compte employer pour éviter les inondations continuellés des terrains situés entre le canal de Plasschendale et celui de Moerdyk.

ART. 36. — Elle demande pour quel motif le Gouvernement ne réclame pas les fonds nécessaires pour renforcer la digue qui sépare la mer du canal de Bruges à Ostende, digue qui a failli se rompre récemment.

ART. 37. — Elle appelle l'attention du département sur l'état critique des côtes, gravement menacées sur plusieurs points.

CHEMINS DE FER. — La section désire qu'il soit donné des renseignements complets sur l'état des travaux des lignes concédées à la Compagnie des Bassins Houillers, actuellement en faillite ; elle demande quel sera le sort de ces lignes.

CHAPITRE V. — La section désire connaître le montant des recettes des divers services de la marine.

La section adopte l'ensemble du budget.

Les 2^e, 4^e et 6^e sections adoptent le budget, sans aucune observation.

3^e section.

Sauf une observation critique, relative à l'opportunité des plantations le long des routes, la discussion s'est concentrée sur les chemins de fer, l'exploitation et les tarifs.

Un membre demande que l'attention du Gouvernement soit appelée sur le tarif en matière de transport des produits de l'agriculture et des engrais, notamment sur le transport du bétail, y compris les moutons et les poulains qui payent par tête autant que les chevaux.

Le même membre signale les inconvénients des servitudes légales des chemins de fer.

Un membre appelle spécialement l'attention du Gouvernement et de la section centrale sur le mode de perception du péage sur les chemins de ceinture des villes manufacturières, où le transport se paye à proportion diverse de la distance réelle ; il estime que les frais devraient être égaux pour tous les intéressés d'une même ville.

Un membre critique l'état du matériel, fort en arrière, selon lui, de celui d'autres pays, notamment en ce qui concerne la circulation dans l'intérieur des voitures, le recolement des billets, et d'autres commodités auxquelles les voyageurs auraient droit et qui existent ailleurs.

La section réclame la présentation de dispositions législatives réglant la comptabilité des chemins de fer. S'occupant de la question des tarifs, elle charge son rapporteur de signaler l'inégalité qui existe pour le transport de la pierre bleue et de la pierre blanche ; un membre critique vivement cette différence qu'il considère comme contraire à toute équité.

La section appelle l'attention du Département sur la nécessité de raccorder le plus tôt possible au chemin de fer, par des voies secondaires, des tramways ou autres, les localités non desservies jusqu'ici.

Elle demande quelles sont les intentions du Gouvernement quant à la reprise des lignes de la Flandre occidentale, et quel est l'état des négociations relatives à la suppression de 200 kilomètres à exécuter en vertu de la convention du 25 avril 1870 ?

Le budget est adopté dans son ensemble.

5^e section.

Un membre appelle l'attention la plus sérieuse du Gouvernement sur la situation du réseau des Flandres ; l'exploitation de plusieurs lignes est en souffrance, les populations sont inquiètes et il est grandement temps que le Gouvernement vienne remédier à un état de choses qui empire chaque jour.

Un membre constate que le Gouvernement a autorisé la fermeture, durant une partie de l'hiver, des écluses sur le Démer, près d'Aerschot, en vue de favoriser des inondations fertilisantes pour les prairies, etc. ; il désire savoir s'il s'est produit des réclamations, et, en cas de négative, il demande si on ne peut pas revenir aux anciens règlements autorisant la fermeture durant tout l'hiver ?

Un membre désire connaître où en est la concession, ou plutôt la construction, admise en principe, du chemin de fer d'Anvers vers Tilbourg, par le canton de Hoogstraeten.

La section décide que ces trois questions seront portées en section centrale.

La section adopte le budget sans autre observation.

Examen du budget par la section centrale.

La section centrale s'est occupée de diverses questions qui présentent un caractère d'utilité plus ou moins générale.

Nous allons les indiquer ; nous devons le faire d'une manière sommaire pour déférer ainsi à votre décision d'entamer incontinent la discussion du budget ; elles ne sont, d'ailleurs, pas nouvelles et la Chambre, comme le Gouvernement, ont déjà eu l'occasion de les apprécier.

I.*Régime des eaux.*

Le premier de ces objets, d'une portée générale, qui a provoqué l'attention de la section centrale, concerne le service des eaux, les études et les travaux qui s'y rattachent. Depuis plusieurs années, dans les sections comme dans les sections centrales, cette partie de l'administration du Département des Travaux Publics éveille une sollicitude toute particulière, qui se traduit par de vives recommandations adressées au Gouvernement.

Le rapport de la section centrale sur l'emprunt de 240 millions pour travaux publics en 1873 ⁽¹⁾ s'en exprimait ainsi : « Le régime des eaux intéresse à la
 » fois et au plus haut degré l'agriculture, le commerce et la sécurité des pro-
 » priétés comme des personnes. Assainir les terrains submergés, les préserver,
 » les rendre à leur fécondité, créer ou perfectionner les voies navigables, faciliter
 » les irrigations ou corriger les erreurs commises à cet égard, empêcher à l'ave-
 » nir, dans la mesure du possible, les inondations désastreuses qui ont affligé le
 » pays, sauvegarder en même temps les intérêts de la grande navigation mari-
 » time, tels sont, pour m'en citer que quelques-uns, les termes d'un problème

(1) Session de 1873, n° 175, séance du 4 avril.

» digne de fixer la sollicitude la plus soutenue du Gouvernement et des
» Chambres. »

Dans le rapport, si complet, de la section centrale sur le budget des travaux publics de 1873 ⁽¹⁾, ce passage est déjà reproduit et l'on y ajoute ce qui suit :

« Jusqu'à présent l'administration, absorbée par les nécessités du service des
» voies ferrées, n'a pas pu se préoccuper assez du régime des eaux. A l'avenir
» il faudrait que, s'inspirant de l'intérêt général du pays, on étudiât la question
» dans chacun de ses éléments pour les compléter et les coordonner l'un par
» l'autre : il faudrait dresser un plan général qui serait suivi dans les cas
» particuliers. »

Cette fois encore, ce grave intérêt a préoccupé votre section centrale et elle a adressé à M. le Ministre des Travaux Publics la question suivante que nous insérons avec la réponse :

Où en est l'étude des travaux à faire
pour parer aux inondations du bassin de
l'Escaut ?

« La commission instituée pour étu-
» dier toutes les questions qui se rattachent
» tant au libre écoulement qu'à la bonne
» navigabilité des eaux de l'Escaut et de
» ses affluents, depuis la frontière de
» France jusqu'à la frontière des Pays-
» Bas, » a présenté un premier rapport
qui a été distribué à la Chambre. Depuis,
elle a poursuivi ses études et elles sont
aujourd'hui terminées.

Le Gouvernement recevra très-prochainement communication de ses propositions.

Il est à remarquer que, depuis 1873, d'importantes améliorations partielles ont été réalisées, et, malgré l'abondance des pluies pendant l'hiver dernier et pendant la saison actuelle, les riverains de l'Escaut n'ont guère souffert des inondations.

Mais la commission n'a pas seulement reçu pour mission d'étudier les mesures propres à assurer aux eaux de l'Escaut et de la Lys les débouchés nécessaires, elle avait aussi à se préoccuper de l'Escaut maritime et à étudier les moyens propres à évacuer par Anvers les eaux de crue qu'il faut aujourd'hui mener à la mer du Nord, par les canaux de Schipdonck et de Terneuze.

Le rapport de la commission portera sur l'un et sur l'autre point.

Cette réponse ne touche qu'une des faces de la question.

(1) Rapport de l'honorable M. T'Serstevens, session de 1874-1875, n° 127.

Un membre émet l'avis qu'il y aurait utilité à établir un corps spécial d'ingénieurs, à l'instar du *waterstaat* de nos voisins du Nord, qui conçoit et exécute tant d'admirables travaux, parmi lesquels il suffit de citer le dessèchement du lac de Harlem, les projets sur le Zuyderzee, le nouveau canal d'Amsterdam à la mer, les travaux de Flessingue et de l'Escaut, etc.. etc.

La section centrale insiste sur ce qui a été dit précédemment. Jusqu'ici, on n'a paru résoudre les difficultés qu'au jour le jour, ne parant qu'aux dangers du moment, ne faisant que des travaux spéciaux ou locaux, n'abordant le problème que par ses côtés isolés, sans les subordonner à une vue générale, sans calculer peut-être suffisamment l'influence qu'une solution particulière doit exercer sur l'ensemble.

Elle pense, au contraire, qu'il faut s'attacher à une étude collective, à un plan général dont toutes les parties se complètent et se coordonnent, dans lequel il importe d'apprécier en quoi et comment un résultat isolé réagirait sur le tout : il importe surtout de se bien convaincre, au préalable, qu'un travail bon, utile au point de vue local ou spécial, n'est pas de nature à compromettre une autre amélioration, aussi, sinon plus importante.

Tout cela ne peut être que le résultat d'un système général, mûrement étudié, suivi avec une grande persévérance et par des hommes qui en feraient l'objet d'une constante, si pas exclusive activité.

Dans un pays comme le nôtre, en grande partie composé de basses-terres, que sa situation expose à de si fréquentes et désastreuses inondations, sur l'Escaut comme sur la Meuse, le perfectionnement des servises hydrauliques, l'amélioration des cours d'eau, des petits aussi bien que des grands, sont d'un intérêt capital que les pouvoirs publics ne doivent jamais perdre de vue ; tout ce que l'on enlève à la puissance dévastatrice des eaux est rendu à la fortune publique et c'est sous l'impression de cette vérité proverbiale que la section centrale recommande au Gouvernement de redoubler d'efforts dans une voie où il n'y en aura jamais assez pour conjurer les calamités qui viennent périodiquement jeter la ruine et la désolation dans le pays.

II.

Travaux publics. — Matériel du chemin de fer, etc.

L'industrie traverse une crise pénible, déjà longue ; cette situation est générale, et chez nous, elle atteint particulièrement la métallurgie, l'industrie de construction du matériel des chemins de fer et les branches qui s'y rattachent : la production houillère a subi le contre-coup ; le travail diminue et les classes laborieuses souffrent. Notre devoir est d'y veiller.

Cet état de choses appelle la sollicitude des Chambres et du Gouvernement : il faut faire quelque chose : il faut venir en aide au travail national. C'est le cas ou jamais pour l'État d'user de ses ressources, d'imprimer une vigoureuse impulsion aux travaux publics, d'en provoquer de nouveaux, de compléter largement l'outillage du chemin de fer, d'aller même au-devant des besoins ; le moment est d'ailleurs favorable : à dépenser plus tôt, l'État dépensera moins, car la baisse actuelle de tous les prix de revient profitera au Trésor public. Mais en fût-il

même autrement, il ne faudrait pas hésiter : c'est aux jours difficiles que l'action de l'Etat se conçoit le mieux ; c'est alors qu'elle est vraiment légitime et salutaire.

Mue par ces considérations, la section centrale a demandé au Gouvernement s'il se proposait de présenter un projet de travaux publics. La réponse a naturellement dû être empreinte d'une certaine réserve. Mais nous constatons, avec satisfaction, qu'elle n'a pas été négative,

Dans le même ordre d'idées, la section centrale a adressé diverses questions à M. le Ministre des Travaux Publics ; elles sont reproduites ci-après.

Elles s'inspirent toutes de notre vive sollicitation de voir le Gouvernement reprendre les lignes de chemins de fer en souffrance, activer les travaux commencés ou déjà décrétés, SE CHARGER SANS RETARD DE LA CONSTRUCTION DES LIGNES NOUVELLES QUI SERAIENT RECONNUES NÉCESSAIRES, perfectionner et compléter le matériel.

Nous sommes convaincus que le Gouvernement s'associe à nos vœux. Si les charges doivent être considérables, du moins seront-elles fécondes pour l'avenir, et, dans le présent, elles seront un soulagement à une situation dont on ne saurait méconnaître la gravité.

Le Gouvernement est-il en mesure de donner des renseignements sur les négociations relatives à la reprise du réseau des Flandres ?

Le Gouvernement a reçu très-récemment des propositions à ce sujet. Le Département des Travaux Publics les examine de concert avec celui des Finances.

Tenant compte de la réserve qu'il importe d'apporter dans une question aussi grave et délicate, la section centrale ne saurait insister pour obtenir des explications plus étendues. Elle se fie, à cet égard, à la sollicitude du Gouvernement pour mener à bonne et prompt fin une solution que réclame l'intérêt capital d'une notable fraction du pays.

A. Où en sont les travaux de la ligne d'Athus à la Meuse ?

A. Le 1^{er} mai 1876, est intervenu, entre le Gouvernement et la société chargée de la construction des lignes énumérées à l'article 7 de la convention du 31 janvier 1873, un règlement qui détermine la direction générale du tracé de la ligne d'Athus à la Meuse, ainsi que celle du tracé de la ligne de Tamines à la Meuse, et il a été stipulé que les tracés définitifs devraient satisfaire à la condition de ne pas donner à l'ensemble des deux lignes, dont les points extrêmes ont été nettement définis, une longueur supérieure à 170 kilomètres et demi.

Le plan du tracé de la ligne d'Athus à la Meuse, annexé à l'arrangement dont il s'agit, assigne à cette ligne une longueur de 125 kilomètres environ.

La section d'Athus à Signeulx, longue

de 14 kilomètres, a été ouverte à l'exploitation le 6 novembre 1876, pour le service des marchandises, et le 20 janvier dernier, pour le service des voyageurs. L'embranchement de Signeulx vers Gorey est à la veille d'être terminé.

Sur la section de Signeulx à Houdrigny longue également de 14 kilomètres (du kil. 14 au kil. 28), les plans définitifs sont approuvés et les travaux sont entamés sur quelques kilomètres.

Sur la section de Houdrigny à Bellefontaine, longue de 8 kilomètres (du kilom. 28 au kilom. 36), les travaux sont fort avancés.

Les plans définitifs de la section de Bellefontaine à Florenville, longue de 12 kilomètres (du kil. 36 au kil. 48), ont été approuvés le 18 novembre dernier. Les plans d'emprises sont soumis aux enquêtes prescrites par la loi et les acquisitions à l'amiable sont commencées.

Le 6 novembre dernier, la Société a présenté les projets de la section de Florenville à Straimont, longue de 10 kilomètres (du kil. 48 au kil. 58), et le 9 novembre suivant, les projets de la section de Straimont à Palisœul, longue de 22 kilomètres (du kil. 58 au kil. 80). L'instruction de ces projets est fort avancée et il pourra être statué très-prochainement à ce sujet.

Les projets de la section de Palisœul à Vonèche, longue de 20 kilomètres (du kil. 80 au kil. 100), ne sont pas encore présentés.

Les projets de la section de Vonèche à Baronville, longue de 15 kilomètres (du kil. 100 au kil. 115), ont été présentés le 11 août 1876 ; mais les fonctionnaires du service du contrôle n'ont pas cru pouvoir émettre un avis sur cette section isolée.

Les projets de la section de Baronville à la Meuse, longue de 12 kilomètres (du kil. 115 au kil. 125), viennent d'être présentés.

B. Les voies de garage et de chargement font défaut ou sont insuffisantes dans beaucoup de stations, notamment sur la

B. Les voies de garage et de chargement dans les stations sont reconnues suffisantes pour les besoins du service, tant

ligne d'Athus à Signeulx et sur la ligne de Tamines à Landen, récemment ouvertes.

sur la section d'Athus à Signeulx, du chemin de fer d'Athus à la Meuse, que sur le chemin de fer de Tamines à Landen, dont l'Etat a repris l'exploitation depuis le 1^{er} janvier 1871.

Le renseignement *sub litt. B* ne répond qu'insuffisamment à la question ; il ne s'agit pas des VOIES DE GARAGE ET DE CHARGEMENT, en ce qui concerne la ligne elle-même, mais bien des VOIES ET DES QUAIS D'EMBARQUEMENT NÉCESSAIRES à l'industrie et au commerce, et tout spécialement pour les chargements de minerais à la station de Signeulx.

On signale également la halte des « Trois-Frères » (ligne de Tamines à Landen) dont l'importance commerciale devient telle, qu'elle pourrait être convertie en station ouverte aux marchandises.

Quel est l'état des négociations relativement à la suppression de 200 kilomètres de chemins de fer à exécuter aux termes de la convention du 25 avril 1870 ?

Le Gouvernement et la Société de construction se sont mis d'accord sur les bases d'une convention qui modifierait celle du 25 avril 1870, tant quant à l'étendue des lignes à construire que quant aux conditions de paiement et à divers autres points. Mais avant qu'une convention soit définitivement arrêtée, la Société de construction a à justifier de l'adhésion des divers intéressés.

Le Gouvernement aurait éventuellement à soumettre la nouvelle convention à l'approbation de la Législature.

Les bases générales de l'arrangement conclu sous cette réserve ayant reçu une grande publicité, on croit inutile de les reproduire ici ; elles ne peuvent d'ailleurs être discutées en ce moment.

Dans la situation où se trouve la Société des Bassins Houillers, la section centrale désire connaître le degré d'avancement des lignes concédées en vertu de la convention du 25 avril 1870 et le sort qui est réservé à ces lignes.

Le tableau ci-joint (*Voir l'annexe*) fait connaître le degré d'avancement des lignes concédées à la Compagnie des chemins de fer des Bassins Houillers en vertu de la convention du 25 avril 1870. Il a déjà été dit que la Société anonyme de construction de chemins de fer, chargée de la construction de ces lignes, est en négociations avec le Gouvernement au sujet de modifications à apporter à cette convention.

La section centrale désire savoir du Gouvernement où en est la question de la concession du chemin de fer d'Anvers à

Le 29 décembre 1875, le Gouvernement a fait connaître aux demandeurs en concession qu'il n'était pas disposé à ac-

Tilbourg, par Hoogstraeten, et quelles sont les intentions du Gouvernement à ce sujet.

accueillir leur demande. Le Gouvernement estime qu'il ne doit plus concéder de lignes de chemins de fer d'intérêt général et que c'est à lui-même à construire et à exploiter celles qui doivent compléter encore notre réseau national.

La ligne d'Anvers à Tilbourg, par Hoogstraeten, est de ce nombre.

La section centrale prend acte de cette déclaration du Gouvernement; elle insiste pour que l'exécution la suive de près. L'utilité de la ligne est évidente, non moins que la justice des réclamations des populations intéressées. Le retard n'a duré que trop longtemps et le travail dont il s'agit rentre, au surplus, dans les considérations d'intérêt supérieur dont il a été fait mention plus haut.

A propos des lignes de la Campine, un membre appelle l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur la manière défectueuse dont se fait le service entre Lierre et Turnhout; il insiste pour que les intérêts du public, de l'industrie et du commerce soient mieux sauvegardés, par une action énergique du Département. Il rappelle à cette occasion les justes plaintes qui ont été produites précédemment.

III

Frais d'exploitation du chemin de fer.

L'attention de la section centrale s'est enfin portée sur un objet toujours intéressant : les frais d'exploitation des chemins de fer par l'État.

Nous avons demandé ces renseignements à l'honorable chef du Département, qui a bien voulu nous faire parvenir sur l'étendue kilométrique du réseau exploité par l'État, le mouvement des transports et les dépenses d'exploitation, le tableau comparatif inséré ci-dessous :

	1873	1874	1875	1876 approximativement.
Longueur moyenne exploitée . . . kil.	1,875	1,929	1,966	2,055
Nombre de voyageurs transportés. par mille.	29,102	32,600	34,961	36,613
Nombre de tonnes de grosses marchandises expédiées. . par mille.	16,069	15,908	14,150	14,624
Dépenses d'exploitation fr.	62,256,837	59,958,021	58,987,022	57,261,553
Dépenses par kil. . .	33,203	31,073	29,997	27,866

Il résulte de ce tableau que, de 1873 à 1876 :

Le réseau des voies ferrées dont l'État assure l'exploitation, s'est développé à concurrence de 180 kilomètres ou de 9.6 p. %;

Le nombre des voyageurs s'est accru de 7,511,000, représentant une augmentation de 25.7 p. %;

Le tonnage des grosses marchandises aurait, au contraire, subi une réduction

de 1,445,000 tonnes, mais il est à remarquer que, pendant les années 1873 et 1874, la comptabilité des lignes du Luxembourg et de l'ancien réseau ayant été tenue d'une manière distincte, un grand nombre d'expéditions ont été portées deux fois dans les comptes.

Quant aux dépenses d'exploitation, elles ont été réduites de 4,995,284 francs, correspondant à 5,337 francs ou 16 % par kilomètre.

Sans doute, la baisse considérable qu'a subie le prix des matières servant à l'entretien du matériel, à l'alimentation des locomotives, etc., entre pour une large part dans les réductions; mais d'autres causes ont contribué à ce dégrèvement des charges budgétaires. C'est ainsi que les derniers comptes rendus de l'exploitation signalent une notable diminution dans la consommation du combustible et des huiles de graissage, diminution qui résulte du bon état d'entretien du matériel roulant et des mesures qui ont été prises en vue d'assurer un emploi plus économique des objets de consommation. Les dépenses de personnel ont pu également être réduites, grâce à une meilleure répartition des agents préposés à l'entretien et à la police de la voie, qui a permis d'en diminuer le nombre et de relever leur salaire. Enfin des économies notables ont également été réalisées dans les frais d'impression, de fournitures de bureau, etc.

Les résultats obtenus font honneur à l'administration et nous aimons à en faire remonter le mérite à l'honorable Ministre et aux fonctionnaires qui collaborent avec lui; ils témoignent des efforts de l'administration pour restreindre les dépenses d'exploitation et nous ne pouvons que l'engager à poursuivre dans cette voie. L'avenir de l'entreprise qui lui est confiée et qui prend chaque année un plus grand développement, est grandement intéressé à ce qu'une sage économie préside à la gestion des divers services qui administrent le railway national.

Examen des articles.

CHAPITRE I. (ART. 1 à 6.)

Adopté sans observation.

CHAPITRE II. — SECTION I. (ART. 7 à 8.)

Un membre a désiré que la question suivante fût posée au Département :

La section centrale désire que le Gouvernement fasse connaître si l'augmentation signalée pour les frais d'entretien des routes dans le Hainaut, impliquant un entretien complet, se produit au même degré dans les autres parties du pays.

C'est dans la province de Hainaut que l'augmentation de dépenses s'est surtout produite, et il en faut chercher la cause dans l'activité toujours croissante de la circulation. Le roulage est particulièrement actif dans les arrondissements de Mons et de Charleroi.

CHAPITRE II. — SECTION II. (ART. 9 à 10.)

Adopté sans observation.

CHAPITRE II. — SECTION III. (ART. 11 à 20.)

Adopté sans observation.

CHAPITRE II.

Bassin de l'Escaut. (ART. 21 à 34.)

Nous avons donné plus haut la correspondance échangée au sujet de la question générale du service des eaux.

Voici d'autres demandes de renseignements, accompagnées des réponses et relatives à des objets particuliers ressortissant à cette rubrique :

Quel moyen le Gouvernement compte-t-il employer pour combattre les inondations qui se produisent dans les terrains situés entre le canal de Plasschendaele et celui du Moerdyck?

Il s'agit probablement des terrains situés dans le Ghistel-Nieuwland et Elmeghems-Broeken, qui font partie de la grande wateringue de l'ouest de la Flandre occidentale.

Le Gouvernement n'a été jusqu'ici saisi d'aucune réclamation au sujet des inondations auxquelles ces terrains sont exposés.

Il semble d'ailleurs que si des travaux étaient nécessaires ce serait à la grande wateringue de l'Ouest de pourvoir à leur exécution.

La question sera examinée.

Cette réponse n'a pas entièrement satisfait le membre qui a soulevé la question. Il y réplique en faisant observer « que le Gouvernement s'occupe des » travaux pour prévenir les inondations dans le Furnes-Ambacht (arrondissements de Dixmude et de Furnes), deux arrondissements voisins de l'arrondissement administratif d'Ostende, et il demande pourquoi le Gouvernement ne s'occuperait pas aussi de la question des inondations dans le canton de Ghistelles? Déjà, contrairement à ce que le Gouvernement dit, un travail a été préparé par l'ingénieur qui était, il y a quelques années, en service dans la province de la Flandre occidentale; dès lors il doit y avoir eu des réclamations de la part des intéressés, autrement un ingénieur de l'État ne se serait pas occupé de préparer un travail pour prévenir les inondations.

» Quant à dire que les travaux incombent aux wateringues, le même membre fait observer que les wateringues sont une association entre les divers propriétaires pour l'enceissement de l'impôt et pour acquitter les dépenses, au lieu que chaque propriétaire paye séparément sa part dans les dépenses qui concernent les wateringues. Que l'institution des wateringues n'exempte pas l'État de faire des travaux d'utilité publique; qu'au lieu des propriétaires ou des communes, la wateringue peut accorder des subsides pour les travaux que l'État fait. Le membre insiste pour que l'administration supérieure s'occupe activement de l'examen de la question pour porter remède à l'état de choses qui existe, au point de vue des inondations des terres du canton de Ghistelles. »

La section centrale décide que les observations de l'honorable membre seront consignées au rapport.

La fermeture, durant une partie de l'hiver, des écluses sur le Démer, à Aerschoot, a été autorisée par le Gouvernement en vue de favoriser les irrigations, au profit de l'agriculture.

Pour le cas où il ne se serait pas produit de réclamations, le Gouvernement verrait-il des inconvénients à ce qu'on revienne aux anciens règlements qui autorisaient la fermeture des écluses durant tout l'hiver?

(Décret de Marie-Thérèse.)

Le Gouvernement s'est montré disposé à rétablir les inondations fertilisantes obtenues jadis au moyen de la fermeture des barrages du Démer. Mais il y a mis comme condition que les propriétaires des prairies appelées à profiter de ces irrigations se seraient constitués en une association de wateringue laquelle aurait répondu des dommages qui seraient éventuellement causés à des tiers.

Jusqu'ici, cette association n'a pas été constituée et les intéressés ont refusé d'assumer la responsabilité des conséquences préjudiciables que les inondations artificielles sollicitées par eux pourraient avoir pour les propriétaires des terres arables.

Néanmoins, un essai d'irrigation a été autorisé par décision du 16 janvier 1877. Les résultats ne peuvent en être considérés comme concluants.

CHAPITRE II. — SECTION IV. (ART. 55 à 58.)

Un membre a vivement insisté pour signaler l'urgence qu'il y aurait à renforcer la digue de mer à Ostende et, en général, les travaux de consolidation des dunes sur plusieurs points du littoral, qu'il croit sérieusement menacées.

De là, la question suivante :

Pourquoi le Gouvernement ne demande-t-il pas les crédits nécessaires, 1° pour renforcer la digue qui sépare la mer à Ostende du canal de Bruges dans l'avant-port? 2° pour consolider les dunes sur plusieurs points du littoral, et principalement entre Heyst et Blankenberghe, comme à proximité de l'ancien fort Albertus sur le territoire de la commune de Mariakerke?

Le Gouvernement demande annuellement au budget des crédits pour la défense des côtes. Il dispose des fonds nécessaires à la réparation des dommages causés par les dernières tempêtes près de l'ancien fort Albertus, les travaux sont même en voie d'exécution. Il n'aurait pas non plus besoin d'un crédit spécial pour renforcer la digue qui sépare la mer, dans l'avant-port d'Ostende, du canal de Bruges, si, après examen ce travail peu important, est reconnu nécessaire.

Depuis nombre d'années, la mer gagne sur la plus grande partie de notre littoral, et cette action envahissante s'exerce également sur toute la côte de Hollande. Des travaux de défense assez considérables ont été exécutés pendant ces dernières années sur les points le plus menacés de la côte

des Flandres ; ils consistent dans des jetées en fascinage et perrés établis sur l'estran et en épis et ouvrages accessoires établis au pied et sur les talus des dunes.

Par suite, entre Wenduïne et Heyst, le pied de la dune qui avait reculé d'environ 14 mètres depuis 1861, avait avancé de 4 à 5 mètres depuis 1870, mais la tempête du 31 janvier dernier dont l'intensité a été tout exceptionnelle a sapé la dune et entamé sa base sur 10 à 12 mètres.

Bien qu'aucun danger actuel ne soit à redouter, le Gouvernement est disposé à solliciter des Chambres une augmentation des crédits annuellement demandés pour la continuation des ouvrages de défense de la côte.

Une étude d'ensemble est prescrite à ce sujet.

CHAPITRE II. — SECTION V. (ART. 39.)

Adopté sans observation.

CHAPITRE III. (Art 44 à 52.)

Adopté sans observation.

CHAPITRE IV.

Chemins de fer, etc. (ART. 52 à 82.)

Avant de passer à la discussion des articles du chapitre, un membre développe des observations sur les inconvénients auxquels, selon lui, donnerait lieu le système de *pointage*, adopté par le Département des Travaux Publics, à la suite de la loi du 4 juillet 1873, sur l'augmentation des petits traitements. Il estime qu'en supposant l'arrêté royal d'exécution conforme à l'esprit de cette loi, il y aurait lieu de s'en rapporter, pour faire ce *pointage*, aux propositions des chefs immédiats des employés inférieurs.

En réponse et par contre, d'autres membres sont d'avis que si ce système peut présenter des inconvénients, il offre aussi de notables avantages, surtout en vue des encouragements à donner aux bons employés.

Sans se prononcer, la section centrale décide que ces observations seront consignées et appelle sur elles l'attention du Département.

A ce propos, ce même membre, guidé par un sentiment de sollicitude en faveur des ouvriers et gens salariés au jour par l'administration des chemins de fer, demande pourquoi :

1° Dans la crise actuelle que subit le travail, l'administration diminue le nombre de ces ouvriers et hommes de peine ? Et pourquoi :

2° Puisqu'on accorde des secours immédiats en cas d'accidents ou de blessures, on ne les accorde pas ou l'on diffère le paiement des salaires *acquis*, en cas de maladie ?

La raison de l'humanité est la même dans les deux cas.

L'observation sera relatée au rapport.

Les questions qui vont suivre indiquent suffisamment quelles ont été les observations et les vues de la section centrale.

Quand le Gouvernement présentera-t-il le projet de loi relatif à la comptabilité des chemins de fer ?

Quand le Gouvernement présentera-t-il un projet de loi relatif aux tarifs ?

La commission instituée a-t-elle pris une décision concernant la question que le Gouvernement a dû lui transmettre au sujet de la tarification du transport des petits paquets ?

N'y aurait-il pas lieu d'assimiler, au point de vue du prix du transport, la pierre bleue taillée aux pierres brutes,

Un projet de loi a été préparé, mais il soulève des objections au sujet desquelles les départements des Finances et des Travaux Publics ne se sont point encore mis d'accord. Le Gouvernement ne le présentera aux Chambres qu'à leur prochaine session..

La commission des tarifs n'a pas encore arrêté son avis quant aux bases de la tarification des transports par chemins de fer. Elle a procédé jusqu'ici à l'étude des faits et des systèmes de tarif appliqués par les principales exploitations de l'Europe.

Le Gouvernement lui a communiqué notamment de nombreux documents relatifs à l'étude à laquelle la commission instituée en Allemagne pour la révision des tarifs de chemins de fer se livre depuis plusieurs années. Cette étude, qui est très-avancée, avait pour objet la substitution d'un seul système, applicable à toute l'Allemagne, aux nombreux modes de tarification et aux divers barèmes qui y sont actuellement en vigueur : elle paraît devoir aboutir à l'adoption d'un système dont les bases ne diffèrent pas essentiellement de celles admises actuellement en Belgique.

Le Gouvernement aura ultérieurement à prendre l'avis de la commission sur diverses questions d'application et notamment sur la tarification des petits paquets.

Ce n'est que quand la commission aura terminé son travail qu'il sera en mesure de soumettre un projet de loi à l'approbation des Chambres.

La pierre brute est transportée aux prix de la 4^e classe du tarif n° 3, et, par une faveur toute spéciale, les mêmes prix sont

alors que l'expéditeur renoncera à toute indemnité du chef d'avarie à la partie ouvrée.

appliqués aux pierres bouchardées ou légèrement ébauchées.

L'extension de ce tarif aux pierres taillées ne saurait se justifier.

Non-seulement il en résulterait une notable diminution de recettes, mais l'administration ne pourrait dès lors refuser d'autres assimilations analogues et il en résulterait l'abandon ou du moins la modification de l'une des bases principales de la tarification des transports, qui est la valeur des matières ou produits à transporter.

La renonciation de l'expéditeur à toute indemnité du chef d'avarie à la partie ouvrée aurait également le tort de constituer une mesure exceptionnelle, tout au moins difficile à justifier, et elle présenterait peu d'avantages pour le Trésor, car il est très-rare que des avaries engageant la responsabilité de l'administration surviennent à des transports de pierres taillées.

Cette réponse a motivé, de la part de l'honorable membre qui l'avait provoquée, des observations que nous insérons textuellement.

« La tarification de la pierre bleue ou petit granit a depuis longtemps donné lieu à des critiques persistantes et à des plaintes réitérées. Il ne se passe point une session parlementaire sans que la question soit discutée au sein de la Chambre.

« Jusqu'à présent, les différents ministres qui ont eu l'occasion de s'en expliquer (et pour ne pas remonter trop loin, on se bornera à citer MM. Wasseige, Moncheur et Beernaert), tous ces honorables chefs du Département des Travaux Publics écartaient les réclamations des maîtres de carrières par deux considérations distinctes : ils invoquaient principalement la *responsabilité*, accessoirement la *valeur relative*.

« L'argument tiré de la prétendue responsabilité, qui aurait pesé sur le transporteur et qui aurait été bien plus grave en ce qui touche la pierre *taillée* qu'en ce qui touche la pierre *brute*, était le grand moyen auquel l'administration avait recours pour justifier le tarif appliqué. On avait beau affirmer que cette responsabilité n'existait pas en fait, attendu qu'elle était toujours déclinée par le Département des Travaux Publics ; cela n'empêchait pas les honorables ministres d'en faire état et de continuer à la prendre pour base de leur réfutation.

« Après six ans de discussions renouvelées, voilà l'administration qui vient déclarer elle-même *qu'il est très-rare que des avaries engageant sa responsabilité surviennent à des transports de pierres taillées*.

« Cette fois, on peut espérer que l'objection préférée jusqu'à présent, ne se reproduira plus : le Gouvernement l'abandonne ; il y renonce ; il n'en restera de trace que dans les annales du Parlement.

» Mais le deuxième argument, celui que l'on crut devoir puiser dans la
 » *valeur* relative de la pierre taillée, est maintenu par l'administration. Il faut,
 » dit celle-ci, se garder de modifier l'une des bases principales de la tarification
 » des transports, qui est la valeur des matières ou produits à transporter.

» A cela il a déjà été répondu à différentes reprises, par une observation qui
 » est toujours demeurée sans réplique sérieuse : si c'est la valeur qui détermine
 » la classification, pourquoi donc la pierre *taillée*, qui vaut de quarante à
 » cinquante francs la tonne, est-elle soumise à des prix de transport supérieurs
 » à ceux que supportent les fontes brutes, bien que certaines catégories de
 » fontes brutes aient une valeur triple de la valeur courante de la pierre bleue.

» Loin de nous la pensée de demander qu'aucun des articles rangés dans la
 » quatrième classe du tarif de la petite vitesse soit privé d'une partie quelconque
 » des avantages attachés à son classement actuel ; tout ce que nous réclamons,
 » c'est que l'on abaisse la taxe inique qui frappe la pierre bleue.

» A cause de sa dureté, la pierre de taille doit être travaillée à la carrière,
 » avec une extrême précision, sur mesures exactes données par l'architecte,
 » tandis que la pierre blanche se travaille après qu'elle a été mise en place.

» La pierre de taille souffre donc bien plus que la pierre brute ou la pierre
 » blanche, des chocs de route et de toutes les causes d'avaries inhérentes au
 » transport. Et, sous ce rapport, le chemin de fer n'assumant pas plus de res-
 » ponsabilité pour l'une que pour les autres, il en résulte que la pierre bleue est
 » moins bien traitée que la pierre blanche.

» Le matériel affecté au transport de la pierre bleue est le même que celui qui
 » sert pour la pierre brute ; il est moins coûteux que le matériel à coke et à
 » charbons.

» A tous ces points de vue, si une différence devait être admise dans les prix
 » du tarif, ce devrait être à l'avantage de la pierre bleue. Mais celle-ci ne
 » demande qu'un traitement égal, et on le lui refuse. On persiste à surtaxer le
 » petit granit dans des proportions tellement sensibles qu'elles touchent à l'injus-
 » tice : ainsi les prix imposés à la pierre de taille dépassent ceux que supporte
 » la pierre brute, savoir :

A 15 lieues, de fr. 4-50 par tonne.

20	—	4-75	—
25	—	2-00	—
30	—	2-50	—
35	—	2-75	—

» Ainsi que la remarque en a été faite devant la Chambre, la pierre blanche
 » paye 20 p. % de moins pour un parcours de vingt-six lieues (Quiévrain à
 » Anvers) que ne paye la pierre bleue pour un parcours de dix-sept lieues
 » (Soignies à Anvers).

» Dans le premier cas, la taxe moyenne ne dépasse point $5 \frac{6}{10}$ centimes par
 » tonne-kilomètre ; dans le second, elle atteint $6 \frac{6}{10}$ centimes, de telle sorte que
 » l'écart est de $3 \frac{2}{10}$ centimes, ou environ 100 p. % en plus du prix perçu à
 » charge de la pierre blanche.

» Ces inégalités sont si choquantes que, dans la séance du 19 mai 1878,

» l'honorable Ministre n'a pu, en réponse à l'honorable membre qui les lui signalait, que prendre l'engagement d'en référer aux fonctionnaires de son administration.

» Le résultat de l'examen auquel il a dû être procédé se trouve consigné dans la note reproduite ci-dessus, qui est loin de détruire les critiques fondées qu'elle a voulu repousser et qui, pour cette raison, doivent être maintenues dans toute leur justesse comme dans toute leur intégralité. »

La section centrale, tenant pour dignes d'être examinées les observations qui précèdent, les signale à l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics.

Un autre membre, à l'occasion de la section « transports », signale les difficultés dont seraient entourées les expéditions des objets d'art. L'assurance n'en étant pas acceptée, on devrait au moins faciliter aux expéditeurs l'emploi de tous les moyens de précaution qu'ils voudraient raisonnablement employer.

La section décide que la remarque sera consignée.

CHAPITRE V. (ART. 83 à 87.)

MARINE.

Quel est le montant des recettes des services de la marine, pour 1876, dans les divers ports du pays?

Bureau d'Anvers :	
Droits de pilotage, de mesurage, etc. . . fr.	1,419,640 56
Droits de fanaux. . .	461,221 93
Droits de police maritime	78,729 88
	1,959,592 00
Blankenberghe :	
Droits de police maritime	696 »
Bruxelles :	
Droits de police maritime	852 50
Gand :	
Droits de pilotage, de mesurage, etc. . . .	52,319 72
Droits de fanaux. . .	26,227 92
Droits de police maritime	4,740 »
	83,287 64
Flessingue :	
Droits de pilotage.	5,688 58
Louvain :	
Droits de police maritime	366 »
Ostende (pilotage et malles-poste) :	
Droits de pilotage, de mesurage, etc. . . .	72,081 23
Droits de fanaux. . .	40,808 33
Droits de police maritime	9,409 »
Produit du service des malles-poste entre Ostende et Douvres. .	921,781 23
	1,044,079 81
A reporter. . fr.	
	3,094,562 62

Report	fr. 3,094,562 62	
Nieuport :		
Droits de pilotage, etc.	2,428 36	
Droits de fanaux . .	492 43	
Droits de police maritime	660 25	
		3,581 06
Termonde :		
Droits de pilotage, etc.	1,322 79	
Droits de fanaux . .	279 53	
Droits de police maritime	41 *	
		1,643 32
		Fr. 3,094,787 *
Recette du passage d'eau d'Anvers à la tête de Flandre (1).	46,536 59	
Total des recettes en 1876. fr.	3,146,543 89	
— en 1873.	2,947,906 13	
Différence en plus en 1876. fr.	198,437 46	

(1) La recette du passage d'eau à Anvers est opérée par l'administration des domaines pour compte de la marine. Le chiffre, pour 1876, ne peut pas encore en être établi d'une manière rigoureusement exacte.

CHAPITRES VI, VII, VII, IX, X. (ART. 88 à 95.)

Adoptés sans observations.

L'ensemble du projet de loi a été adopté à l'unanimité.

PÉTITIONS.

Par pétition datée de Schaerbeek, le 25 juillet 1876,

L'administration communale de Schaerbeek demande qu'il soit donné suite au projet d'approfondissement des canaux de Louvain et de Bruxelles en vue de leur jonction directe à l'Escaut.

Par pétition en date du 15 novembre 1876,

Des chefs-gardes des chemins de fer de l'État présentent des considérations en vue d'une augmentation de traitement et pour engager la Chambre à reviser la loi réglant leurs pensions.

Par pétition datée de Hauthem-Sainte-Marguerite, le 12 décembre 1876,

Le conseil communal de Hauthem-Sainte-Marguerite demande un subside pour l'aider à couvrir les frais de pavage du chemin vicinal de grande communication reliant cette commune à la station de Tirlemont.

Par pétition datée de Meirelbeke, le 20 décembre 1876,

Des habitants de Meirelbeke demandent la construction d'un pont sur l'Escaut, à la section dite de *Kuil*, dans cette commune.

Par pétition datée de Meirelbeke, le 20 décembre 1876,

Des habitants de Meirelbeke prient la Chambre de voter les fonds nécessaires pour la construction d'un pont sur l'Escaut au hameau de *Kuil*.

Par pétition datée de Quaregnon, le 28 décembre 1876,

Le conseil communal de Quaregnon prie la Chambre d'allouer au budget des Travaux Publics une somme suffisante pour couvrir les frais de construction de bâtiments pour le service des recettes et des postes, à la station de cette commune.

Par pétition datée de Bekegem, le 2 février 1877,

Des marchands de lin, de grains et de charbon, à Bekegem, demandent la construction d'un chemin pavé menant du *Watervalle* jusqu'au village.

Par pétition datée de Mariakerke-sur-Mer, le 4 février 1877,

L'administration communale de Mariakerke-sur-Mer demande que le Département des Travaux Publics fasse au plus tôt exécuter les travaux nécessaires pour fortifier les digues, particulièrement au hameau Albert.

Par pétition datée de Clereken, le 10 février 1877,

L'administration communale de Clereken demande l'exécution de travaux pour préserver d'inondation le pays bordant le littoral de la Flandre,

Par pétition datée de Ploegsteert, le 22 février 1877,

Des habitants de Ploegsteert et les membres du conseil communal demandent l'établissement d'un bureau de poste dans cette commune.

Par pétition datée de Furnes, le 22 février 1877,

Des habitants de Furnes prient la Chambre de voter les fonds nécessaires pour les travaux d'élargissement et d'approfondissement du Zeevaart.

Par pétition datée de Bruges, le 3 mars 1877,

Les régisseurs des wateringues de Blankenherghe, d'Eyensluis-Groot-reygharsvliet et de la grande wateringue de l'Ouest prient la Chambre de voter les crédits nécessaires à la restauration de la côte entre Nieupoort et Knoeke.

Par pétition datée de Reekem, le 4 mars 1877,

Le sieur Bassail réclame l'intervention de la Chambre pour que le Gouvernement fasse paver le chemin dit *Dronckaert-Strate*, et appelle son attention sur le danger permanent qui résulte de la position de la station de Lauwe.

Par pétitions sans date :

L'administration communale de Mainvault prie la Chambre de voter les crédits nécessaires pour que l'État paye la part d'intervention qu'il a promise, dans les frais des travaux exécutés en 1875, en vue de faciliter l'accès de la station d'Ath aux habitants d'Oudeghien.

Les conseils communaux et des habitants d'Oeven, Alveringhem, Eggewaerts

Cappelle, Steenkerke et Wulveringham demandent la réparation de la partie d'un chemin, compris entre le hameau *Forthem* et le hameau *de Kortewilde*.

Les pétitions ci-dessus seront déposées, pendant la discussion, sur le bureau de la Chambre. ●

Le Rapporteur,
ALP. NOTHOMB.

Le Président,
P. TACK.

État d'avancement des lignes ferrées à construire par la Compagnie des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut, en exécution de la convention du 25 avril 1870, en tenant compte des modifications résultant des lois des 3 juin 1870 et 9 juillet 1873.

*Etat d'avancement des lignes ferrées à construire par la Compagnie des chemins de fer
en tenant compte des modifications résultant*

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES LIGNES.	NOMBRE DE KILOMÈTRES				
		en exploitation.	en construction.	à construire.	TOTAUX par sections.	TOTAUX par numéros d'ordre.
1 et 2	Chemin de fer destiné à relier les établissements du bassin calcaire de Tournai à la station du chemin de fer de l'Etat.	"	"	"	"	
	Embranchement de la station de Vaulx vers les carrières dudit bassin calcaire.	"	"	20 5	"	20.5
3	Embranchement de la station de Blaton vers Bernissart . .	1 0	"	"	"	4.0
4	Chemin de fer de Dour à Quiévrain et embranchements . .	14 5	"	"	"	14 5
5	Parties restant à construire du chemin de fer de Luttre à Châtelaineau.	7 0	"	"	7.0	
		4.0	"	"	4.0	
		"	5.5	"	5.5	
		1.5	"	"	1.5	
		2.5	"	"	2.5	
						20.5
6	Parties restant à construire du chemin de fer de ceinture de Charleroi.	8 0	"	"	8.0	
		"	3 0	"	3.0	
		"	5.0	"	5 0	
		"	5.5	"	5.5	
		"	"	4 5	4 5	
		"	"	21.5	21.5	
		"	5 5	"	5.5	
						53.0
7	Embranchements industriels aux lignes de Luttre à Châtelaineau et de ceinture de Charleroi.	2.0	"	"	2.0	
		0.5	"	"	0.5	
		"	3 5	"	3.5	
		"	"	24 0	24.0	
						30.0
	A reporter.	44.0	28 0	70.5	"	142.5

des Bassins Houillers du Hainaut, en exécution de la convention du 23 avril 1870, des lois des 5 juin 1870 et 9 juillet 1873.

SITUATION DES TRAVAUX.

La situation est la même qu'il y a un an. Le Gouvernement est d'avis qu'il serait préférable de laisser la construction et l'exploitation de ces lignes industrielles aux établissements intéressés.

Cet embranchement est exploité depuis le 15 novembre 1876.

Le chemin de fer de Dour à Quiévrain et les deux embranchements de Jemappes. — Produits à Pâturages et de Mons-ville à Hornu-Wasmes sont respectivement exploités depuis les 1^{er} avril 1873, 21 novembre 1872 et 4^{er} octobre 1874.

A. *Luttre à Gosselies.* — Cette section est exploitée depuis le 4^{er} juin 1876.

B. *Gosselies à Jumet.* — Cette section est exploitée depuis le 10 février 1877.

C. *Jumet à Noir-Dieu.* — Cette section presque achevée pourra être livrée à l'exploitation très-prochainement.

D. *Noir-Dieu à Gilly.* — Cette section est exploitée depuis le 1^{er} décembre 1874.

E. *Gilly à Châtelaineau.* — Cette section est exploitée depuis le 22 septembre 1876.

A. *Gilly à Lambusart et Fleurus.* — Exploité depuis le 19 novembre 1874.

B. <i>Vieux-Campinaire à Ransart</i>	} Le Grand Central s'était opposé à l'entrée des nouvelles lignes dans la station de Ransart. L'affaire a été portée devant les tribunaux. L'Etat a perdu son procès en première instance, mais un arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 23 janvier dernier lui a donné gain de cause. Cette difficulté levée, les travaux pourront être repris et les deux sections livrées à l'exploitation dans le courant de l'année.
C. <i>Ransart à Jumet</i>	

D. *Jumet à Marcinelle* — Les travaux de cette section sont en retard. La situation financière de la Société en est cause.

E. <i>Gilly, par Trieu-Kaisin, à Gilly du chemin de fer de Charleroi à Louvain</i>	} Les travaux ne sont pas commencés.
F. <i>Monceau, par Couillet, à Tamines</i>	

G. *Gilly à Couillet, par Châtelaineau.* — Les travaux sont terminés.

A. *Noir-Dieu aux Haies.* — Exploité depuis le 19 novembre 1874.

B. *Charbonnages du Petit-Try.* — Exploité depuis le 20 septembre 1876.

C. *La Providence à Sacré-Madame.* — Les travaux sont commencés.

D. Une série d'autres embranchements industriels non commencés.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES LIGNES.	NOMBRE DE KILOMÈTRES				
		en exploitation.	en construction.	à construire.	TOTAUX par sections.	TOTAUX par numéros d'ordre.
	Report.	45.0	28.0	70.5	"	142.5
8	Chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath.	"	"	32.5	"	22.5
9	Sections d'Anvers à Boom, de Contich (village) à Contich (État) et de Boom à Baesrode du chemin de fer d'Anvers à Douai.	21.0	"	"	21.0	39.5
		"	"	18.5	18.5	
10	Chemin de fer de Boom à Anvers (sud) par Niel, Schelle, Hemixem et Hoboken.	"	"	16.0	16.0	21.0
	Embranchement de Boom à Rumpst.	"	"	5.0	5.0	
41	Blaton par Stambruges au chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath.	"	3.5	4.0	"	7.5
42	Les sections restant à construire du chemin de fer de Frameries à Chimay et de ses extensions, sauf la section de Beaumont à Chimay.	20.5	9.5	"	30.0	85.5
		6.5	"	"	6.5	
		6.5	"	"	6.5	
		3.0	"	"	3.0	
		5.5	"	"	5.5	
		"	6.0	"	6.0	
		"	4.0	"	4.0	
		8.0	"	"	8.0	
		9.0	"	"	9.0	
		"	"	7.0	7.0	
43	Section de Beaumont à Chimay du chemin de fer de Frameries à Chimay.	"	"	28.0	"	28.0
44	Chemin de fer de Marchiennes-au-Pont à Thuillies . . .	"	"	15.0	"	15.0
45	Sections de Londerzeel à Alost, d'Alost à Burst et de Sotteghem à Renaix du chemin de fer d'Anvers à Douai.	"	10.0	12.5	22.5	59.5
		10.5	"	"	10.5	
		"	"	26.5	26.5	
	A reporter.	131.5	61.0	225.5	"	421.0

SITUATION DES TRAVAUX.

Les plans du tracé et du profil en long ainsi que les plans d'emprises du chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath ont été approuvés au commencement de l'année dernière. Les travaux devraient être commencés et la Société n'a d'autre excuse à alléguer que sa situation financière.

A. *Sections d'Anvers à Boom et de Contich (État) à Contich (village).* — Ces sections ont été ouvertes à l'exploitation le 28 décembre 1875.

B. *Section de Boom à Baesrode.* — Les plans du tracé et du profil en long de la partie comprise entre Puers et Oudenbriel (Buggenhout) ont été approuvés le 22 avril 1876 et ceux de la partie comprise entre Oudenbriel et Baesrode, le 5 mai suivant. Le Gouvernement attend de la Société les projets de la partie comprise entre Boom et Puers. Les travaux de cette section ne sont pas commencés, sauf l'important ouvrage d'art à établir à Boom sur le Rupel, qui est en voie d'exécution.

On procède aux achats de terrain.

Il sera statué ultérieurement au sujet de cet embranchement.

Ce chemin de fer est destiné à remplacer, conformément à la loi du 9 juillet 1875, celui de Basècles (carrières) par Stambruges au chemin de fer direct de Saint-Ghislain à Ath. La section de Blaton à Stambruges, qui fait partie de la ligne de Blaton à Ath, a été construite par l'Etat et ouverte à l'exploitation le 20 juillet 1876. Les plans de la section de Stambruges au chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath sont en instruction.

A. *Piéton à Lobbes, avec embranchement vers Bonne-Espérance :*

- a. Piéton à Buvrinnes. Exploité depuis le 20 mars 1876.
- b. Buvrinnes à Fauroux. — 25 janvier 1877.

B. *Piéton à Gosselies, avec embranchement vers Bascoup et vers Luttre :*

- a. Section de Bascoup à Trazegnies. Livrée à l'exploitation le 15 décembre 1870.
- b. Le raccordement du Puits Perrier. — 22 juillet 1872.
- c. La section de Trazegnies à Courcelles. — 4^{re} février 1873.
- d. — de Courcelles à Gosselies (État) et à Roux. — 23 mai 1874.
- e. — de Courcelles (nord) à Luttre. Les travaux sont en cours d'exécution.
- f. — de Courcelles à Gosselies (ville) et à Jumet. Les travaux sont en cours d'exécution.
- g. — de Berzée à Thuillies. Ce chemin de fer est en exploitation depuis le 25 janvier 1875.

C. *Section de Beaumont à Thuin :*

- a. Section de Beaumont à Thuillies. Exploitée depuis le 25 janvier 1875.
- b. — Thuin à Thuillies. Les travaux ne sont pas commencés.

La direction générale de la ligne est définitivement arrêtée, sauf quelques améliorations de détail. Les travaux devront être commencés dans le courant de l'année.

Les travaux ne sont pas commencés.

A. *Section de Londerzeel à Alost.* — Les travaux sont en cours d'exécution entre Londerzeel et Opwyck. Les projets de la partie comprise entre Opwyck et Alost ont été approuvés le 15 février dernier.

B. *Section d'Alost à Burst.* — Exploitée depuis le 4^{er} juin 1876.

C. *Section de Sotteghem à Renaix.* — La Société n'a pas encore présenté les plans de cette section.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES LIGNES.	NOMBRE DE KILOMÈTRES				
		en exploitation.	en construction.	à construire.	TOTAUX par sections.	TOTAUX par numéros d'ordre.
	Report.	434.5	61.0	225.5	"	421.0
16	Sections de Bruxelles (ouest) aux lignes d'Anvers à Tournai et de Malines à Terneuzen, du réseau des chemins de fer dans le Brabant.	"	"	31.5	"	31.5
47	Braine-le-Comte par Bassilly à Lessines et Renaix, du chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai.	"	30.5	19.5	"	50.0
48	Section de Bruxelles (nord) à Termonde, du réseau des chemins de fer dans le Brabant.	"	21.0	11.0	"	32.0
49	Section de Bruxelles (midi) à Bruxelles (nord) par Ucclo, Boitsfort et Saventhem, du même réseau.	"	"	36.5	"	36.5
20	Section de Lembeek à Ronquières, du même réseau.	"	"	43.5	"	43.5
24	Chemin de fer de Houdeng à Soignies, par le Rœulx	13.5	"	"	"	43.5
22	Chemin de fer des Écaussines à Ronquières	"	"	8.5	"	8.5
23	Section de Renaix à Tournai du chemin de fer d'Anvers à Douai.	"	"	23.0	"	23.0
24	Chemin de fer de Fleurus à Nivelles.	22.0	"	"	"	22.0
25	Chemin de fer de Quenast à Rebecq-Rognon	"	7.0	"	"	7.0
26	Chemin de fer de Peruwelz à la frontière de France, dans la direction de Condé.	2.5	"	"	"	2.5
27	Chemin de fer partant de la station d'Antoing, se dirigeant vers la frontière de France, dans la direction de Saint-Amand, avec embranchement vers les carrières de Crève-Cœur.	"	"	10.0	"	10.0
28	Un chemin de fer de Dour à la frontière française dans la direction de Cambrai, si le Gouvernement décide qu'il y a lieu de construire cette ligne.	"	"	44.0	"	44.0
29	Section de Tournai à la frontière française, du chemin de fer d'Anvers à Douai.	"	"	45.0	"	45.0
	A reporter.	472.5	449.5	405.0	"	697.0

SITUATION DES TRAVAUX.

Des avant-projets ont été présentés pour la partie comprise entre Bruxelles (ouest) et Willebroeck. La Société a reçu des instructions pour la rédaction des projets définitifs entre Zellick et Willebroeck et elle en recevra incessamment pour la partie comprise entre Bruxelles (ouest) et Zellick. Quant à la partie entre Willebroeck et Boom, il ne pourra être statué qu'en même temps que pour la partie de Boom à Puers de la section de Boom à Baesrode dont il est question au n° 9 ci-dessus.

Entre Braine-le-Comte et Bassilly, sur une longueur de 21^k 5, le chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai doit emprunter les lignes existantes de Braine-le-Comte à Gand et de Hal à Ath. Entre Bassilly et Lessines, sur une longueur de 9^k 0. Les acquisitions de terrains sont commencées. Pour la section de Lessines à Renaix, qui mesure 19^k 5 environ, la Société n'a pas encore présenté les projets de la partie comprise entre Ellezelles et Renaix, ce qui ne permet pas au Gouvernement de statuer sur les plans de la section entre Lessines et Ellezelles.

Les travaux sont en cours d'exécution sur 24 kilomètres. Il reste à statuer sur les plans de la partie de la ligne qui avoisine Bruxelles.

La situation n'a pas changé.

Le Gouvernement attend, de la Société, les propositions nouvelles que celle-ci doit lui faire, en exécution d'instructions qu'il lui a données le 18 octobre 1875.

Ce chemin de fer est en exploitation depuis le 7 août 1876.

Comme au n° 20 ci-dessus.

Le Gouvernement ne pourra se prononcer sur les plans que la Société lui a présentés dans le courant de l'année dernière que lorsqu'il aura été statué sur le point de savoir, si le chemin de fer des carrières du bassin calcaire de Tournai sera maintenu dans la concession ou supprimé. (Voir n° 4 ci-dessus.)

Ce chemin de fer est en exploitation depuis le 22 septembre 1876.

Les travaux sont en cours d'exécution.

Ce chemin de fer est en exploitation depuis le 9 août 1874.

Le Gouvernement avait cherché à s'entendre avec la Société pour l'exécution, par les soins de celle-ci et aux frais de l'Etat d'une dérivation de l'Escaut ; mais l'entente n'ayant pu s'établir, la dérivation sera exécutée sans l'intermédiaire de la Société. Les Gouvernements belge et français se sont mis d'accord sur les conditions du raccordement, à la frontière des parties belge et française de ce chemin de fer.

La commission internationale a terminé son travail, le Gouvernement Belge a admis ses propositions et l'on espère que le Gouvernement Français ne tardera pas à faire de même.

L'observation faite au n° 23 pour la section de Renaix à Tournai est applicable à la section de Tournai à la frontière.

N° d'ordre	DÉSIGNATION DES LIGNES.	NOMBRE DE KILOMÈTRES				
		en exploitation.	en construction.	à construire.	TOTAUX par sections.	TOTAUX par numéros d'ordre.
	Report.	472 5	419 5	405.0	"	697.0
30	Section de Chimay à la frontière française du chemin de fer de Frameries à Chimay.	"	"	10.0	"	10 0
34	Chemin de fer des carrières de Quenast	7 5	"	"	"	7.5
32	Raccordement du chemin de fer des carrières de Quenast à la station de Tubize.	2.0	"	"	"	2.0
33	Raccordement du charbonnage de Fontaine-l'Évêque à la gare de ce nom.	2.0	"	"	"	2 0
	TOTAUX	481 0	419 5	415.0	"	748 5

SITUATION DES TRAVAUX.

Cette concession n'est accordée qu'à titre éventuel.

Ce chemin de fer, qui était exploité avant le 1^{er} janvier 1871, a été repris par l'État en 1872.

Exploité depuis le 1^{er} juillet 1872.

Exploité depuis le 26 juillet 1871.