

(¹)

(N° 98.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 MARS 1871.

Budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1871 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1871, qui vous est actuellement soumis, diffère de celui qui a été déposé dans la séance du 20 août 1870.

A cette époque, le Gouvernement n'avait pas encore arrêté définitivement le chiffre des allocations présumées nécessaires pour pourvoir aux dépenses de l'exploitation des lignes de chemins de fer reprises de la Compagnie des bassins houillers du Hainaut.

M. le Ministre des Travaux Publics se borna donc alors à représenter le projet de budget tel qu'il avait été établi par son prédécesseur dans le commencement de l'année 1870.

Les crédits demandés, dans ce projet primitif, s'élevaient à la somme de fr.	38,415,846
plus les sommes du budget pour ordre, montant à	1,366,000
soit un total de. fr.	<u>39,781,846</u>

et présentaient, comparativement au budget voté pour 1870 et qui s'est élevé à.	<u>40,521,160</u>
une diminution de. fr.	539,614

(1) Budget primitif, n° 28. (Session extraordinaire de 1870.)

Budget modifié par le Gouvernement, n° 55.

(2) La section centrale, présidée par M. DE NAËYER, était composée de MM. VAN OVERLOOP, KERVYN DE VOLKAERSBEKE, DELACT, LEFEBVRE, DRUBBEL et DELCOUR.

Cette diminution devait résulter notamment de la suppression du service de nuit sur certaines sections du chemin de fer, des prix plus avantageux du combustible sur lesquels on comptait à ce moment, enfin du rabais considérable sur le prix des impressions constaté aux dernières adjudications.

Les prévisions budgétaires actuelles atteignent la somme de fr. 47,668,036
Elles présentent par conséquent une augmentation de . . . 7,346,876
sur le budget de l'exercice 1870,
et de 7,886,490
sur les crédits primitivement sollicités pour le présent exercice.

En combinant les indications renfermées dans les notes préliminaires à l'appui du projet primitif et du projet de budget actuel et les chiffres des tableaux de développements qui y sont annexés, nous constatons que cette différence de 7,346,876 francs en plus avec le budget de l'année dernière se répartit, en résumé, entre les services suivants :

			AUGMENTATION.	DIMINUTION.
Administration centrale			161,960	»
Ponts et chaussées.	Bâtiments civils . . .	Augmentation.	»	5,000
	Canaux et rivières . .	»	»	120,750
	Ports et côtes	64,950	»	»
	Personnel	55,916	»	»
		120,866	125,750	
	Diminution. . fr.	4,884	»	4,884
Chemins de fer. Postes. Télégraphes.	Voies et travaux . . .	3,275,000	»	»
	Traction et matériel .	3,053,500	»	»
	Transports	1,573,700	»	»
	Postes	78,500	»	»
	Télégraphes	125,800	»	»
	Services en général . .	80,300	»	»
	Augmentation . . fr.	7,186,800	7,186,800	»
Pensions			3,000	»
			7,351,760	4,884
	Différence totale fr.		7,346,876	

Comme on le voit, l'augmentation des crédits demandés pour l'exercice 1871 s'applique presque exclusivement aux services des chemins de fer, des postes et des télégraphes.

Les dernières réformes postales, le développement toujours croissant du service des télégraphes, l'exploitation de nouvelles sections de chemins de fer dont l'ouverture a été annoncée pour l'année 1871, et surtout la reprise de 601 kilomètres du réseau de la Société générale d'exploitation, telles sont, en résumé, les causes des majorations importantes de crédits portées au projet de budget soumis, en ce moment, aux délibérations de la Chambre.

DÉPOUILLEMENT DES PROCÈS-VERBAUX DES SECTIONS.

1^{re} section. — Au chap. II, section 3, la 1^{re} section est d'avis que la Durme doit être reprise par l'État.

Elle émet le vœu que le crédit formant l'art. 29 et relatif à l'empierrement du chemin de halage, le long du canal de Plasschendaele, vers la frontière française, soit majoré au budget pour l'exercice 1872.

Elle désirerait savoir où en est le projet de construction d'un pont sur l'Escaut, à Anvers.

Au chap. II, section 4, la section demande :

1^o Qu'on procède promptement au pavage de la nouvelle crique des pêcheurs, à Ostende (art. 39) ;

2^o Que les travaux de consolidation des dunes, à Mariakerke (art. 40), soient mis en adjudication le plus tôt possible.

Au chap. II, section 6, la section attire l'attention de la section centrale sur le point de savoir s'il ne serait pas utile de fusionner le corps des ponts et chaussées avec celui des ingénieurs du chemin de fer.

Au chap. IV, section 4, la section estime qu'il y a lieu d'augmenter le traitement des percepteurs des postes de 6^e classe, qui n'est que de 900 francs.

Elle demande pourquoi le Gouvernement n'établit pas un service de malle-poste entre Saint-Nicolas et Kieldrecht (extrême frontière).

Au chap. VI, on demande la liste nominative des fonctionnaires en disponibilité, avec le chiffre des traitements en regard.

Le projet de budget est adopté.

2^e section. — La 2^e section adopte le budget à l'unanimité.

La section signale l'utilité qu'il y aurait à augmenter le nombre des bureaux de poste à la campagne, ainsi que celui des bureaux télégraphiques. Elle voudrait qu'ils fussent mis plus à portée des centres habités.

3^e section. — La 3^e section adopte le projet de budget à l'unanimité et appelle l'attention de la section centrale sur les points suivants :

1^o La tarification, dite des longs parcours par chemin de fer. Ne conviendrait-il pas de favoriser les petits parcours et d'introduire le système d'abonnement ?

2^o La tendance excessive de réglementation qui se manifeste au Département des Travaux Publics ;

3^o Les travaux hydrauliques du haut Escaut. Le Gouvernement est-il disposé à donner suite aux promesses faites de mettre les propriétés riveraines du haut Escaut à l'abri des inondations, et de favoriser la création de moyens d'irrigation ?

4° La négligence apportée à l'échenillage des arbres le long des routes, et à l'échardonnage des talus ; quant à l'échenillage, le moyen le plus efficace ne consisterait-il pas à empêcher la destruction des oiseaux insectivores ?

5° Les inconvénients qui résultent de l'institution actuelle de la *Masse d'habillement*.

4° section. — La 4° section recommande au Gouvernement d'attendre au moins une année d'expérience, avant de rendre définitives les nominations destinées à compléter le personnel des lignes reprises de la Compagnie des bassins houillers.

Les questions suivantes sont posées ensuite : Où en est le projet de répartition de barrages à établir sur la Grande-Nèthe ? — Ne conviendrait-il pas de revenir au système annoncé en 1868, concernant l'imputation des dépenses relatives à l'exploitation des stations mixtes (chap. IV) ?

Enfin, l'attention de la section centrale est attirée :

1° Sur la question des rails martelés (art. 57).

2° Sur le nombre des bureaux télégraphiques projetés. Ce nombre sera-t-il complété dans le courant de l'année 1871 ?

Le budget est adopté par deux voix et une abstention.

5° section. — La 5° section adopte le projet de budget à l'unanimité, sans observation.

6° section. — La 6° section adopte le projet à l'unanimité. La section recommande au Gouvernement de charger des ingénieurs du chemin de fer, choisis parmi les fonctionnaires les plus distingués, de missions périodiques à l'étranger, dans le but de recueillir tous les renseignements de nature à permettre à la Belgique de se tenir au courant de toutes les améliorations qui se réalisent en dehors du pays, tant sous le rapport de la construction des voies ferrées, que sous celui de leur exploitation ; elle émet le désir que les rapports des ingénieurs qui ont terminé leurs missions soient publiés dans les *Annales des Travaux Publics*.

La section engage le Gouvernement à examiner s'il n'y a pas lieu d'établir dans la Grande-Nèthe un ensemble de barrages qui profiteraient à la navigation non moins qu'aux irrigations.

Depuis plusieurs années, la ville de Malines se plaint des pertes sérieuses que lui infligent régulièrement les inondations de la Dyle, et elle réclame du Gouvernement l'exécution de travaux de défense contre ces inondations. La section engage le Gouvernement à prendre des mesures dans ce sens.

Elle signale la nécessité d'établir une écluse de garde dans le canal d'écoulement des eaux du nord de Bruges vers le port de refuge de Blankenberghe.

Elle émet le vœu de voir apporter des améliorations à la position des conducteurs des ponts et chaussées.

Elle demande à quel point en est arrivé le travail de la carte des mines.

Elle voudrait que le Gouvernement exerçât une surveillance plus active sur les chemins de fer concédés, afin de mieux assurer la sécurité des voyageurs et la sécurité des convois.

La section demande quelle suite le Gouvernement a donnée aux réclamations présentées à diverses reprises par les ouvriers de l'arsenal de Malines contre l'obligation qui leur est imposée de travailler trois quarts d'heure, sans salaire, au delà de la journée de travail, telle qu'elle a été fixée par l'art. 151 du règlement du 1^{er} septembre 1858.

La section exprime le désir que des bureaux de poste et des appareils télégraphiques à l'usage du public soient établis dans toutes les stations et, autant que possible, dans toutes les haltes.

EXAMEN DU PROJET EN SECTION CENTRALE.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

La section centrale a cru devoir poser à M. le Ministre des Travaux Publics une série de questions relatives aux divers chapitres du budget.

Nous les reproduirons dans l'ordre successif des chapitres auxquels elles se rapportent, en faisant connaître les réponses du Gouvernement et les observations que ces réponses ont soulevées au sein de la section centrale. Cette marche facilitera l'examen du budget et nous permettra de présenter à la Chambre l'exposé complet des modifications importantes qu'a subies le projet de budget pour l'exercice 1871.

Trois points, qui se rattachent à l'organisation générale du Département des Travaux Publics, ont fait l'objet de notre examen.

I. La 5^e section a attiré l'attention de la section centrale sur la tendance excessive de réglementer, qui se manifeste au Département des Travaux Publics.

La section centrale ne peut pas se rendre compte de l'exactitude de cette critique. Mais elle constate que c'est là un abus qui a été souvent et depuis longtemps reproché aux grandes administrations publiques, surtout à celles où l'exécution du service subit les exigences d'une centralisation outrée.

Il est vrai qu'au Département des Travaux Publics, les services du chemin de fer, des postes et du télégraphe réclament une réglementation toute spéciale, étendue et compliquée, à raison de la multiplicité et de la diversité des opérations qui y sont effectuées, des prescriptions rigoureuses de la comptabilité de l'État auxquelles ces opérations sont soumises, enfin des circonstances de toute nature qui entraînent tous les jours des modifications dans l'exécution des détails de l'exploitation.

Quoi qu'il en soit, la section centrale ne pourrait qu'engager le Gouvernement à combattre sérieusement la tendance signalée, s'il en constatait la réalité; car l'abus des règlements, l'intervention de l'autorité centrale poussée jusque dans les détails minimes du service, produisent l'énerverment et la confusion, plutôt que la régularité qu'on a en vue d'assurer.

Ces considérations ont amené la section centrale à s'occuper d'une question d'un intérêt plus immédiat et qui mérite la plus sérieuse attention.

Il existe, notamment pour l'administration des chemins de fer, postes et télé-

graphes, une quantité innombrable d'instructions sous la forme de lois, d'arrêtés royaux ou ministériels, de circulaires, d'ordres de service et d'ordres spéciaux.

Chacune des branches de service qui composent l'administration centrale formule les instructions qui la concernent.

Ces instructions vont prendre place dans le Recueil, les unes à la suite des autres.

Tantôt les arrêtés et les décisions sont connexes pour les divers services, tantôt il s'agit de dispositions réglementaires qui ne sont applicables qu'à une spécialité de service; les unes ont un caractère permanent, les autres renferment des dispositions dont la durée n'est que temporaire; toutes sont disséminées dans un grand nombre de volumes, sans distinction d'objet ni de service.

D'un autre côté, alors qu'il importe que l'unité de vue la plus complète préside à la rédaction des règlements, il n'existe pas, que nous sachions, un bureau central de réglementation, chargé spécialement de revoir les projets d'instructions, de les coordonner et de conserver l'harmonie qui doit régner entre les dispositions réglementaires afférentes au même objet.

Quand on considère les vastes proportions de l'administration des chemins de fer, la grande diversité des services qui s'y rattachent, l'importance qu'il y a pour les fonctionnaires de pouvoir toujours consulter aisément toutes les instructions dont ils doivent faire l'application dans leur propre service, on se demande si la marche suivie par l'administration n'est pas susceptible d'amélioration.

La section centrale a jugé à propos d'en faire l'objet d'une question à M. le Ministre des Travaux Publics; elle a demandé à ce haut fonctionnaire s'il ne serait pas utile de *codifier* les règlements relatifs aux divers services qui ressortissent au Département des Travaux Publics.

M. le Ministre a répondu en ces termes :

« La question de la section centrale s'applique sans doute à la législation qui régit les diverses branches de service du Département et non à l'organisation de l'administration. Les arrêtés organiques relatifs au service du personnel du Département ont été réunis ou codifiés depuis longtemps.

» Quant à la législation, il faut distinguer entre les différentes branches de l'administration, qui sont :

- » 1° Le secrétariat général et la régie des chemins de fer ;
- » 2° Le service des chemins de fer concédés en exploitation ;
- » 3° La direction générale des ponts et chaussées et des mines ;
- » 4° La direction générale des chemins de fer de l'État, des postes et télégraphes.

» *Secrétariat général.*

» Il a dans ses attributions spécialement la comptabilité et les pensions.

» Tout ce qui concerne la comptabilité a été réuni par le Département des Finances, en dernier lieu en 1868, sous le titre de : *Recueil des lois et arrêtés relatifs à la comptabilité publique.* (Bruxelles, Hayez, 1868).

» Le même département a publié dans le temps les lois sur les pensions et les statuts des caisses des veuves qui ont du reste été reproduites dans divers recueils,

et spécialement dans les *Annales des Travaux Publics*, pour ce dernier Département.

» Deux fonctionnaires de ce Département, MM. Iacomblé et André, ont publié, en outre, des monographies, l'une sur la comptabilité, l'autre sur les pensions et la caisse des veuves du Ministère des Travaux Publics.

» *Chemins de fer concédés en exploitation.*

» La législation des chemins de fer concédés n'est pas très-étendue. Elle se compose de la loi sur les concessions de péages, des arrêtés d'exécution de cette loi, de la loi de 1843 sur la police des chemins de fer et de quelques dispositions de police, de la loi intervenue en dernier lieu sur les chemins de fer concédés.

» A côté des mesures générales, il y a les diverses lois de concession de chemins de fer, les cahiers des charges, etc. Le Département des Travaux Publics s'est occupé de réunir, de concert avec le Département des Finances, toutes les lois, tous les arrêtés et contrats relatifs aux chemins de fer concédés.

» L'on peut citer, parmi les publications sur ce sujet, la monographie de Jules Gendebien, avocat à Bruxelles, et le code de Lamé-Fleury pour la France.

» *Ponts et chaussées et mines.*

» Les ponts et chaussées comprennent les voies de terre et les voies navigables

» Depuis longtemps, les services des ponts et chaussées ont fait l'objet, en France, de recueils, de codes et de nombreux traités. M. Labye, ingénieur des ponts et chaussées à Liège, a réuni en un volume toutes les lois et tous les règlements sur la matière.

» Les mines ont également fait l'objet en France de recueils et de codes. En Belgique, la législation a été réunie en un volume par MM. Chicora et Dupont, fonctionnaires du Département des Travaux Publics.

» *Chemins de fer, postes et télégraphes.*

» La législation relative aux chemins de fer de l'État est composée d'un certain nombre de lois et de règlements. Toutes les dispositions sont insérées dans un recueil intitulé : *Recueil administratif des lois, arrêtés et décisions concernant les chemins de fer, les postes et télégraphes*, qui se publie depuis l'année 1851. A côté de ce recueil, il y en a un autre qui renferme les ordres de service. Des tables facilitent les recherches.

» L'administration s'applique à grouper toutes ces pièces par branche de service en les ramenant à ce qui est resté en vigueur. Ainsi, toutes les dispositions quelconques concernant le service des postes ont été réunies et coordonnées d'une manière complète jusqu'à l'année 1868. Le personnel des télégraphes possède un règlement comprenant toutes les instructions relatives à la télégraphie proprement dite.

» La diversité des services ressortissant au chemin de fer n'a pas permis d'établir une codification unique pour cette branche d'administration ; mais il

existe déjà un certain nombre de règlements spéciaux et l'on s'occupe, en ce moment, d'un travail général de révision et de coordination, déjà en partie terminé, qui est un acheminement vers l'établissement d'une codification complète, d'abord pour chacune des grandes divisions du service et ensuite pour l'ensemble de l'exploitation des chemins de fer.

» Il est à remarquer, au surplus, que si les arrêtés, règlements et instructions, publiés successivement, sont confondus dans un recueil unique pour les 3 branches de l'administration, les actes sont classés de telle sorte que le personnel de chaque service peut toujours y retrouver aisément tout ce qui concerne ses attributions particulières.

» L'administration trouve en outre, dans ce mode de publication, l'avantage de pouvoir initier son personnel aux différentes branches de service, ce qui permet de l'utiliser suivant les nécessités des circonstances, et de réaliser des économies. »

La section centrale engage le Gouvernement à poursuivre, avec activité et sans relâche, le travail de révision et de coordination dont s'occupe le Département des Travaux Publics et qui constitue, ainsi qu'il résulte des renseignements qui précèdent, une œuvre indépendante de la publication ordinaire des instructions par la voie des Recueils. La codification des règlements relatifs aux divers services qui dépendent de ce Département ministériel sera un bienfait pour le public et pour l'administration elle-même.

II. En principe, le fonctionnaire est obligé de résider au lieu où il exerce ses fonctions.

La résidence dans un autre lieu entraîne des inconvénients graves et le service en souffre nécessairement. Cela est vrai surtout pour les fonctions qui, par leur nature, mettent celui qui en est investi en rapport avec le public ; il faut qu'on puisse avoir facilement accès jusqu'à lui, soit pour réclamer son action dans le cas où elle est nécessaire, soit pour le consulter dans les choses qui rentrent dans ses attributions. Ces considérations ont engagé la section centrale à poser à M. le Ministre des Travaux Publics la question suivante :

La section centrale, estimant que les fonctionnaires doivent résider dans leurs ressorts, demande comment il se fait que ce principe n'est point appliqué, notamment dans l'administration des postes et dans celle des chemins de fer, ni pour la surveillance des chemins de fer concédés ?

M. le Ministre a donné à cette question la réponse suivante :

« En ce qui concerne les ponts et chaussées, le territoire du Royaume est partagé en autant de directions qu'il y a de provinces.

» A la tête de chaque province est placé un ingénieur en chef qui réside au chef-lieu.

» Chaque province est subdivisée en arrondissements, et chaque arrondissement en districts.

» Ces subdivisions sont établies d'après l'importance et l'étendue du service qui comprend les canaux, rivières, routes et *chemins de fer concédés*, sans tenir compte des circonscriptions administratives et judiciaires.

» Les résidences des ingénieurs et conducteurs placés à la tête des arrondissements et des districts sont généralement fixées dans une localité qui touche à l'une ou à l'autre partie de leur service, et où ils trouvent les facilités nécessaires pour se rendre sur toutes les voies de communication qu'ils sont chargés de surveiller.

» Il s'ensuit que la généralité des membres du corps des ponts et chaussées résident dans leurs *ressorts* et que la question posée par la section centrale ne leur semble pas applicable.

» En ce qui concerne les chemins de fer, les postes et les télégraphes, l'administration estime avec la section centrale que les fonctionnaires chargés des services d'exécution doivent résider au centre de leurs ressorts. Ce principe a été appliqué au chemin de fer de l'État, à l'occasion de la reprise des lignes cédées par la Société générale d'exploitation, en vertu de la convention de 25 avril 1870.

» Il le sera très-incessamment à l'administration des postes.

» L'administration considère cette mesure comme le seul remède aux excès de centralisation dans lesquels on est tombé, au grand préjudice de l'intérêt du service, et comme le moyen le plus efficace pour rendre les responsabilités réellement sérieuses.

» Il lui est démontré que ce qui avait paru praticable à une certaine époque, à cause des facilités de communication et de la simplicité relative du service, est devenu impossible aujourd'hui. Le service a pris un développement qui exige impérieusement une autre organisation; la direction générale doit être dégagée des détails qui sont exclusivement d'exécution, et il faut qu'une part de sa responsabilité soit attribuée aux inspecteurs d'arrondissement qui doivent être traités comme chefs de service, à l'exemple de ce qui se fait en Allemagne, en France, en Hollande et partout où la poste est bien organisée.

» Quant aux chemins de fer concédés en exploitation, un arrêté royal du 25 mars 1866 a placé dans les attributions des ingénieurs des ponts et chaussées le service de surveillance des travaux d'entretien de la voie et des constructions.

» Il ne semble pas qu'il y ait lieu de faire davantage à présent. Il ne faut pas, d'ailleurs, perdre de vue que, sous le rapport de l'exploitation proprement dite, le Gouvernement n'a qu'un service de pure surveillance et de contrôle. Ce service est confié à plusieurs fonctionnaires attachés au département: il se compose d'un inspecteur général, de deux inspecteurs, de deux contrôleurs et d'un ingénieur en chef, qui se rendent sur les lignes.

» Enfin, en ce qui regarde les télégraphes, le service ne comporte pas encore plusieurs circonscriptions territoriales. — La résidence du chef de service doit donc être maintenue à Bruxelles. »

La section voit avec satisfaction que le Gouvernement admet, en principe, que le fonctionnaire est obligé de résider au lieu où il exerce ses fonctions; elle espère que M. le Ministre des Travaux Publics tiendra la main à l'application de ce principe, et qu'il donnera suite aux vues annoncées pour le service de la poste.

III. Les arrêtés royaux du 23 septembre 1865 et du 1^{er} mai 1866 décrètent une tenue de service et une tenue de cérémonie pour les fonctionnaires et employés ressortissant au Département des Travaux Publics.

L'art. 9 du premier de ces arrêtés charge le chef du Département de compléter l'institution de la masse d'habillement, créée pour le personnel inférieur de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, et d'y admettre, comme associés, les fonctionnaires et employés relevant du Ministère des Travaux Publics.

Aux termes de l'art. 38 de l'arrêté ministériel du 30 décembre 1866, la participation à la masse est obligatoire pour tous les fonctionnaires et agents astreints à porter l'uniforme ou la tenue de service. — Elle est facultative pour les autres agents.

Le paiement de l'uniforme a lieu au moyen de retenues mensuelles établies par douzièmes pour la tenue de service, et par treizièmes pour la tenue de cérémonie. (Art. 39 du même arrêté.)

Le montant des retenues opérées sur les états de traitement est porté au compte de la masse par les soins de l'administration de la trésorerie. Les fonds provenant des retenues effectuées sur les états de salaires sont versés au Trésor par les soins de l'administration centrale, à charge du budget des recettes et dépenses pour ordre. (Art. 47, *ibid.*)

Au sujet de la masse d'habillement, la section centrale a demandé à M. le Ministre des Travaux Publics quel est, depuis l'origine de l'institution, le montant des sommes produites par la retenue de 10 p. % sur les remboursements effectués par le fonds d'habillement? Quel usage a-t-il été fait de ces sommes? Sur quel chapitre du budget et de quelle manière est-il pourvu aux frais d'administration de ce fonds? A quel chiffre montent ces frais?

M. le Ministre nous a fait parvenir sur ces points les explications suivantes :

« La disposition qui autorise un prélèvement de 10 p. % sur les bonis à rembourser, sauf le cas de versement à la Caisse d'épargne, n'a été inscrite dans le règlement de la masse d'habillement, qu'à partir du 30 décembre 1866.

» Le montant de ces prélèvements qui a servi, en partie, à couvrir les frais généraux, s'est élevé :

» En 1867, à.	fr. 3,425 59
» En 1868, à.	6,597 38
» En 1869, à.	5,772 12
» En 1870, à.	5,540 33

» Ces sommes sont acquises au fonds de masse qui est la propriété des associés.

» De même que toutes les retenues opérées au profit de l'institution, elles sont déposées dans les caisses du Trésor et figurent dans les évaluations portées au budget des recettes et des dépenses pour ordre. (*Voir* art. 28 du budget de 1871.)

» Ensuite d'une délibération du comité administratif de la masse, en date du 17 janvier dernier, délibération qui a été approuvée par décision ministérielle en date du même jour, la retenue de 10 p. %, ne sera plus opérée dans l'avenir.

» La masse d'habillement du Département des Travaux Publics est admi-

nistrée gratuitement par un comité composé de fonctionnaires désignés par le Ministre. Ce comité est secondé, pour le service central, par quelques employés dont le traitement est imputé à charge de l'art. 78 du budget de ce Département. (Traitement des fonctionnaires et employés des services en général.)

» Ainsi que cela se pratique pour la masse du Département des Finances, chaque année, une somme de 9,000 francs est prélevée sur les fonds de la masse du Département des Travaux Publics, pour être versée au Trésor public, à titre de remboursement de la part des frais d'administration incombant à ces institutions.

» Outre cette dépense de 9,000 francs, la masse supporte les frais d'expertises et d'assurances, les pertes, avaries, déficits irrécouvrables, etc., lorsque les prescriptions réglementaires ont été observées. En 1869, les dépenses de ces divers chefs se sont élevées à 3,983 francs, ce qui porte à près de 13,000 francs le chiffre des frais généraux. »

La section centrale croit devoir rappeler à M. le Ministre des Travaux Publics que le règlement ministériel du 30 décembre 1866 n'a pas encore été revêtu de la sanction royale, bien qu'une disposition de ce règlement, l'art. 80, porte formellement qu'après trois années d'expérience, l'institution sera soumise à la sanction du Roi.

EXAMEN DES ARTICLES.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 2. *Traitements des fonctionnaires et employés.*

Afin de mettre la Chambre à même de se rendre un compte exact de l'augmentation de la somme demandée à cet article pour l'exercice 1871, nous résumerons, dans un travail d'ensemble, les motifs développés dans les diverses notes accompagnant les trois projets du budget qui ont été soumis aux Chambres (1).

La somme proposée primitivement pour 1871 était de . . . fr.	724,505
Celle votée pour 1870, de	757,103
Diminution pour 1871 fr.	<u>32,600</u>

Mais cette diminution n'était qu'apparente, car si l'on fait attention au transfert de 46,600 francs à l'art. 70 (69 du premier projet), il y avait, en fin de compte, une augmentation de fr. 14,000 sur l'exercice précédent. Cette augmentation était justifiée par le développement graduel des services du chemin de fer, des postes et des télégraphes.

(1) Premier projet déposé dans la séance du 25 janvier 1870, première session de 1869-1870, n° 59, XI. — Deuxième projet déposé dans la séance du 20 août 1870, n° 28. — Troisième projet déposé dans la séance du 20 décembre 1870, n° 55.

La somme proposée *en dernier lieu* pour 1871, s'élève à . fr. 816,465
 et présente donc une majoration de 91,960
 sur le chiffre primitivement proposé.

Ces 91,960 francs, ajoutés aux 14,000
 d'augmentation constatée plus haut, forment une différence totale
 en plus de fr. 105,960
 sur les crédits votés pour 1870.

Cette différence s'applique presque entièrement à l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes.

Voyons, en effet, quelle en est la répartition entre les quatre littéras de l'art. 2.

Litt. A. *Secrétariat général et régie.*

Somme votée pour 1870 fr. 140,680
 — sollicitée primitivement pour 1871 140,680
 — demandée dans le projet de budget amendé 159,500
 Différence en plus pour 1871 . . . fr. 18,820

Cette augmentation sera affectée au nouveau personnel adjoint au secrétariat général et à la régie, par suite de la reprise des lignes de la Société générale d'exploitation.

Litt. B. *Ponts et chaussées et mines.*

Crédit voté pour 1870 fr. 119,200
 — proposé dans les projets de budget primitifs pour 1871 119,200
 — proposé en dernier lieu 121,700
 Soit une augmentation de . . . fr. 2,500

Cette augmentation est la conséquence de la création d'un bureau spécialement chargé du classement et de la conservation des plans et des archives des ponts et chaussées.

Litt. C. *Chemins de fer, postes et télégraphes.*

Somme votée pour 1870 fr. 462,225
 — demandée primitivement pour 1871 429,625
 — demandée en dernier lieu pour 1871 500,265

L'augmentation de 1871 sur 1870 serait donc de 38,040

Toutefois en comparant le chiffre demandé primitivement . . . 429,625
 avec le chiffre demandé en dernier lieu 500,265
 nous constatons une augmentation de 70,640

Et si l'on considère que le chiffre proposé d'abord présentait, en réalité, une majoration de 14,000
 sur la somme votée pour 1870, ainsi que nous l'avons dit plus haut,
 on constate une augmentation totale de fr. 84,640

somme destinée aux extensions de cadre nécessitées par le développement qu'a pris le service de l'administration centrale à raison de l'adjonction des lignes reprises des bassins houillers et de l'ouverture de nouvelles sections de chemins de fer ainsi que de l'extension continue et graduelle que prennent les services des postes et des télégraphes.

Litt. D. Surveillance des chemins de fer concédés.

Crédit voté en 1870.	fr.	35,000
— proposé primitivement pour 1871		35,000
— — en dernier lieu.		35,000
Donc aucune différence à noter.		
Remarquons seulement que l'allocation en 1868 étant de . . .		33,500
et en 1869 de		35,000
il y a eu en 1869 une augmentation sur 1868 de	fr.	<u>1,500</u>

Au sujet du service de la régie, la section centrale a adressé au Gouvernement la question suivante :

En quoi consiste le service de la régie mentionnée à l'art. 2, *litt. A*, du budget ? La section centrale demande communication d'un tableau, pour les années 1862, 1863, 1870 et 1871, du personnel de ce service, avec indication des grades hiérarchiques, des traitements, indemnités de déplacements, frais de loyer, de bureau et autres dépenses quelconques.

Voici, à cet égard, les renseignements qui ont été fournis par M. le Ministre :

« La régie est chargée du paiement des salaires de tous les ouvriers du chemin de fer et du télégraphe. C'est le but de cette institution.

» La somme des salaires s'élève annuellement à plus de dix millions de francs.

» Les paiements ont lieu à pied d'œuvre, de la manière suivante :

» 1^o Chaque quinzaine, en ce qui concerne l'arsenal de Malines, qui compte dix-sept à dix-huit cents ouvriers de toute catégorie ; 2^o chaque mois, pour les ouvriers répartis dans les divers ateliers, les stations et sur toutes les sections des lignes du railway.

» Avant la reprise des lignes que l'État exploite aujourd'hui depuis le 1^{er} janvier 1871, le nombre d'ouvriers attachés aux différents services, à l'entretien et l'amélioration des voies, aux transports, à la traction, à l'éclairage, etc., était en moyenne de douze mille ; ce nombre augmentait suivant l'importance des transports ou des travaux de toute nature qui s'effectuaient le long des voies et dans les stations.

» Il va nécessairement encore augmenter dans une forte proportion par suite de la reprise des nouvelles lignes et l'on ne croit pas exagérer en le portant à un quart au moins en sus du nombre existant avant cette reprise.

» La régie a particulièrement pour objet de constater l'existence de chacun des ouvriers portés dans les états dressés par les ingénieurs, chefs de section ou chefs de station. Chacun des ouvriers doit venir individuellement toucher son salaire des mains du délégué de la régie. C'est donc un contrôle. — Elle vérifie aussi les chiffres et calculs portés dans les états de salaires.

» Le tableau ⁽¹⁾ contient les renseignements demandés par la section centrale concernant le personnel de la régie, et la dépense de ce service pendant les années 1862, 1863, 1870, et pour 1871.

» Il est à remarquer que, depuis 1862, plusieurs sections ont été livrées à l'exploitation, entre autres, celle de Bruxelles à Louvain (directe), Braine-le-Comte à Gand, Hal à Ath et Tournay à Blandain, ce qui explique l'augmentation des frais de déplacements depuis 1862. »

Le service de la régie n'ayant qu'un rapport très-indirect avec le secrétariat général, la section centrale désire qu'à l'avenir, la somme affectée à ce service fasse l'objet d'un *littéra* particulier. L'économie résultant de la suppression d'un directeur spécial et dont il est question dans les observations du tableau (annexe n° 1) ne lui paraît pas réelle; car si cette réunion a permis de supprimer un directeur de ce service spécial, n'a-t-il pas fallu porter à deux le nombre des directeurs au secrétariat général?

ART. 4. *Traitements et salaires des huissiers, messagers, concierges et gens de service.*

Le chiffre de 92,600 francs sollicité actuellement présente, sur la somme votée pour 1870, une augmentation de 28,800 francs.

Cette augmentation est due, dit la note préliminaire, à l'extension générale du service et à la dispersion des nombreux locaux qu'occupent les bureaux du Département des Travaux Publics.

Le Gouvernement a reconnu, il y a bien des années déjà, l'utilité que présenterait la concentration des bureaux pour l'administration centrale du Département des Travaux Publics. La section centrale engage M. le Ministre à ne pas perdre de vue l'étude de cette question.

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.

ART. 7. *Entretien ordinaire et amélioration des routes, construction de routes nouvelles et subsidés.*

Le crédit demandé s'élève à 3,209,080 francs; il est le même que celui voté pour 1870.

On lit à ce sujet dans la note explicative: « Les baux d'entretien de toutes les routes de l'État *expirant le 30 avril 1871* et devant être renouvelés pour cette époque, ce n'est que d'après les résultats des adjudications à intervenir qu'il sera possible d'établir exactement le montant des dépenses auxquelles il y aura lieu de pourvoir. »

A propos de la construction des routes nouvelles, un membre ayant demandé quels sont les principes généralement admis pour l'allocation des subsidés, nous avons cru utile de reproduire les explications qui sont données sur ce point dans

(1) Voir annexe n° 1.

le rapport de l'honorable M. Descamps du 12 mai 1870 : « Le Département des Travaux Publics intervient dans les frais de construction de chemins vicinaux de grande communication et de chaussées communales, lorsqu'il est démontré que les subventions de la province et du Département de l'Intérieur, ainsi que les ressources des communes, ne suffisent pas pour couvrir les dépenses d'exécution, et, bien entendu, pourvu que les voies de communication, en faveur desquelles le Département des Travaux publics est sollicité, se trouvent dans les conditions indiquées par le libellé de l'article, c'est-à-dire qu'elles réunissent des routes de grande voirie, servent de raccordement aux sections de chemins de fer ou aboutissent à des canaux ou rivières. »

La section centrale ayant demandé au Gouvernement quelles mesures il se propose de prendre pour arriver au pavage de la route, tracée par le génie militaire, conduisant du fort de Hoboken au fort de Wyneghem, M. le Ministre des Travaux Publics a répondu « que cette affaire n'est pas terminée, et qu'on attend » des renseignements de l'administration des ponts et chaussées dans la province » d'Anvers. »

ART. 8. *Plantations de toute nature le long des routes, etc.*

On se plaint de la négligence de l'administration qui omet de faire écheniller les arbres le long des routes de l'État et échardonner les talus. La section centrale s'étant fait l'écho de ces plaintes, le Gouvernement y a répondu en ces termes :

« Les députations permanentes des conseils provinciaux ordonnent l'échenillage des arbres, arbustes, haies et buissons, conformément à la loi du 26 ventôse an iv.

» Il est toujours procédé rigoureusement à ces opérations en ce qui concerne les plantations des routes de grande voirie.

» Afin de rendre cette mesure plus efficace, le Gouvernement a engagé récemment les députations permanentes à prescrire un troisième échenillage pendant les mois d'octobre et de novembre. »

L'administration doit surveiller, avec une attention particulière, l'exécution d'une mesure que l'intérêt de l'agriculture commande si impérieusement. Elle doit donner l'exemple aux particuliers, car c'est pour ces opérations qu'on peut dire que la négligence de quelques uns suffit pour détruire l'effet des soins qu'auraient pris tous les autres.

La destruction des oiseaux insectivores a été signalée au Gouvernement par les Sociétés et les Commissions d'agriculture comme la cause de la multiplication sans cesse croissante des insectes qui dévorent les fruits de la terre.

Le Gouvernement avait proposé, dans ce but, une modification à la loi du 26 février 1846 sur la chasse ; mais la modification proposée ne tendait qu'à insérer le principe dans la loi ⁽¹⁾. La section centrale prie le Gouvernement

(1) Rapport fait, au nom de la section centrale, par M. de Lexhy, sur les modifications à la loi sur la chasse, déposé dans la séance du 18 mai 1870. (Documents parlementaires, n° 209.)

de présenter, dans un avenir prochain, un nouveau projet de loi complet sur cette importante matière; elle appelle également son attention sur l'utilité qui pourrait résulter d'une loi imposant aux propriétaires l'obligation d'échardonner.

SECTION III.

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

L'assainissement des polders du pays de Waes intéresse, à un haut degré, l'hygiène publique et la richesse nationale. Dès le 5 mai 1865, des membres de la Chambre ont appelé sur cet objet l'attention de la Législature. A partir de cette époque, les réclamations en faveur des polders ont été renouvelées annuellement par les Représentants de l'arrondissement de Saint-Nicolas. L'honorable M. Vleminckx, si compétent en matière d'hygiène, a fait ressortir, à diverses reprises, la nécessité de prendre des mesures énergiques pour diminuer les ravages des fièvres paludéennes. Le Ministère des Travaux Publics qui, en 1865, estimait que les travaux à exécuter dans les polders ne le concernaient pas, reconnut, en 1866, l'utilité d'un travail d'ensemble et s'engagea, en 1868, à s'occuper sérieusement de la question. Dans la séance du 24 décembre 1869, M. Frère-Orban, Ministre des Finances, s'exprima en ces termes sur un amendement déposé par l'honorable M. Van Overloop : « Le Gouvernement a fait une » déclaration très-expresse; il s'est engagé à instituer une commission chargée » d'examiner la question d'assainissement, se réservant, après avoir pris » des arrangements avec les intéressés, de soumettre une proposition à la » Chambre. »

La section centrale ayant demandé quelle mesure le Gouvernement a prise jusqu'ici pour l'assainissement des polders du pays de Waes, M. le Ministre lui a fait parvenir la réponse suivante :

« Le Gouvernement n'a pas perdu de vue la question de l'assainissement et de l'assèchement des polders de la partie du pays de Waes qui est voisine de l'Escaut et dont les eaux s'écoulent dans ce fleuve.

» Convaincu de l'importance de cette question, le Département des Travaux Publics a, par un arrêté de date récente, institué une commission chargée de rechercher et de proposer les mesures à prendre et les travaux à exécuter pour assurer, d'une manière efficace, l'assèchement des polders du pays de Waes dont les eaux s'évacuent dans l'Escaut, par le Melkader.

» Cette commission est composée d'un officier du génie, d'un ingénieur des ponts et chaussées et d'un délégué des directions des polders intéressés. »

La section centrale espère que le Gouvernement mettra immédiatement cette commission à l'œuvre et qu'il sera fait droit aux réclamations des polders du pays de Waes.

Dans la séance du 27 janvier 1866, l'attention de la Chambre a été appelée sur la situation de la Durme, que le Département des Travaux Publics considérait comme un cours d'eau provincial.

C'est là une erreur manifeste, disait-on. La Durme est un bras de l'Escaut, fleuve qui se divise à Thielrode en deux branches, dont l'une remonte vers Lokeren, et dont l'autre se dirige vers Gand. La première de ces branches qui est la Durme, constitue un large cours d'eau navigable, qui, à ce titre, fait partie du domaine public de l'État.

Mais, en vertu de l'arrêté du 17 décembre 1819, l'administration en a été confiée à la province de la Flandre orientale.

A partir de 1850, le Gouvernement, ayant adopté le principe de la centralisation des grands cours d'eau, a été amené à reprendre successivement l'administration de cours d'eau beaucoup moins importants que la Durme. Cette exclusion se comprend d'autant moins que, en amont de Lokeren, l'État administre le Moervaert et le Zuidleede, qui prennent le nom de Durme à leur confluent, laquelle Durme, en aval de Lokeren, à Thielrode, se jette dans l'Escaut, également administré par l'État. En outre, l'État afferme la pêche dans la Durme.

Ces observations, qui nous paraissent être de nature à justifier la reprise de l'administration de cette rivière par l'État, ont engagé la section centrale à demander à M. le Ministre des Travaux Publics pourquoi l'État n'a point encore opéré cette reprise ?

Voici la réponse de M. le Ministre :

« L'administration de la Durme a été remise à la province de la Flandre orientale en vertu de l'arrêté royal du 17 décembre 1819.

» La province de la Flandre orientale a, dans le temps, demandé, comme elle le fit pour le Moervaert, que l'État reprît l'administration de la Durme.

» Mais cette reprise n'a point eu lieu.

» Si le Gouvernement a fait construire une écluse dans le lit de la Durme, au confluent du Moervaert et de la Zuidleede, cette écluse doit être considérée comme faisant partie des ouvrages du Moervaert, attendu que c'est au point de vue de l'écoulement des eaux de cette voie navigable qu'elle a été établie.

» D'ailleurs, la loi du 18 juin 1846, en vertu de laquelle la reprise de l'administration du Moervaert a eu lieu par l'État, a formellement exclu de cette reprise les cours d'eau qui se rattachent audit canal et parmi lesquels se trouve comprise la Durme. Cela est si vrai, que lorsque la loi précitée a mis à la disposition du Gouvernement une somme de 500,000 francs, pour être affectée, en partie, au recreusement du Moervaert, elle a expressément stipulé que la partie à recreuser s'étendait depuis Rodenhuisen *jusqu'à la naissance de la Durme*, à Splettersput.

» C'est là une preuve convaincante qu'elle a entendu que cette rivière serait laissée en dehors de l'administration de l'État.

» A une autre époque, la Législature a encore décidé la reprise par l'État de l'administration de trois voies navigables qui étaient administrées par les provinces où elles sont situées : ces voies navigables sont la Grande-Nêthe, l'Yser et le canal de Plasschendaële, par Nieupoort et Furnes, à la frontière française.

» Mais en décidant cette mesure, qui fut précédée de la présentation par le Ministre des Travaux Publics, ensuite d'une résolution de la Chambre des Représentants du 18 février 1855, d'un rapport sur la reprise par l'État de divers

canaux et cours d'eau (Documents parlementaires, n° 16, session de 1853-1854), *les Chambres législatives ont écarté toutes les autres propositions de reprise.*

» Bien qu'il n'eût pas été directement question de la Durme, ce vote, qui eut lieu à l'occasion de la fixation du budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1854, s'y applique implicitement et confirme donc ce qui avait déjà été décidé antérieurement quant à cette rivière.

» Si la pêche est affermée dans la Durme, elle doit l'avoir été par l'administration des domaines. C'est là un fait qui n'est point à la connaissance du Département des Travaux Publics qui recueillera à cet égard des renseignements précis auprès de celui des Finances. »

Malgré ces considérations, et eu égard surtout à l'importance de ce cours d'eau, la section centrale croit devoir insister pour que le Gouvernement reprenne l'administration de la Durme.

La section centrale, chargée d'examiner le premier projet de budget pour 1871, avait prié le Département des Travaux Publics de vouloir bien lui indiquer, pour les diverses voies navigables du pays, la longueur kilométrique, la largeur de ces voies, le coût de construction et d'amélioration, la hauteur d'eau, les dimensions des sas des écluses, et de mentionner les voies navigables qui sont pourvues de chemins de halage pavés.

En réponse à ces diverses questions, M. le Ministre a fait parvenir à la section centrale une série de tableaux qui sont publiés, comme annexes, au rapport de l'honorable M. Descamps.

Deux indications, très-utiles à connaître, avaient été omises : 1° la mention de la largeur des sas des écluses ; 2° celle du développement des chemins de halage pavés. Votre section centrale actuelle a prié M. le Ministre des Travaux Publics de vouloir faire compléter ces tableaux.

La réponse de M. le Ministre est conçue en ces termes :

« On a réuni dans le tableau ci-joint les renseignements demandés par la section centrale de la Chambre des Représentants, chargée de l'examen du projet du budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1871, au sujet de la longueur des sas des écluses établies sur les voies navigables administrées par l'État (1).

» Les données que possède le Département des Travaux Publics en ce qui concerne le développement des parties pavées des chemins de halage des mêmes voies navigables, ne sont pas assez précises pour qu'il lui soit possible de fournir à cet égard un travail complet, susceptible de recevoir de la publicité par son insertion dans le rapport de la section centrale.

» Le Département des Travaux Publics se réserve de recueillir, sur la question dont il s'agit, des renseignements complets, qui pourront être ultérieurement communiqués à la Chambre des Représentants. »

Les art. 11 à 37 qui forment la section III et qui ont donné lieu aux observa-

(1) Voir annexe n° 2.

tions précédentes présentent, comparés au budget de 1870, une diminution de 120,750 francs.

Le premier projet de budget avait réduit les allocations de l'année dernière de 55,250 francs. De nouvelles réductions, jusqu'à concurrence de 65,500 francs, sont apportées par le projet actuel, les dépenses en vue desquelles cette somme avait été laissée au projet primitif n'étant pas indispensables dans le cours du présent exercice.

Les diverses allocations maintenues au projet s'élèvent à la somme de 1,769,650 francs, et la justification détaillée en est fournie dans les deux notes préliminaires pour les travaux d'entretien extraordinaire offrant de l'importance.

ART. 14. Entretien ordinaire et extraordinaire, et dépenses d'exploitation des canaux et rivières.

Conformément au vœu exprimé par la 6^e section, la section centrale a posé à M. le Ministre des Travaux Publics la question suivante :

Où en est le projet de répartition de barrages à établir sur la Grande-Nèthe ?

Voici la réponse de M. le Ministre :

« Un avant-projet a été présenté, dans ces derniers temps, au Département des Travaux Publics, pour la continuation des travaux d'amélioration du régime de la Grande-Nèthe.

» La dépense à résulter de la mise à exécution de ce projet, qui comprend la construction de six ponts-barrages, est estimée à la somme de 300,000 francs.

» Sur la demande qui lui a été adressée par le Département des Travaux Publics, l'autorité provinciale d'Anvers a admis, en principe, qu'elle interviendrait pour une somme de 60,000 francs, dans celle prémentionnée de 300,000 francs, mais l'offre faite par la députation permanente du conseil provincial d'Anvers n'a pas encore reçu la sanction requise de ce conseil.

» Le Gouvernement se réserve de déterminer le moment qui lui paraîtra opportun pour soumettre aux Chambres législatives, une proposition tendante à ce que tout ou partie de la part d'intervention de l'État soit mis à sa disposition, à titre de crédit spécial, ainsi que l'ont fait, en ce qui concerne les travaux d'amélioration antérieurement entrepris, les lois du 8 mars 1858 et du 8 septembre 1859.

» Dans la pensée, toutefois, qu'il y a lieu de donner suite au projet dont il s'agit, en procédant à l'établissement des ponts-barrages qu'il comporte, au fur et à mesure des ressources dont on pourra disposer, le Département des Travaux Publics a, en conformité de la proposition du comité permanent consultatif des travaux publics, pris des mesures pour qu'il soit, dès maintenant, procédé à la rédaction du projet définitif du pont-barrage de Zoerle-Perwys. »

Nous espérons que le Gouvernement pourra donner suite, dans un avenir prochain, aux bonnes intentions exprimées dans la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics.

ART. 22. Escaut.

Quelles mesures le Gouvernement se propose-t-il de prendre pour procurer

aux prairies riveraines du Haut-Escaut les moyens d'irrigation et pour remédier à la situation fâcheuse résultant des travaux qui ont été exécutés dans l'intérêt de la navigation ?

Cette question transmise à M. le Ministre des Travaux Publics a reçu la réponse suivante :

« Appelé par sa mission gouvernementale à sauvegarder, autant qu'il était en lui, les divers intérêts engagés dans la question, le Gouvernement a toujours cherché à combiner les ouvrages qu'il entreprenait pour l'amélioration de la navigation sur les fleuves et rivières navigables administrés par l'État, de manière à contrarier le moins possible l'assèchement et l'irrigation des propriétés riveraines de ces cours d'eau, et à faciliter même, s'il en trouvait les moyens, ces deux opérations si intéressantes pour l'agriculture.

» Ses efforts constants ont toujours tendu à préparer les choses de telle façon que les propriétaires intéressés pussent, en se constituant en associations de wateringues, assurer, pour le mieux de leurs intérêts, l'assèchement de leurs terres et l'irrigation de leurs prairies.

» L'institution d'associations de wateringues a été maintes fois recommandée par le Gouvernement aux riverains des fleuves et rivières administrés par l'État, comme un moyen efficace et peu dispendieux d'assurer la fertilité de leurs propriétés. Il la recommande encore vivement aujourd'hui.

» En employant à la construction d'un barrage avec écluse à sas, à Berchem, le crédit de 430,000 francs qui a été mis à sa disposition par l'art. 1^{er}, § 11, de la loi du 3 juin 1870, pour améliorer l'écoulement des eaux, la navigation et le halage sur l'Escaut, le Gouvernement continuera à agir comme il l'a fait antérieurement et comme il le fera, d'ailleurs, au sujet d'entreprises ultérieures, c'est-à-dire qu'il combinera les ouvrages à construire de manière à contrarier le moins possible l'assèchement et l'irrigation des propriétés riveraines et à faciliter même, s'il en trouve les moyens, ces deux opérations.

» Des instructions ont été données, à cet égard, par le Département des Travaux Publics à ses agents, qui ont également été invités à étudier ce qu'auraient à faire les propriétaires intéressés, constitués en associations de wateringues, pour assurer l'irrigation de leurs prairies et l'assèchement de leurs terres. »

La section centrale prend acte des projets que M. le Ministre développe dans sa réponse. Le Gouvernement promet de combiner les ouvrages à construire de manière à contrarier le moins possible l'assèchement et l'irrigation des propriétés riveraines et à faciliter ces deux opérations ; il promet, en outre, de faire étudier par ses agents ce que les propriétaires, constitués en wateringues, auraient à faire pour assurer l'irrigation de leurs prairies et l'assèchement de leurs terres. Nous engageons le Département des Travaux Publics à donner à ces projets une prompte exécution.

Dans la discussion du budget de 1868, le Gouvernement a promis, par l'organe des Ministres des Travaux Publics et de la Guerre, d'examiner sérieusement le projet d'établir un pont sur l'Escaut, dont l'utilité avait été signalée. La section

centrale désire connaître à quel point en est l'étude de cette question, et spécialement si l'administration est parvenue à faire un projet qui, sans nuire à la rade, permette la communication d'une rive à l'autre.

Voici la réponse du Gouvernement :

« Plusieurs demandes ont été adressées au Gouvernement à l'effet d'obtenir l'autorisation de construire, par voie de concession de péages, un pont sur l'Escaut, à Anvers.

» Les plus récentes de ces demandes, et ce sont celles qui tendraient à desservir simultanément le plus d'intérêts, auraient pour objet la construction d'un pont à établir dans des conditions telles qu'il livre à la fois passage aux piétons, aux chevaux, aux voitures et aux trains de chemins de fer. Mais il est à remarquer qu'à ces demandes n'était pas joint un projet complet de l'important ouvrage d'art dont il s'agit.

» La production de ce projet complet est cependant nécessaire pour être à même d'apprécier, en parfaite connaissance de cause, si, comme la pensée en a été exprimée, il y aurait de sérieux inconvénients, au point de vue de la navigation et du régime du fleuve, à autoriser la construction d'un pont sur l'Escaut, à Anvers. »

ARR. 50. *Canal de Gand à Terneuzen.*

Cet article a donné lieu à la demande suivante : Le Gouvernement se propose-t-il d'établir de nouveaux bassins à Gand ?

M. le Ministre y a répondu comme il suit : « Une loi du 3 juin 1870 a décrété l'exécution de travaux d'amélioration à effectuer au canal de Gand à Terneuzen, au point de vue de la navigation maritime.

» Comme conséquence de l'exécution des travaux d'amélioration dont il s'agit, il y aura vraisemblablement lieu d'améliorer aussi et d'étendre les établissements maritimes de la ville de Gand, de manière à les mettre en rapport avec les nouvelles dimensions du canal et le développement futur de la navigation vers le port de Gand. Il conviendra vraisemblablement encore de construire des voies de raccordement à l'effet de relier ces établissements maritimes aux diverses lignes ferrées qui aboutissent à la ville de Gand.

» Ayant égard à cet état de choses, le Département des travaux publics a, par un arrêté du 6 janvier 1871, institué une commission chargée de formuler des propositions pour coordonner, avec les travaux d'amélioration à exécuter au canal de Gand à Terneuzen, ceux à effectuer éventuellement par la ville de Gand pour l'amélioration et l'extension de ses établissements maritimes, et la construction des voies de raccordement nécessaires pour relier ces établissements maritimes aux stations de chemin de fer de ladite ville.

» Cette commission est composée :

» En qualité de président :

» D'un inspecteur général à l'administration des chemins de fer de l'État ;

» En qualité de membres :

1° De l'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées dans la province de la Flandre orientale ;

- » 2° D'un délégué de l'administration communale de la ville de Gand ;
- » 3° D'un délégué de la chambre de commerce de la même ville, et en qualité de secrétaire, avec voix délibérative, d'un ingénieur des ponts et chaussées de résidence à Gand. »

ART. 54. *Dyle et Demer.*

Depuis plusieurs années, la ville de Malines se plaint des pertes sérieuses que lui infligent régulièrement les inondations de la Dyle, et elle réclame du Gouvernement l'exécution des travaux de défense contre ces inondations. Afin de satisfaire au désir exprimé par la 6^e section, la section centrale a demandé au Gouvernement s'il est disposé à prendre des mesures dans ce sens.

« Le Département des Travaux Publics, a répondu M. le Ministre, a procédé d'une manière très-attentive à l'examen de la question des mesures qu'il y aurait à prendre pour assurer la manœuvre des portes du barrage de la Dyle, à la porte d'eau ou porte Wincket, à Malines, et prévenir ainsi le retour des inondations causées par les hautes marées.

» Un avant-projet d'ouvrages à exécuter pour atteindre ce but a été présenté par les fonctionnaires de l'administration des ponts et chaussées dans la province d'Anvers.

» L'avant-projet présenté a reçu l'assentiment du conseil communal de Malines, et l'administration des ponts et chaussées a, en conséquence, été invitée par le Département des Travaux Publics, à dresser, d'après les combinaisons admises, le projet définitif des travaux à effectuer au barrage de la porte d'eau.

» Le collège des bourgmestre et échevins de la ville de Malines a toutefois été informé par le Département des Travaux Publics, que les travaux projetés ne pourront être exécutés que lorsque le Gouvernement aura obtenu de la Législature le crédit nécessaire pour couvrir la dépense, abstraction faite de la somme de 40,000 francs qu'il reste à la ville de Malines à verser pour parfaire le subside de 59,000 francs, dont l'allocation lui a été imposée par l'art. 4 d'une convention conclue le 20 octobre 1845, entre cette ville et l'État.

» D'un autre côté, le Département des Travaux Publics a prescrit aux agents de l'administration des ponts et chaussées de procéder à l'étude de la question des travaux à effectuer éventuellement pour empêcher que la ville de Malines ne subisse des inondations par l'affluence des eaux d'amont.

» L'étude ordonnée se poursuit activement. »

SECTION IV.

Ports, côtes, phares et fanaux.

ART. 58. *Travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire, etc.*

Au sujet de cet article, la section centrale a posé à M. le Ministre des Travaux Publics trois questions que nous reproduisons ci-après avec les réponses qui y ont été faites :

1^{re} QUESTION. — N'est-il pas indispensable de faire des travaux de consolidation

aux dunes, notamment entre Blankenberghe et Heyst? Au lieu d'exécuter partiellement les travaux, ne conviendrait-il pas de demander immédiatement un crédit suffisant pour leur entière exécution?

RÉPONSE. — « En demandant le crédit de 250,000 francs, qui lui a été alloué par la loi du 8 mars 1867, pour la continuation des travaux de défense de la côte contre l'action de la mer, le Département des Travaux Publics a annoncé qu'au moyen de cette somme, on pourrait exécuter 400 à 450 mètres de perré, et que l'on couvrirait ainsi d'une défense efficace et définitive la partie agglomérée de la commune de Heyst.

» Le Gouvernement a annoncé, en même temps, que les travaux de défense, dont on avait reconnu l'opportunité, consistaient dans la construction d'un perré devant Heyst, d'une longueur de 1,350 mètres, semblable à celui qui protège la ville de Blankenberghe, et dans le prolongement, sur 50 mètres de longueur, du perré existant entre cette ville et Heyst.

» Pendant le cours de l'année 1867, une partie de perré a été établie devant Heyst, pour mettre les dunes en état de résister à l'action de la mer, sur une longueur de 440 mètres

» Une seconde partie de perré a été établie, en 1869, au moyen du crédit de 100,000 francs alloué par la loi du 5 juin 1868, sur une longueur de 186

» Le 3 août 1870 on a adjugé, au moyen du crédit de 88,000 francs alloué à l'art. 41 du budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1870, une troisième partie de perré d'une longueur de 168

» Ensemble. 794 mètres

» Des 1,350 mètres de longueur de perré dont la construction a été reconnue nécessaire à Heyst, il ne reste plus à entreprendre aujourd'hui qu'une longueur de 556 mètres.

» Au moyen du crédit alloué à l'art. 41 du budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1867, le perré établi pour la défense de la dune, devant la ville de Blankenberghe, a été prolongé vers l'Ouest sur une longueur de 165 mètres

» Au moyen du crédit alloué à l'art. 42 du même budget pour l'exercice 1868, ce perré a été prolongé vers l'ouest de 92
et vers l'est de 100

» Au moyen du crédit alloué à l'art. 42 du même budget pour l'exercice 1869, ce perré a été prolongé vers l'ouest de 84
et vers l'est de 84

» Au moyen du crédit alloué à l'art. 41 du même budget pour l'exercice 1870, ce perré a été prolongé vers l'ouest de 160

» Ensemble. 685 mètres

» Le prolongement effectué du perré existant devant la ville de Blankenberghe a été de 685 mètres en quatre années.

» Il résulte de ce qui précède, que la plus grande partie des ouvrages reconnus

nécessaires, est aujourd'hui exécutée, et que, dès lors, il n'y aurait aucun motif péremptoire de modifier le mode de procéder qui a été suivi jusqu'à ce jour, et qui consiste dans l'entreprise successive des ouvrages dont il s'agit au moyen d'allocations budgétaires; et ce d'autant moins que par suite de l'exhaussement et du renforcement de la digue du Comte Jean, sur laquelle est établi le chemin de fer de Blankenberghe à Heyst, cette partie de la côte est à l'abri de tout danger imminent. »

2^e QUESTION. — Quel est le montant des sommes dépensées jusqu'à ce jour pour le port de refuge de Blankenberghe ?

Quelle est la somme reconnue nécessaire pour son achèvement ?

RÉPONSE. — « C'est au moyen de crédits spéciaux que se construit le port de refuge de Blankenberghe.

» Il a été ouvert au Département des Travaux publics, pour l'établissement d'un port de refuge à Blankenberghe, par l'art. 5, § 2, de la loi du 25 juin 1861, un premier crédit de fr. 1,500,000

» Un second crédit a été alloué par l'art. 1^{er}, § 7, de la loi du 8 juillet 1865, jusqu'à concurrence de. 500,000

» Un troisième crédit a été alloué par l'art. 1^{er}, § 7, de la loi du 5 juin 1868, jusqu'à concurrence de. 240,000

» Enfin un quatrième crédit a été alloué par l'art. 1^{er}, § 21, de la loi du 3 juin 1870, jusqu'à concurrence de. 53,000

« Ensemble. 2,095,000

» Les paiements effectués et les engagements pris jusqu'à ce jour comportent une somme de 2,022,743

» Excédant disponible. 72,255

» Les travaux de construction du port de refuge de Blankenberghe se poursuivent avec activité, et rien ne fait supposer jusqu'à présent, que la partie des crédits alloués qui reste disponible ne suffira pas à couvrir les dépenses qui restent à faire; dans tous les cas, les crédits qui pourraient devenir ultérieurement nécessaires n'auraient qu'une importance secondaire. »

3^e QUESTION. — Le Gouvernement a-t-il l'intention d'établir, aux frais de l'État, une écluse de garde dans le canal d'écoulement des eaux du nord de Bruges vers le port de refuge de Blankenberghe ?

RÉPONSE. — « Les régisseurs de la wateringue de Blankenberghe et plusieurs propriétaires de terrains situés dans cette wateringue, ont adressé au Département des Travaux Publics une requête tendant à obtenir la construction, aux frais de l'État, d'une écluse de garde destinée à empêcher les eaux saumâtres du bassin de chasse du port de refuge de s'infiltrer dans ce canal.

» L'instruction, à laquelle cette requête a été soumise, a fait reconnaître que les circonstances qui ont donné lieu à la réclamation sont exceptionnelles et n'auront plus lieu à l'avenir; d'où l'on conclut que les inconvénients dont on se plaint ne sauraient se reproduire.

» Voici comment les choses se sont passées :

» Le 29 juillet 1870, la mer a fait irruption dans le port de refuge de Blankenberghe, en rompant violemment ce qui restait à enlever de la digue du Comte Jean et de la dune y attenante, pour mettre le bassin en communication avec le chenal. Mais, par suite de ce que le chenal n'était pas encore suffisamment profond pour permettre aux eaux de s'écouler complètement à mer basse, le niveau dans le bassin de retenue est resté constamment plus élevé que l'étiage du canal de Blankenberghe, et cette situation s'est maintenue jusqu'au 20 août suivant. De là des infiltrations continuelles, jour et nuit, par les portes de l'écluse d'évacuation établie au débouché du canal dans le bassin de retenue, infiltrations qui ont eu pour effet de rendre saumâtres, sur une grande étendue, les eaux, à cette époque très-rares par suite de la sécheresse, des nombreux fossés qui sillonnent les pâtures situées sur le territoire des communes environnantes. Ces eaux ayant dû servir à l'abreuvement du nombreux bétail parqué dans lesdites pâtures, il en est résulté de nombreuses réclamations dont la requête dont il s'agit n'est que l'écho.

» Toutes les mesures possibles ont été prises pour faire disparaître l'inconvénient signalé. Les travaux d'approfondissement du chenal ayant été continués, on a pu évacuer, dès le 20 août, à toutes les marées, les eaux saumâtres qui avaient envahi les pâtures et on les a renouvelées en empruntant des eaux douces au canal de Bruges à Ostende.

» Après ces opérations, des poutrelles ont été placées dans les coulisses ménagées dans les piles et culées de l'écluse, pour empêcher le retour de l'eau de mer dans le canal de Blankenberghe.

» Depuis lors, les inconvénients qui avaient été signalés ont disparu. Il ne s'en suit pas, toutefois, que les infiltrations aient cessé d'une manière absolue ; une écluse, quelque parfaite qu'elle puisse être, laisse toujours suinter de l'eau par les portes et les vannes, notamment lorsqu'elle se trouve établie, comme au port de Blankenberghe, dans la digue d'un bassin de retenue qui se remplit et se vide fréquemment pour effectuer des chasses à l'eau de mer ; mais il n'en saurait résulter des inconvénients. Les eaux qui s'infiltrent durant la période de remplissage du bassin s'écoulent pendant la période de vidange.

» Si la wateringue de Blankenberghe, qui a sollicité la construction de l'écluse d'évacuation du canal de Blankenberghe, veut s'affranchir complètement des infiltrations d'eau de mer, il lui incombe de construire, à ses frais, une écluse de garde.

» Des observations dans le sens de ce qui précède ont été communiquées à la direction de la wateringue de Blankenberghe qui en fait l'objet d'une réfutation soumise dans ce moment à une nouvelle instruction. »

SECTION IV.

Personnel des ponts et chaussées et des bâtiments civils.

ART. 43. Traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, etc.

Une somme de 24,000 francs est demandée en plus pour cet objet, sur les crédits alloués en 1870.

Il résulte des déclarations du Gouvernement que le nombre des fonctionnaires des ponts et chaussées n'est plus suffisant pour faire face à toutes les exigences du service qui leur est confié et qui va s'accroître dans de fortes proportions par suite de la mise en exploitation de nouveaux chemins de fer et de la reprise par l'État d'un grand nombre de lignes concédées restant à construire. On sait, en effet, que les fonctionnaires des ponts et chaussées ont, dans leurs attributions, la construction des chemins de fer pour le compte de l'État et la surveillance de la construction et de l'entretien des lignes concédées.

Lors de la formation du budget des Travaux Publics pour 1869, le conseil des ponts et chaussées proposa d'augmenter l'allocation ordinaire, à l'effet d'améliorer la position des conducteurs des ponts et chaussées, et spécialement des conducteurs de 1^{re} classe et des conducteurs principaux.

Cette proposition ne fut point accueillie par l'honorable M. Jaurar, à cette époque Ministre des Travaux Publics. La section centrale, chargée d'examiner le budget de 1869, demanda des explications au chef du Département ministériel, qui persista dans sa résolution. Nonobstant cette opposition, un amendement ayant pour objet d'augmenter de 15,000 francs le crédit demandé, fut déposé dans la séance du 29 avril 1869. Maintenant que le Gouvernement a annoncé l'intention d'augmenter le nombre des conducteurs des ponts et chaussées, la section centrale, cédant au vœu émis par la 6^e section, a posé à M. le Ministre des Travaux Publics la question suivante :

Le Gouvernement se propose-t-il d'améliorer la position des conducteurs des ponts et chaussées ?

M. le Ministre nous a répondu :

« Les traitements des conducteurs des ponts et chaussées ont été augmentés en 1865 dans la même proportion que ceux de tous les fonctionnaires et employés de l'administration des Travaux Publics.

» A la même époque, leur position a été sensiblement améliorée; indépendamment de l'augmentation générale des traitements de toutes les classes de conducteurs, on a fixé à 15, au lieu de 8, le cadre des conducteurs principaux, ce qui a permis d'appeler un plus grand nombre de conducteurs à ce grade.

» En outre, par arrêté royal du 25 septembre 1869, le nombre organique des conducteurs principaux a été de nouveau augmenté et porté à 20, et celui des conducteurs de 1^{re} classe, de 35 à 40.

» A la suite de cet arrêté, 32 promotions ont été accordées aux conducteurs de 1^{re}, de 2^e et de 3^e classe.

» Il a été procédé, à différentes reprises, à l'examen de la question de savoir s'il n'y avait pas lieu d'augmenter les traitements organiques des conducteurs des ponts et chaussées.

» Mais ces traitements ayant été fixés en 1863, pour tous les fonctionnaires et employés, par assimilation dans les différentes branches de service de mon département, il ne serait pas possible d'augmenter les émoluments d'une catégorie d'employés sans accorder les mêmes avantages à tous les degrés de l'échelle hiérarchique, ce qui entraînerait l'État dans une dépense considérable.

» Toutefois, je suis disposé à examiner avec la plus grande bienveillance s'il n'y a pas lieu d'apporter une nouvelle modification aux cadres, c'est-à-dire d'augmenter encore le nombre des conducteurs dans les classes supérieures, afin d'assurer un avancement normal à cette catégorie de fonctionnaires. »

La section centrale constate avec la plus vive satisfaction que M. le Ministre est disposé à apporter une nouvelle modification aux cadres, en augmentant le nombre des conducteurs dans les classes supérieures. Ce moyen serait un stimulant pour les conducteurs, qui obtiendraient un avancement plus normal et plus rapide. A cette amélioration incontestable, la section centrale croit qu'on pourrait en ajouter une seconde sans produire une majoration importante dans les crédits demandés : ce serait d'augmenter, dans une équitable proportion, les frais de tournée qui sont alloués aux conducteurs, et de leur accorder des frais de bureau qu'ils n'ont point aujourd'hui. Ce n'est pas avec une indemnité de 200 francs, *au maximum*, que les conducteurs peuvent subvenir aux frais de leurs tournées mensuelles et aux déplacements fréquents auxquels ils sont assujettis pour instruire, sur les lieux mêmes, les affaires relatives aux routes, canaux, chemins de fer concédés, cours d'eau, machines à vapeur, alignements, constructions, plantations, etc.

La section centrale espère que ces diverses améliorations pourront être réalisées par le budget de 1872.

ART. 45. *Traitements des architectes et autres agents du service spécial des bâtiments civils.*

Cet article est introduit dans le budget par suite de la création du service spécial des bâtiments civils de la capitale.

Le service des bâtiments civils a pris une grande importance depuis quelques années; on peut dire qu'il a plus que triplé dans la ville de Bruxelles. Il a été créé en principe par l'arrêté royal du 9 avril 1870. La somme de 29,000 francs, qui sera affectée au paiement du personnel, ne constitue pas une augmentation de dépense, puisqu'elle se compose, d'après les explications de la note préliminaire, de deux transferts provenant des art. 43 et 44, sur lesquels ce personnel a été payé jusqu'à présent.

CHAPITRE III.

MINES.

ART. 52. *Confection de la carte générale des mines.*

La 6^e section ayant demandé à quel point ce travail est arrivé, nous ne pouvons mieux répondre à la question qu'en reproduisant ici les détails qui se trouvent dans le rapport de l'honorable M. Descamps, sur le premier projet de budget :

« Les éléments de la carte des mines dans la province de Liège se multiplient et acquièrent chaque jour un plus grand degré de précision. Les obstacles qui se sont présentés dans le cours des travaux ont été vaincus et le succès de l'entreprise est aujourd'hui assuré. Les retards survenus dans l'avancement de la carte sont dus à des circonstances indépendantes de la volonté des auteurs de ce travail important, et ils ont eu pour effet de rendre parfois un véritable service à l'exploitant, en ce qu'ils ont permis de rectifier les plans défectueux et d'appeler l'attention des ingénieurs sur la négligence et l'incurie de certains géomètres.

» Les opérations de l'état-major dans la province de Liège étant terminées, il sera possible, lorsqu'on aura calculé les coordonnées des diverses stations observées, de continuer le travail sans entraves.

» A Mons, tous les nivellements du couchant sont terminés, ainsi que la réduction des plans cadastraux des communes. Il ne reste plus qu'à rapporter la position des divers puits à la station géodésique la plus voisine. L'exécution des coupes, dont la carte se déduit immédiatement, ne rencontrera donc d'autres difficultés que celles qui pourraient résulter de l'imperfection des plans.

» A Charleroi enfin, les coupes relatives à chaque concession sont achevées, sauf en ce qui concerne les anciens travaux que l'on est occupé à relever. Il reste à réduire la plupart des plans cadastraux des communes et à fixer la position des puits par rapport aux points géodésiques voisins dont on connaît les coordonnées. »

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES.

. La section centrale, qui a été chargée d'examiner le projet primitif de budget pour l'exercice 1871, s'est ralliée, à l'unanimité, aux conclusions du rapport de la section centrale qui avait eu à examiner le projet de loi décrétant la prorogation, pour trois années, de l'art 1^{er} de la loi du 12 avril 1855, concernant les péages sur les chemins de fer. (Documents parlementaires, n° 205, du 12 mai 1870, p. 15, et n° 181, du 5 du même mois, p. 7.)

Ces conclusions engageaient le Gouvernement à donner à la question du tarif des voyageurs une solution dans l'ordre d'idées préconisé par la section centrale.

L'examen du budget rectifié ne pouvait manquer de faire rencontrer de nouveau cette importante question. Aussi la section centrale actuelle s'en est-elle sérieusement préoccupée, et elle se fait un devoir d'insister à son tour pour que le Gouvernement y donne enfin une solution.

Plusieurs membres ne pensent pas qu'il faille persister dans l'application des principes qui ont présidé à la réforme du 1^{er} mai 1866.

Dans leur opinion, il faut procéder à la révision, en s'appliquant à restituer au Trésor la recette que le système actuel lui a fait perdre inutilement, et en prenant pour bases :

1^o L'abandon du système différentiel, qui, selon les opinions communes à toutes les administrations de chemins de fer, n'est pas applicable au transport des voyageurs;

2° La nécessité de remédier à la situation anormale qui résulte de l'abaissement excessif des prix et du maintien des taxes relativement élevées pour les voyages internationaux ;

5° L'adoption des mesures destinées à rendre plus faciles et plus économiques les voyages à petits parcours.

Ces deux dernières bases ont été indiquées par le Gouvernement lui-même dans les conclusions de l'exposé relatif aux résultats de l'application des tarifs du 1^{er} mai 1866.

La 6^e section a recommandé à l'attention du Gouvernement de charger des ingénieurs du chemin de fer, choisis parmi les fonctionnaires les plus distingués, de missions périodiques à l'étranger, dans le but d'étudier les améliorations qui y ont été réalisées, soit sous le rapport de la construction des voies ferrées, soit sous le rapport de leur exploitation et du matériel roulant.

L'utilité de ces missions a été comprise pour les ingénieurs des mines. Des fonds ont été mis à la disposition de l'administration des mines, pour permettre à quelques ingénieurs de visiter les centres industriels les plus importants de l'Angleterre, de la Prusse et de la France, à charge de publier des rapports sur les faits les plus remarquables qu'ils y auraient observés.

Des membres de la section centrale se rallient au vœu exprimé par la 6^e section : ils pensent qu'il serait à désirer que des missions analogues fussent confiées à des ingénieurs du chemin de fer. Un grand nombre de questions, de systèmes, de réformes, se rapportant à la construction et à l'exploitation des chemins de fer, sont encore sans solution dans notre pays, et on ne pourra jamais aller trop loin dans la recherche des expériences qui se font dans les pays étrangers. Les ingénieurs, chargés de ces missions, constateraient dans des rapports, qui pourraient être imprimés dans les *Annales des Travaux Publics*, le résultat de leurs observations.

Il y a un autre service qui pourrait profiter également des études que nos ingénieurs iraient faire à l'étranger, c'est celui de la construction des routes. M. le Ministre des Travaux Publics a reconnu, au Sénat, en 1868, dans la discussion de son budget « que les routes en Angleterre sont dignes de toute notre attention » et qu'il y aurait utilité à se livrer, sous ce rapport, à des comparaisons qui » produiraient de bons résultats. »

C'est une pensée de progrès que nous signalons à l'attention du Gouvernement.

La même observation s'applique aux travaux d'assainissement des terrains paludéens.

A diverses reprises, le Gouvernement a été engagé à établir, au moyen des éléments qu'il possède et des données fournies par l'expérience, le prix de revient du transport des marchandises et des voyageurs, prix de revient qui pourrait lui servir de limite extrême pour fixer le taux le moins élevé des transports.

L'établissement du prix de revient présente des difficultés sérieuses. Néanmoins le Gouvernement a pris l'engagement de se livrer à un examen attentif de la question, de coordonner les éléments d'appréciation qui lui ont été fournis par les leçons de l'expérience et de créer un service spécial à cet effet. (Rapport de la section centrale sur le budget des travaux publics pour l'exercice 1868.) M. le

Ministre ayant fait espérer dans sa réponse à la section centrale qui a examiné le premier projet de budget pour 1871, qu'une solution prochaine pourra être soumise aux Chambres, votre section centrale actuelle a demandé ⁽¹⁾ :

QUESTIONS.

Quel est le degré d'avancement du travail entrepris pour établir le prix de revient des transports effectués par le chemin de fer de l'État?

Le Gouvernement se propose-t-il d'apporter des modifications à la tarification des petites marchandises, tarification généralement signalée par le commerce comme trop élevée et trop compliquée?

RÉPONSES.

Ainsi que le Gouvernement l'a déclaré dans sa réponse à la section centrale chargée d'examiner le projet de budget déposé le 25 janvier 1870 (document n° 205), l'administration n'a pas perdu de vue cet objet important.

Mais les difficultés devant lesquelles on s'est arrêté n'ont pu encore être entièrement surmontées et le chef actuel du Département des Travaux Publics, pour qui l'utilité de cette mesure est parfaitement démontrée, ne peut que prendre l'engagement formel de réaliser très-incéssamment le vœu des Chambres en créant le service spécial auquel doit être confiée la mission d'établir le prix de revient des transports par chemin de fer ou tout au moins de réunir et coordonner tous les éléments de ce travail.

Ce service, qui ne donnera probablement pas lieu à de nouvelles dépenses de personnel, aura également dans ses attributions le soin de recueillir tous les renseignements de nature à éclairer le Ministre et l'administration sur l'exploitation des railways étrangers aussi bien que des chemins de fer belges.

Le Gouvernement a mis à l'étude diverses questions dont la solution aura une influence plus ou moins grande sur la tarification des petites marchandises.

Ces questions s'appliquent :

1° A la convention Van Gend ;

(1) Eu égard au nombre considérable de questions qui se rattachent au chap. IV, nous avons jugé utile de les reproduire sous forme de tableau, en mettant en regard les réponses du Gouvernement.

QUESTION.

RÉPONSE.

2° A l'affranchissement des petits colis au moyen d'un timbre adhésif;

3° Au tarif, n° 1, qui semble pouvoir être modifié de manière à faire une distinction entre les colis ordinaires et ceux dont l'urgence est déclarée.

Cette étude n'est point terminée, mais le Gouvernement espère la faire aboutir dans le courant de l'année.

La section centrale prend acte de la déclaration du Gouvernement ; elle espère qu'il pourra, avant la fin de l'année, faire connaître sa décision sur cet important objet. Votre section centrale actuelle, se ralliant aux vues énoncées dans le rapport de M. Descamps, est convaincue « qu'il y aurait moyen de simplifier » les formalités innombrables et partant très-coûteuses auxquelles donne lieu » l'expédition des petites marchandises, et de diminuer, par conséquent, dans » une forte proportion, le prix de revient de cette catégorie de transports; elle » croit qu'on pourrait arriver à ce résultat, en rendant l'affranchissement des » petits colis obligatoire au moyen d'un timbre adhésif (timbre-poste) et en les » soumettant aux mêmes formalités qu'une lettre recommandée confiée à la » poste. » Ce moyen d'une application très-facile se recommande à toute la sollicitude de l'administration.

QUESTION.

RÉPONSE.

Quelles sont les intentions du Gouvernement sur les systèmes d'abonnement et d'aller et retour ? Le Gouvernement se propose-t-il d'étendre bientôt cet avantage à un plus grand nombre de localités ?

Dans la séance du Sénat, en date du 23 décembre 1870, le Ministre des Travaux Publics s'est déclaré sympathique à la création de *billets d'aller et de retour*; il y voit un avantage pour le public et pour le Trésor.

La question se rattache au système de tarification en général, et la résolution à prendre est nécessairement subordonnée au résultat des études auxquelles donne lieu l'application du barème de 1866 pour le transport des voyageurs.

Ces études se poursuivent et on espère aboutir dans le courant de l'année.

Le Département des Travaux Pu-

QUESTIONS.

La section centrale demande communication de la convention Van Gend, ainsi que des motifs qui l'ont fait conclure. Le Gouvernement ayant été engagé à dénoncer cette convention (rapport de la section centrale fait par M. Descamps, p. 50), la section centrale demande quelles sont ses intentions à cet égard ?

RÉPONSES.

blies examine en même temps s'il y a lieu d'étendre le système des *abonnements*.

Ci-joint un exemplaire de la convention dont la section centrale demande communication.

En donnant son approbation au principe et aux dispositions de cet arrangement, le Ministre avait pour but, ainsi qu'il est dit dans le compte rendu des opérations du chemin de fer de l'État pour 1867 (p. 72) :

1° De soustraire le railway à l'action de la concurrence des messageries Van Gend ;

2° D'assurer la suppression d'un groupage qui se pratiquait sur une très-large échelle ;

3° De maintenir l'État en possession de son trafic antérieur en lui procurant, d'ailleurs, la plus forte partie des transports confiés aux messageries.

Ces prévisions se réalisant, il s'agissait, pour le Trésor public, d'une recette annuelle de 300,000 francs, égale au *minimum* garanti à l'État par la Compagnie, et cette recette devait constituer en grande partie un véritable accroissement de produit provenant d'un trafic additionnel.

Quant aux intentions du Gouvernement par rapport au maintien ou à la dénonciation du traité, elles ne sont pas encore fixées. A cet égard, l'administration a reconquis une liberté d'action que ne lui garantissait pas le contrat primitif. Elle a obtenu, en effet, le consentement de la Compagnie Van Gend à ce que la dénonciation pût avoir lieu, non plus strictement à l'expiration de chaque période annuelle, mais à toute époque et à toute date,

QUESTIONS

RÉPONSES.

La section centrale demande également communication de la convention Hüger, des motifs de cette convention et de tous les documents qui s'y rattachent.

en réservant bien entendu un délai de validité de six mois, à partir de la date de la dénonciation.

Le Ministre actuel s'est déjà posé à lui-même la question de savoir s'il convient de rompre le traité; mais l'examen auquel il s'est livré à ce sujet l'a amené à conclure à ce que la convention soit maintenue au moins provisoirement, moyennant amendements et améliorations à y introduire, le tout sans préjudice à l'étude de mesures plus radicales. Une négociation est ouverte dans ce but et une décision ne tardera pas à être prise par le Gouvernement.

La section centrale recevra avec la présente note un exemplaire de la convention primitive et un exemplaire de la convention additionnelle réglant le service commun des transports internationaux entre l'Angleterre et la Belgique par la voie d'Anvers-Harwich.

La section centrale remarquera que ces conventions n'ont nullement été passées avec le sieur Hüger, mais avec la Compagnie du Great Eastern railway.

Elles ont été complétées tout récemment par une correspondance dans laquelle il a été admis, de part et d'autre, que l'État belge pourrait dorénavant traiter avec toutes autres compagnies quelconques pour le transport par Anvers des marchandises échangées entre l'Angleterre et le continent.

Cette modification, qui fait droit à des critiques exprimées dans la séance de la Chambre des Représentants du 17 novembre 1869, a permis à l'administration de signer diverses conventions analogues à celle dont il est fait mention par la section centrale.

QUESTIONS.

RÉPONSES.

En somme, indépendamment de cette convention, il en existe actuellement avec les compagnies de Gode steam shipping et Lancashire and Yorkshire railway, de Manchester-Sheffield et Lincolnshire railway, de Cork steam ship.

Ces arrangements ne s'appliquent pas seulement aux expéditions que s'envoient réciproquement l'Angleterre et la Belgique, elles s'étendent aux envois allant au delà de la Belgique, notamment en Suisse.

En outre, des négociations sont engagées en vue de traités analogues à conclure avec le North Western et le Midland railways.

Le but que l'on s'est proposé en recherchant ces différents contrats est indiqué par la nature même de ceux-ci. C'est de procurer au commerce et à l'industrie des moyens sûrs, directs et économiques de communication pour leurs produits et leurs approvisionnements. On leur a fourni la possibilité de se soustraire à l'intervention, autrefois inévitable et onéreuse d'intermédiaires réexpéditeurs, comme on leur a garanti la grande facilité de pouvoir toujours expédier en port-payé, et de savoir exactement d'avance ce qu'il devait leur en coûter à eux ou à leurs correspondants ; enfin, on leur a assuré l'avantage de pouvoir, pour toutes les difficultés éventuelles, traiter avec le transporteur qui se trouve en rapport direct avec eux, soit au point de départ, soit au point d'arrivée, la convention établissant un lien de solidarité entre les administrations contractantes dans les relations que le contrat de transport crée entre elles et le public. On

QUESTIONS.

RÉPONSES.

a d'ailleurs favorisé les intérêts du port d'Anvers.

En d'autres termes, *on a étendu à la frontière maritime des règles appliquées depuis longtemps aux transports effectués par les frontières de terre.*

On a fait dans notre pays, ce qui avait été introduit dans des pays voisins, pour des ports rivalisant avec le port d'Anvers et disputant à celui-ci le trafic de l'Angleterre et des contrées situées au delà des mers.

Les documents dont il est question dans cette réponse, ainsi que la convention Van Gend, seront déposés sur le bureau de la Chambre pendant la discussion du budget.

Vers quelle époque le chemin de fer de ceinture de Gand sera-t-il terminé? Le Gouvernement se propose-t-il de prolonger la ligne jusqu'à Tronchiennes?

Tous les efforts de l'administration tendent à imprimer à l'exécution des travaux d'établissement du chemin de fer de ceinture de Gand la plus grande activité.

Dans cette situation des choses et en tenant compte de cette circonstance que les importants ouvrages d'art, qui devaient être construits pour le passage de cette voie ferrée, sont aujourd'hui établis, on a lieu d'espérer que, si ce n'est à la fin de l'année courante, ce sera au moins dans les premiers mois de l'année 1872 que ce chemin de fer pourra être livré à l'exploitation.

Le crédit de 4,000,000 de francs alloué par l'art. 1^{er}, § 18, 4^o de la loi du 8 juillet 1865, pour la construction d'un chemin de fer de ceinture à Gand, l'a été, l'exposé des motifs de cette loi en fait foi, pour l'établissement d'une voie ferrée contournant la ville à l'est et au nord. et aboutissant à l'ancienne porte de Bruges après avoir touché au chemin de fer d'Eccloo, voie ferrée

QUESTIONS

RÉPONSES.

ayant pour but d'établir une jonction entre la station du chemin de fer de l'État qui est au sud de la ville de Gand, et les établissements industriels les plus importants et les plus nombreux qui se trouvent groupés au nord de la ville, entre l'ancienne porte du Sas et la porte de Bruges.

En demandant le crédit spécial prémentionné, il n'est point entré dans la pensée du Gouvernement de prolonger le chemin de fer dans la direction de Tronchiennes.

Pour le faire, il faudrait nécessairement que de nouveaux crédits fussent demandés et obtenus de la Législature.

La section centrale engage le Gouvernement à faire tous ses efforts pour amener l'achèvement du chemin de fer de ceinture de Gand dans le délai indiqué.

Quel emploi le Gouvernement se propose-t-il de faire du terrain pour le chemin de fer entre Melle et Gand, terrain actuellement inoccupé?

Ce terrain, sis à Meirelbeke, doit être affecté à l'établissement d'une vaste gare formant l'origine du chemin de fer de ceinture de Gand. On vient d'y commencer la pose de voies de garage.

Où en est la construction du chemin de fer d'Eecloo à Anvers? Sera-t-il fait droit aux réclamations de la commune de Stekene?

Les travaux de construction de la section d'Eecloo à Assenède, du chemin de fer d'Eecloo à Anvers, étant suffisamment avancés pour en permettre l'exploitation, cette exploitation a été autorisée par arrêté ministériel du 12 septembre 1870.

Le tracé de la section de Moerbeke à Stekene a été approuvé par arrêté ministériel du 19 septembre 1870.

Le tracé de la section de Stekene à Saint-Gilles (Waes), présenté par la société concessionnaire, est en instruction.

La réclamation de la commune de

QUESTIONS.

Les études relatives à la construction d'une nouvelle gare à Louvain et aux installations définitives à établir dans la station de cette ville, sont-elles terminées ?

RÉPONSES.

Stekene parvenue au Département des Travaux Publics, le 26 janvier 1871, a été transmise le 27 à M. l'Ingénieur en chef des ponts et chaussées de la Flandre occidentale, pour examen et avis.

Le Département pourra prochainement communiquer à l'administration communale le résultat des études qu'il a faites en vue de l'amélioration de la station de Louvain en prenant pour base le déplacement du bâtiment des recettes et la suppression du passage à niveau de la route de Diest.

La section centrale prend acte de cette déclaration. M. le Ministre des Travaux Publics, en prenant pour base des travaux à faire le déplacement du bâtiment de la station et la suppression du passage à niveau de la route de Diest, donnera à la question une solution conforme aux intérêts de la ville de Louvain et aux réclamations que les Représentants de l'arrondissement n'ont cessé de faire depuis de nombreuses années.

Revenons aux chiffres du budget.

Ainsi que nous l'avons constaté au début de ce rapport, l'augmentation considérable des crédits budgétaires demandés pour l'exercice 1871, comparativement aux prévisions établies dans le premier projet de budget et aux crédits votés pour 1870, se rapporte presque entièrement au service des chemins de fer et résulte de l'adjonction au réseau de l'État des lignes cédées par la Compagnie des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut.

Voici, en effet, d'après les données fournies par la note préliminaire du projet, la décomposition des sommes présumées nécessaires pour assurer spécialement le service de ces lignes :

Voies et travaux (art. 55 à 58)	fr. 2,268,200
Traction et matériel (art. 59 à 63)	3,127,500
Transports (art. 64 à 69)	1,382,300
Services en général (art. 78 à 80)	133,300
Administration centrale (art. 2 et 4)	74,500
Secrétariat général et régie (art. 2, <i>litt.</i> A, et 3)	21,900
Total.	fr. 7,009,700

Il résulte des évaluations établies par l'administration, dans la note préliminaire du projet de budget, que l'exploitation par l'État de ce nouveau réseau réclame

le concours d'environ six cents fonctionnaires et employés de divers grades, tant pour le service de l'administration centrale et des directions que pour les divers services d'exécution et de contrôle, et que, dans les 7,009,700 francs demandés, une somme de 4,491,900 francs doit être affectée à la rémunération de tout ce personnel pendant l'année courante.

Relativement au nouveau personnel des fonctionnaires et employés des chemins de fer, la section centrale a désiré connaître quelle sera, dans l'administration des chemins de fer de l'État, la position des employés des lignes reprises en vertu de la loi du mois de mai dernier.

« On ne peut mieux répondre à cette question, a dit M. le Ministre des Travaux Publics, qu'en remettant à la section centrale un exemplaire de l'arrêté royal du 3 novembre dernier (n° 4001 du Recueil), déterminant dans quelles conditions le personnel des lignes concédées reprises par l'État passe au service de celui-ci.

» Lorsque l'administration aura été mise à même de juger du mérite et des capacités des agents nommés ou admis à titre provisoire, ceux-ci recevront une nomination définitive et prendront rang parmi les agents qui font régulièrement partie des cadres du personnel; les règlements relatifs aux avancements, etc., ainsi que les statuts de la caisse des veuves et orphelins, leur seront appliqués. »

» L'art. 1^{er} de l'arrêté royal du 3 novembre 1870 est conçu en ces termes : « Notre Ministre des Travaux Publics est autorisé à conférer des nominations provisoires aux agents actuellement en fonctions appartenant au service des lignes de la Société générale d'exploitation cédées à l'État.

» A l'expiration d'un délai qui n'excédera pas un an à partir du 1^{er} janvier 1871, il s'opérera un triage et un classement, assignant à chacun de ceux qui auront été admis définitivement, la position qui lui sera faite en vertu de décisions royales ou ministérielles, suivant la distinction établie par l'arrêté royal du 29 juin 1865 pour l'admission aux emplois dans l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes. »

La situation que l'on a en vue dans les prévisions budgétaires relatives à cet objet et dans les explications fournies par le Gouvernement, est donc essentiellement provisoire.

ART. 57. *Billes, rails, etc.*

La 3^e section ayant attiré l'attention de la section centrale sur la question des rails martelés, nous avons demandé au Gouvernement quels sont les résultats des nouvelles expériences faites sur l'emploi de ces rails et des traverses en fer.

• RÉPONSE. — « 1^o L'administration fait fournir par les chefs de service des voies et travaux des relevés périodiques de la situation des rails simplement laminés et des rails martelés placés dans les voies depuis deux à trois ans. Ces relevés ne la mettent pas à même jusqu'ici de se faire une opinion définitive sur le mérite comparatif des deux modes de fabrication. Toutefois, il lui paraît douteux, dès à présent, que les rails martelés présentent, comparativement aux rails simplement laminés, une supériorité marquée et en rapport avec l'augmentation du prix de revient résultant du martelage.

» 2^o 500 traverses métalliques, système Legrand, ont été posées, au commen-

cement de l'année 1869, dans un ballast en cendres ; elles ont montré assez promptement un commencement d'oxydation.

» Au mois d'avril 1870, une nouvelle commande de 500 traverses du même système a été faite ; elles ont été posées dans un ballast en laitier granulé ; 150 d'entre elles ont été recouvertes de deux couches de goudron ; 150 ont été enduites de trois couches de couleur ; les autres ont été placées à l'état naturel.

» La pose de ces traverses est encore récente et n'a donné lieu jusqu'ici à aucune observation saillante. »

SECTION II

Traction et matériel.

La question de savoir jusqu'à quel point les budgets ordinaires doivent supporter les dépenses ayant pour objet le renouvellement du matériel, lorsqu'il en résulte une véritable amélioration de la situation primitive, a soulevé une discussion à la Chambre des Représentants, dans la séance du 8 février dernier, entre M. le Ministre des Travaux Publics et l'honorable M. Descamps. Votre section centrale croit pouvoir se contenter de reproduire ici les paroles prononcées par l'honorable chef actuel du Département des Travaux Publics.

« La question ne me paraît pas avoir l'importance qu'on lui prête.

» Je suis, à cet égard, complètement de l'avis de l'honorable rapporteur ⁽¹⁾, je trouve que, lorsqu'une amélioration est constatée, il faut s'empresse de la réaliser sans se préoccuper de savoir à quel compte doit être portée la somme à y consacrer.

» C'est une affaire de comptabilité et de pure forme, qui ne doit pas arrêter, ce me semble, un progrès dans l'exploitation des chemins de fer. Ainsi entendue, la dépense doit se classer dans le compte rendu des opérations annuelles du railway selon les distinctions à adopter.

» C'est là qu'on pourra, soit en dépouillant les dépenses budgétaires, soit en analysant les crédits spéciaux, savoir ce qu'il y aura lieu de faire figurer au compte de premier établissement, d'une part, au compte d'entretien, d'autre part. Je ne crois pas que la Chambre ait à intervenir dans l'agencement des chiffres du doit et de l'avoir ; c'est la besogne de l'administration, et la Législature ne peut vouloir intervenir que pour apprécier de haut et juger au point de vue du contrôle général à exercer sur les dépenses de l'État. »

C'est d'ailleurs ce qui se fait déjà.

ART. 60. Salaires des agents payés à la journée ou par mois.

Un membre de la 6^e section a demandé si le Gouvernement a donné suite aux réclamations, présentées à diverses reprises par les ouvriers de l'arsenal de Malines, contre l'obligation qui leur est imposée de travailler trois quarts d'heure

(1) De la section centrale qui a examiné le premier projet de budget pour 1874.

sans salaire, au delà de la journée de travail, telle qu'elle a été fixée par le règlement.

Ce fait constituerait un abus incontestable, s'il était réel. C'est pourquoi la section centrale a cru devoir le signaler à l'attention du Gouvernement.

QUESTION.

QUESTION. — Pourquoi a-t-on changé, dans l'application, le règlement de 1838 relatif aux heures de travail des ouvriers employés à l'arsenal de Malines, en ne leur payant que dix heures de travail, alors qu'on les retient dans les ateliers pendant dix heures trois quarts ?

RÉPONSE.

Il est à remarquer que le règlement de 1838 stipule que la journée sera de dix heures de travail effectif et que la durée actuelle, bien que comportant dix heures trois quarts, ne représente encore que dix heures de travail réel.

Les trois quarts d'heure portés en plus ne font que compenser la perte de temps qui résulte de la cessation et de la reprise du travail à certaines heures de la journée.

Ainsi, par exemple, il y a perte de temps :

1° Au moment de terminer le travail et au moment de le reprendre ;

2° Lors du paiement des salaires, qui se fait pendant les heures déterminées pour le travail, ce qui, généralement, n'a pas lieu dans l'industrie privée ;

3° Pour les bains gratuits mis à la disposition des ouvriers ;

4° Pendant la distribution des boissons rafraichissantes d'été et réconfortantes d'hiver, etc., etc.

Il y a lieu du reste de remarquer que, depuis l'application de la mesure qui a porté les heures de travail à dix heures trois quarts, le personnel ouvrier de l'arsenal a pour ainsi dire été entièrement renouvelé et que tous, étant ainsi entrés au service de l'Administration sous l'empire des dispositions qui ont porté à dix heures trois quarts la durée de la journée de travail, sont censés les avoir librement acceptées.

A ces considérations vient s'ajouter ce fait que le travail à la tâche rémunère les travaux réellement effectués et qu'ainsi les ouvriers profitent personnellement du travail auquel ils sont astreints. Il est permis de supposer même que, dans ces conditions, la plupart

QUESTIONS.

RÉPONSES.

d'entre eux accepterait une durée des heures de travail plus étendue que celle qui leur est imposée.

SECTION IV.

Postes.

Le Gouvernement sollicite, pour le service des postes, une augmentation de 78,500 francs. Afin de justifier cette augmentation de dépense, qui a été admise par la section centrale, nous jugeons utile d'entrer ici dans quelques développements.

L'abaissement de la taxe des lettres simples à 10 centimes, la réduction du droit sur les valeurs déclarées et les articles d'argent, la circulation des cartes-correspondance, l'adjonction du service de la caisse d'épargne à tous les bureaux, les nouvelles conventions de poste pour les relations internationales, l'intention du Gouvernement de doter de bureaux nouveaux des communes importantes qui en ont été privées jusqu'à ce jour, telles sont les causes les plus immédiates qui justifient l'augmentation des prévisions de dépenses du budget des postes pour 1871.

Voici, d'après des données statistiques, quels seraient les premiers résultats de cette réduction du tarif des lettres, au point de vue de l'accroissement du nombre des correspondances expédiées *au delà du rayon de 50 kilomètres*, c'est-à-dire des lettres auxquelles s'applique la réduction de 20 à 10 centimes.

Le tableau ci-après opère sur des périodes servant de point de comparaison entre les années 1869 et 1870.

	AVANT LA RÉFORME.	APRÈS LA RÉFORME, A 10 CENTIMES.			
	DU 1 ^{er} au 7 mars.	DU 8 au 14 juin.	DU 15 au 21 septemb.	DU 22 au 23 décembre.	TOTAL pour les 3 périodes
Nombre de lettres en 1869.	261,579	261,572	287,682	275,615	824,867
Id. en 1870.	268,529	516,970	549,537	558,568	1,024,675
En plus en 1870.	6,950	55,598	61,655	82,753	199,808
Soit p. % . . .	3	21	22	30	24 ² / ₁₀

Augmentation p. % moyenne des cinq dernières années . . . 4 ⁶/₁₀

Id. attribuable à la réforme. . . 19 ⁹/₁₀

Or, il est à remarquer que cette progression s'est produite sous l'influence de la crise politique que nous traversons. Il est probable qu'aussitôt cette crise désastreuse passée, la progression atteindra des proportions encore plus considérables et accroîtra, en conséquence, les besoins de matériel et de personnel dans le service.

Quant à la diminution de recette causée par cette réforme, ainsi que l'a déclaré le Gouvernement en proposant la loi du 13 mai 1870, il n'était pas permis d'espérer une augmentation des lettres telle qu'elle pût compenser le déficit; mais les chiffres fournis ci-après suffisent déjà pour établir que l'on s'était exagéré le préjudice que la réforme devait occasionner au Trésor.

La recette des lettres taxées à l'arrivée ne s'étant guère ressentie de la réduction de taxe à 10 centimes, c'est dans le produit de la vente des timbres-poste que l'on peut surtout constater cette diminution.

Or, la vente des timbres-poste a produit en 1864 fr.	4,416,229
— — — — — 1869	5,847,654
En plus fr.	1,431,425
dont le cinquième, représentant la progression annuelle, est de. fr.	286,000

On peut donc admettre que, sans la réforme, cette recette continuant sa marche ascendante, aurait donné, en 1870, 286,000 francs de plus qu'en 1869, soit fr. 6,133,654

Or, elle n'a atteint réellement que fr. 5,720,711

Diminution fr. 412,943

Cette somme représente la perte de sept mois, celle d'un mois s'élèverait donc à fr. 58,992
ce qui donnerait pour un an fr. 707,904

Tel est approximativement le déficit; mais il est loin de pouvoir être mis à charge de la réforme postale seule, la crise politique et commerciale des derniers mois ayant exercé une dépression considérable sur le mouvement international. C'est ainsi que l'augmentation normale annuelle de la correspondance étrangère, qui était de 8.61 p. %, est tombée, en 1870, à 5.79 p. %.

On peut donc, à notre avis, se lancer plus hardiment dans la voie des améliorations. En résumé, d'ailleurs, comment ne pas admettre avec faveur les augmentations peu considérables de crédits sollicitées, quand on considère le merveilleux développement qui se produit dans les relations et dans toutes les opérations postales.

Ce ne sont pas seulement les progrès du commerce, de l'industrie, de l'instruction populaire, se reflétant d'une manière si intime dans le mouvement de ce grand service national, qui en expliquent l'extension continue; le cercle des attributions du service postal s'est développé de la façon la plus remarquable depuis un certain nombre d'années.

Nos relations postales avec l'étranger ne sont pas encore arrivées, il est vrai, au niveau de leurs perfectionnements à l'intérieur. Il serait désirable, à cet effet, qu'une entente européenne s'établît pour généraliser l'abaissement des tarifs et en uniformiser l'application.

Mais à l'intérieur du pays il en est autrement. La poste a accru ses moyens d'action par la création de nombreux bureaux à attributions complètes, d'un service de distribution à domicile complété et généralisé. Elle ne se borne plus au transport des lettres, des journaux, des espèces, qui a été longtemps son seul domaine ; elle a entrepris le transport des échantillons, des papiers d'affaires, des valeurs déclarées, des petits colis expédiés par les services affluents au chemin de fer, les encaissements de toute espèce. Elle émet des mandats sur ses caisses ; elle fait le service de caisse d'épargne dans tous ses bureaux ; elle coopère, en certains points, au service des télégraphes, etc., etc.

On pourra se rendre compte, au surplus, de l'énorme extension qu'a prise le service postal en jetant un coup d'œil sur les tableaux *A, B, C* et *D* de statistique postale que nous avons annexés au rapport. (Annexes nos 3, 4, 5 et 6.)

Les dispositions de la loi du 15 mai 1870, relatives aux cartes-correspondance, soulèvent des difficultés d'exécution qui dérivent de l'imperfection de cette loi.

La circulation des cartes à prix réduit a été circonscrite à l'ensemble des localités desservies par un même bureau de poste.

Il résulte de là cette anomalie, signalée par des journaux de Liège, que des communes éloignées de cette ville, comme *Tilff* et *Sprimont*, peuvent correspondre par cartes avec elle parce qu'elles font partie de son canton postal, tandis que d'autres communes plus rapprochées, ou situées même entre Liège et ces communes, sont privées de cet avantage.

La raison de cette anomalie, c'est que la loi a circonscrit la faculté d'échanger des cartes à 5 centimes dans les limites d'un ressort qui est déterminé par des considérations spéciales d'intérêt public ou de service. Lorsqu'elle arrête la composition du canton postal d'un bureau, l'administration se préoccupe moins de la configuration géographique que de l'intérêt des populations et des facilités du service ; elle est souvent amenée à y rattacher une commune dont la situation est assez excentrique, mais qui a ses principales relations avec le chef-lieu de ce canton postal, ou qui en est rapprochée par l'existence d'une voie ferrée.

La loi de 1870, en prenant le canton postal comme base de ses dispositions, devait donner lieu aux réclamations qui se sont élevées à Liège

Mais ce n'est pas la seule irrégularité qu'on observe dans l'application de la loi. Ainsi, par exemple, une commune située dans le voisinage d'un bureau et appartenant à son canton postal, est dotée, eu égard à son importance, d'un bureau de poste : eh bien, cette commune perd par suite de cet avantage la faculté de correspondre, par cartes, avec son ancien chef-lieu. C'est ce qui aurait lieu, par exemple, pour la commune d'*Angleur*, desservie actuellement par le bureau de Liège, si le Gouvernement se décidait à établir un bureau de poste dans cette localité.

Il arrive encore que les nécessités du service font attacher un hameau à un bureau de poste autre que celui qui dessert le chef-lieu de la commune ; dans ce cas, ce hameau ne peut correspondre, par cartes, avec le *chef-lieu communal*. C'est ce qui se présente dans la commune de *Sprimont*, qui comprend différents hameaux desservis par le bureau d'*Esneux*, et ne pouvant correspondre par cartes avec *Sprimont* qui dépend du bureau de Liège.

Eu égard à ces anomalies, la section centrale engage le Gouvernement à examiner s'il ne serait pas utile, dans l'intérêt du public, de substituer, pour l'usage des cartes-correspondance, une des divisions territoriales administratives ou judiciaires existantes, au canton postal, qui ne présente aucun caractère de stabilité, ni de permanence.

La 1^{re} section estime qu'il y a lieu d'augmenter le traitement des percepteurs des postes de 6^e classe, qui n'est que de 900 francs. Or nous lisons dans la note préliminaire du projet du budget primitif qu'une somme de 14,100 francs est prévue pour le relèvement des traitements de 141 percepteurs de cette catégorie. C'est le nombre actuellement existant des fonctionnaires de cette classe. Nous constatons donc avec satisfaction une amélioration sensible de position pour ces agents, dont le traitement n'atteignait, il n'y a pas longtemps encore, que le chiffre de 750 et de 900 francs ; à l'avenir ils jouiront tous d'un traitement de 1,000 francs.

En se ralliant aux vues du Gouvernement sur ce point, la section centrale s'est demandée s'il n'y aurait pas lieu de relever également les traitements *des facteurs des postes*. Ces agents sont chargés d'un service très-rude et très-pénible, qui les soumet à une sérieuse responsabilité. Cette responsabilité s'est accrue encore par suite des réformes importantes qui ont été introduites dans le service des postes.

Les taux des traitements qui leur sont actuellement alloués sont réellement insuffisants. C'est ainsi que l'on rencontre, dans certains centres industriels où la cherté des vivres est grande, des facteurs de ville, pères de famille, ne recevant qu'un traitement de 800 francs, ce qui leur rapporte, défalcation faite des retenues pour la masse d'habillement, une somme mensuelle de 59 francs.

Parmi les facteurs ruraux, il y en a, en ce moment, 360 qui n'ont encore qu'un traitement de 700 francs, soit un salaire mensuel de 55 francs, toutes retenues faites.

Cette situation doit être améliorée. C'est pourquoi la section centrale a appelé l'attention du Gouvernement sur ce point :

QUESTION.

Le Gouvernement se propose-t-il d'améliorer la position des percepteurs de 6^e classe et des facteurs urbains et ruraux ?

RÉPONSE.

Le traitement des anciens distributeurs des postes qui, antérieurement au 1^{er} janvier 1868, comportait le taux *minimum* de 750 francs et *maximum* de 900 francs, a été, à partir de cette date, fixé au taux unique de 900 francs.

A la fin de 1869, la position^e de distributeur, transformée en celle de percepteur de 6^e classe, a été améliorée par le fait de l'augmentation de l'allocation de régie et de loyer, qui, de 200 francs, fut élevée à 250 francs, et ce, à partir du 1^{er} janvier 1870.

Le projet de budget pour 1871 a prévu

QUESTION.

RÉPONSE.

une somme de 14,100 francs destinée à porter au taux de 1,000 francs, le traitement des 141 agents de cette catégorie existant actuellement.

Le Gouvernement examinera s'il y a lieu de faire plus et demandera, le cas échéant, les allocations nécessaires à cet effet.

Quant aux facteurs urbains et ruraux, il n'a rien été demandé au projet de budget pour 1871; mais le Gouvernement se propose de pétitionner pour 1872 les crédits nécessaires au relèvement, à concurrence de 50 francs, des traitements des facteurs ruraux de 700 et 750 francs, ainsi que des traitements de 800 francs des facteurs urbains.

La section centrale a accueilli avec satisfaction la déclaration du Gouvernement : c'est un premier pas fait dans la voie d'une réforme généralement désirée. Elle espère que M. le Ministre des Travaux publics pourra compléter, dans un avenir prochain, la réalisation de ses bonnes intentions.

SECTION V.

Télégraphes.

La majoration des crédits demandés par le Gouvernement pour le service des télégraphes est de 125,800 francs.

Nous avons pensé, pour mettre la Chambre à même de se rendre compte des causes de cette augmentation, qu'il serait utile d'indiquer, en quelques mots, les développements que ce service a reçus pendant la dernière période décennale.

Le tableau comparatif ci-annexé (annexe n° 7) comprend les éléments divers de l'exploitation des télégraphes pendant cette période.

En comparant l'année 1870 à l'année 1861, on constate que le nombre des télégrammes à l'intérieur a augmenté dans la proportion de 1 à 14, le nombre des télégrammes internationaux de 1 à 4, la recette totale de 1 à 2 ⁷/₁₀, et la dépense de 1 à 4.

Eu égard aux réductions considérables de tous les tarifs pendant cette période, la dépense doit être comparée, non à la recette, mais au nombre d'opérations et au développement des moyens d'exécution offerts au public.

À ce dernier point de vue, il importe de remarquer que le développement des fils conducteurs, le nombre des bureaux, des appareils et des télégraphes ont été portés au triple des éléments similaires en 1861.

En rapprochant cette proportion du développement des correspondances, on

constate, comme il fallait s'y attendre, une utilisation beaucoup plus complète des moyens d'exécution.

Il faut remarquer de plus, qu'une partie des dépenses (le port à domicile, par exemple) s'accroît avec le mouvement, indépendamment du nombre des bureaux.

Ces considérations ont déterminé la section centrale à voter la majoration des crédits proposés.

Les 2^e et 3^e sections ont signalé le besoin, qui se fait sentir chaque jour davantage, d'augmenter le nombre des bureaux de poste et des bureaux télégraphiques. La 6^e section a particulièrement insisté sur l'utilité qu'il y aurait pour le public d'établir des appareils télégraphiques dans toutes les stations, aussi bien dans les stations des lignes concédées que dans les stations des lignes de l'État.

QUESTION.

Le Gouvernement se propose-t-il d'établir des appareils télégraphiques dans toutes les stations, aussi bien dans les stations des lignes concédées que dans les stations des lignes de l'État? Se propose-t-il de mettre ces appareils à la disposition du public?

RÉPONSE.

Le Département des Travaux-Publics n'est pas en mesure d'établir sur le champ et en une fois des appareils télégraphiques dans toutes les stations des chemins de fer de l'État.

Il n'a ni l'intention, ni le droit de prescrire cette installation dans toutes les stations des chemins de fer concédés.

Il est à présumer que, dans un avenir plus ou moins prochain, toutes les stations de chemin de fer auront des appareils télégraphiques. Mais ce progrès ne peut être obtenu que graduellement, dans la mesure des besoins réels.

Toute station de chemin de fer est pourvue d'un appareil, dès que ce moyen de correspondance est jugé utile à l'exploitation. Cet appareil est mis alors à la disposition du public quelque restreinte que soit la correspondance privée. C'est ainsi que nous avons, en Belgique, près de cent bureaux qui ne transmettent pas un télégramme par jour.

L'appareil en lui-même ne constitue pas une grande dépense, mais il faut que le personnel de la station soit suffisant pour le desservir régulièrement. Il faut que chaque bureau s'occupe, non seulement de transmettre ses propres télégrammes, mais d'assurer instantanément les relations entre les postes voisins.

QUESTION.

RÉPONSE.

Plus il y a d'appareils sur un même fil conducteur, plus il y a d'assujettissement, de complications, de délais et de temps perdu. On est alors entraîné à augmenter le nombre de lignes et à introduire de nouveaux agents dans le service, en subissant par là une dépense disproportionnée à l'effet utile obtenu.

L'extension du nombre de bureaux télégraphiques n'a jamais été arrêtée et ne s'arrêtera jamais ; mais il importe qu'elle soit graduelle et que les dépenses n'anticipent point par trop sur les besoins du public.

CHAPITRE VI.

TRAITEMENTS DE DISPONIBILITÉ.

La 1^{re} section demande la liste nominative des fonctionnaires en disponibilité, ainsi que le chiffre de leurs traitements en regard. Cette liste, ayant été réclamée au Département des Travaux Publics par la section centrale qui a examiné le premier projet de budget pour 1871, se trouve annexée au rapport de l'honorable M. Descamps.

CHAPITRE VIII.

SECOURS.

Les statuts de la caisse de prévoyance des instituteurs urbains contiennent la disposition suivante : « Lorsqu'un participant ne laisse pas d'ayants-droit à la pension, il peut être accordé annuellement un secours à ses ascendants, s'il est prouvé que ceux-ci, au moment de son décès, n'avaient pas d'autre ressource que le revenu de son état. » La section centrale prie M. le Ministre d'examiner si une disposition semblable ne pourrait pas être introduite dans les statuts de la caisse instituée au Département des Travaux Publics, en faveur des veuves et orphelins.

La Chambre a renvoyé à l'examen de la section centrale diverses pétitions qui lui avaient été adressées. Ces pétitions seront déposées sur le bureau de la Chambre pendant la discussion du budget et transmises ensuite à M. le Ministre des Travaux Publics.

Les articles qui ne sont pas spécialement mentionnés ci-dessus, ont été adoptés sans discussion.

L'ensemble du budget des Travaux Publics, fixé à la somme de 47,668,036 francs,

est voté à l'unanimité des membres présents. La section centrale en propose l'adoption.

Le Rapporteur,
C. DELCOUR.

Le Président,
J. DE NAEYER.

PÉTITIONS.

Les conseils communaux de Vencimont, Malvoisin, Patignies, Gedinne, Rienne, Sart-Custiane, Bourseigne-Vicille, Falenne, Javingues-Sevry prient la Chambre de voter les crédits nécessaires à la construction de la route de Gedinne à Falenne.

Le sieur de Mulder demande une première allocation sur le budget prochain des Travaux Publics pour exécuter son projet de dérivation des eaux des Polders du pays de Waes.

Des facteurs de poste ruraux prient la Chambre d'améliorer leur position.

Le conseil communal de Brecht prie la Chambre d'allouer, au budget des Travaux Publics le crédit nécessaire à l'achèvement du canal de Turnhout à Anvers, par Saint-Job-in-'t-Goor, et d'engager le Gouvernement à faire exécuter la 5^e et dernière section de cette voie navigable.

ANNEXE N° 1.

RÉGIE DES CHEMINS DE FER.

Relevé des dépenses faites pendant les années 1862, 1863 et 1870.

GRADES.	NOMBRE d'agents.	MONTANT DE LA DÉPENSE.				TOTAL.	Observations.
		Traitements.	Frais de déplacements.	Indemnités.	Frais de bureau et loyer.		

1° 1862.

Directeur.	1	8,000 04	»	»	3,500 »	»
Chefs de bureau. . .	2	7,090 92	2,844 »	775 »	»	»
Délégués.	7	15,700 08		2,625 »	»	»
Gens de service. . .	2	1,398 32		150 »	»	»
TOTAUX	12	32,189 36	2,844 »	3,550 »	3,500 »	42,083 36

2° 1863.

Chefs de bureau. . .	2	8,000 »	4,374 80	»	»	»
Contrôleurs payeurs .	7	16,750 08		»	»	»
TOTAUX.	9	24,750 08	4,374 80	»	»	29,624 88

Par arrêté royal du 30 juin 1863, et à partir du 1^{er} janvier de la même année, le service de la régie a été transféré à l'administration centrale et placé, comme service spécial, dans les attributions du directeur, au secrétariat général.

Il est résulté de ce transfert, l'économie du traitement d'un directeur et du loyer de l'immeuble occupé par les bureaux de ce service. (Voir le budget de 1863.)

3° 1870.

Directeur.	1	suppl ^e 1,000 »	6,326 70	»	»	»
Chefs de bureau. . .	2	10,000 »		»	»	»
Contrôleurs payeurs .	6	17,600 »		»	»	»
TOTAUX.	9	28,600 »	6,326 70	»	»	34,926 70

4° Dépenses présumées, pour le même service, pendant l'année 1871.

Directeur.	1	suppl ^e 1,000 »	9,200 »	»	»	»
Chefs de bureau. . .	2	10,000 »		»	»	»
Contrôleurs payeurs .	9	26,400 »		»	»	»
TOTAUX.	12	37,400 »	9,200 »	»	»	46,600 »

L'augmentation inscrite dans les prévisions de la dépense pour 1871, est la conséquence de la reprise par l'Etat de 601 kilomètres de voies ferrées de la Société générale d'exploitation.

ANNEXE N° 2.

Tableau descriptif des rivières et canaux administrés par l'État. — 1870.

DÉSIGNATION DES RIVIÈRES ET CANAUX ADMINISTRÉS PAR L'ÉTAT.	LONGUEUR des SAS DES ÉCLUSES.	Observations.
BASSIN DE LA MEUSE.		
Meuse	(a) 62 ^m ,00 et 100 ^m ,00	(a) Les écluses en construction en amont de Namur ont 100 ^m ,00; celles existantes en aval de Namur jusqu'à Liège ont 62 ^m ,00 de longueur de sas. La loi du 3 juin 1870 a alloué un crédit de 350,000 fr. pour porter à 100 ^m ,00 la longueur des écluses en aval de Namur.
Ourthe (partie reprise par l'État)	»	
Canal de Liège à Maestricht (partie belge)	62 ^m ,00	
Id. (partie néerlandaise)	50 ^m ,00	
Embranchement vers la Meuse, à Visé	62 ^m ,00	
Canal de Maestricht à Bois-le-Duc	1 de 45 ^m ,50	
	1 de 45 ^m ,20	
Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut	50 ^m ,00	
Canal d'embranchement vers le camp de Beverloo	»	
Canal d'embranchement vers Hasselt	62 ^m ,00	
Canal d'embranchement vers Turnhout	50 ^m ,00	
Canal de Turnhout à Anvers, par St-Job-in-'t-Goor (1 ^{re} sect.)	50 ^m ,00	
Sambre canalisée	»	
Canal de Charleroi à Bruxelles	21 ^m ,20	
Embranchements du canal de Charleroi, y compris les bassins de la Croÿère et de la Louvière.	»	
BASSIN DE L'ESCAUT.		
Escaut.	44 ^m ,30	
Canal de Mons à Condé	45 ^m ,30 à 45 ^m ,47	
Canal de Pommerœul à Antoing	43 ^m ,34 à 43 ^m ,54	
Lys (y compris les branches secondaires, à Gand)	45 ^m ,80-55 ^m ,00	
	240 ^m ,00-115 ^m ,00	
	120 ^m ,00-45 ^m ,80	
Canal de dérivation de la Lys.	45 ^m ,50	
Canal de Gand à Ostende.	70 ^m ,00 — 60 ^m ,00	
Canal de Plasschendaele, par Nieuport et Furnes, à la frontière de France.	93 ^m ,00 — 50 ^m ,00	
	et 1 de 45 ^m ,25	
Canal de Gand à Terneuzen	57 ^m ,00	
Canal de Moervaert	50 ^m ,00	
Dyle et Demer	115 ^m ,60	
Petite Nèthe canalisée	25 ^m ,15	
Yser.	34 ^m ,40	

A.

Appréciation du mouvement général des lettres, journaux et imprimés, en 1870, calculé sur la base du dénombrement effectué pendant quatre périodes de sept jours.

	INTÉRIEUR.		NOMBRE DE LETTRES de ou pour l'étranger.	TOTAL GÉNÉRAL.	NOMBRE DE LETTRES de service.	NOMBRE DE JOURNAUX.	NOMBRE D'IMPRIMÉS.	Observations.
	NOMBRE DE LETTRES dans le rayon de 30 kilomètres.	NOMBRE DE LETTRES au delà du rayon de 30 kilomètres.						
1869.	14,349,517	14,632,059	41,643,801	40,625,377	6,706,180	40,822,967	17,980,677	
1870	45,971,504	5,818,199 } 40,573,704	42,318,696	44,682,027	7,961,460	46,874,539	17,202,198	
Différence	+ 4,624,984	+ 4,759,774	+ 674,895	+ 4,056,650	+ 1,255,280	+ 6,048,572	(a) 778,479	(a) Diminution.
Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	41.30	12.03	5.79	9.99	48.72	44.82	(a) 4.53	
Augmentation moyenne annuelle de 1865 à 1869	7.63	4.62	8.61	6.72	8.32	41.60	12.79	

B.

	CHARGEMENTS AVEC DÉCLARATION DE VALEUR DÉPOSÉS POUR L'INTÉRIEUR.					OBJETS RECOMMANDÉS affranchis déposés pour l'intérieur.	Observations.
	NOMBRE TOTAL de lettres.	MONTANT GLOBAL des déclarations.	PORT ET DROIT site réguis.	Droit proportionnel.	TOTAL.		
Exercice 1869	154,955	47,972,095 "	54,276 60	51,408 90	105,685 50	415,545	(a) Diminution résultant de la réduction à 10 centimes de la taxe des lettres adressées au delà du rayon de 30 kilomètres.
Id. 1870	140,517	50,716,650 61	49,000 19	55,990 "	104,990 19	432,496	
Différence en plus	5,582	2,744,555 61	"	4,584 10	"	17,151	
Différence en moins	"	"	(a) 5,276 41	"	695 51	"	

ANNEXE N° 5.

C.

MANDATS D'ARTICLES D'ARGENT ÉMIS.				
	NOMBRE.	MONTANT.	DROIT PROPORTIONNEL.	
1869	Service interne	494,597	18,457,791 50	80,680 20
	Id. international	25,956	945,628 81	18,526 20
1870	Service interne	704,677	24,968,087 75	(a) 115,855 50
	Id. international	42,652	1,677,015 45	(a) 29,676 80
Augmentation pour 1870.	Service interne	210,280	6,550,296 45	35,175 50
	Id. international	16,716	751,584 62	11,150 60

(a) Approximativement.

Tableau comparatif des résultats de l'exploitation des télégraphes de 1861 à 1870.

ANNÉES.	SITUATION A LA FIN DE L'EXERCICE.				TRAVAIL ET PRODUIT DE CHAQUE EXERCICE.			OBSERVATIONS.
	DÉVELOPPEMENTS des fils.	Nombre de bureaux.	Nombre d'appareils.	NOMBRE de télégraphistes spéciaux.	TÉLÉGRAMMES		RECETTES.	
					à l'intérieur.	internationaux.		
1861	Kilomètres. 4,495	165	265	141	97,943	171,025	Fr. c. 588,552 66	Fr. c. 565,261 53
1862	4,805 1/2	196	271	154	105,274	186,515	605,044 86	405,500 "
1863	6,258	282	565	178	188,823	227,288	612,565 01	469,426 55
1864	7,117 1/2	279	421	205	252,501	294,196	789,599 07	555,418 "
1865	8,695	507	481	296	552,721	541,516	865,640 45	660,700 "
1866	9,989 1/2	556	556	561	692,556	455,469	962,215 09	856,958 86
1867	11,910	574	605	569	817,682	471,067	1,071,468 04	977,680 49
1868	12,572	410	656	592	972,058	550,561	1,197,102 55	1,188,485 "
1869	15,582	455	696	404	1,108,757	615,849	1,525,055 70	1,508,500 "
1870	14,014 ^(a)	445	760	455	1,545,118	655,294	1,554,689 64	1,458,242 "

(a) Le développement des fils, les recettes et les dépenses pour 1870, ne sont pas encore définitivement connus. Les nombres donnés ci-dessus sont approximatifs.