

Chambre des Représentants.

Session de 1879-1880.

Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1880 ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. LE HARDY DE BEAULIEU.

MESSIEURS,

Le Budget du Ministère des Travaux publics ne ressemble que par quelques points à ceux des autres Ministères. Ceux-ci sont établis sur des bases à peu près fixes, fondées sur des lois ou des règlements peu variables de leur nature et sur lesquels la volonté du Ministre ou de l'Administration ne peut avoir qu'une action éloignée, car elle doit avoir obtenu, dans la plupart des cas, une double sanction des Chambres, l'une approuvant le principe de la dépense et son organisation, l'autre le chiffre et la distribution. Il en résulte que l'on peut « prévoir » la dépense des divers Ministères et par suite en dresser le Budget assez longtemps d'avance et c'est pour cette raison que la loi de comptabilité a pu prescrire le dépôt, dix mois avant l'exercice, des Budgets des Ministères tels qu'ils existaient en 1834.

Il en est de même pour la partie purement administrative du Budget des Travaux publics comprise dans les trois premiers chapitres, et encore peut-il survenir par suite d'accidents impossibles à prévoir dix mois ou même un mois à l'avance, des dépenses considérables, pour l'exercice suivant, pour les routes, bâtiments civils, canaux, rivières, ports et côtes.

Mais il ne peut plus en être ainsi depuis qu'à la partie administrative du Ministère des travaux publics s'est jointe une exploitation commerciale qui

(1) Budget, n^o 87, VIII (session de 1878-1879).

(2) La section centrale, présidée par M. DESCAMPS, était composée de MM. LEFEBVRE, VAN WAMBREKE, DANSAERT, LE HARDY DE BEAULIEU et BOUCQUÉAU.

prend chaque jour des développements plus considérables et dont les progrès, comme les temps d'arrêt ou de recul, sont absolument indépendants de la volonté, de l'action ou de la prévision du Ministre ou de son Administration. C'est ce que l'expérience de chaque année vient démontrer d'une façon qui ne peut plus laisser de place au doute.

Chaque année, en effet, le Budget des Travaux publics est déposé, au vœu de la loi, dix mois avant l'ouverture de l'exercice, et bien qu'il ne soit jamais discuté, amendé et voté que dans le cours de l'exercice auquel il s'applique, et que, par conséquent, les faits qui peuvent modifier les dépenses sont en cours de développement, il arrive rarement que l'on n'ait pas besoin dans la session suivante de modifier les crédits votés, de les compléter ou de les augmenter et parfois même de légaliser des dépenses qui n'avaient pas été prévues ou incrites au Budget.

C'est cette situation que constate la note préliminaire lorsqu'elle prévoit que le projet de Budget de 1880, déposé fin de février 1879, devra être soumis à révision pour l'époque où il pourra être utilement soumis aux délibérations de la Législature.

Il résulte de ce fait de l'instabilité des dépenses du Département des Travaux publics combiné avec l'incertitude des recettes auxquelles il donne lieu, que le Budget peut toujours devenir, au moment où l'on s'y attend le moins, une cause de perturbation pour l'équilibre qui doit nécessairement exister dans tout État bien administré entre les recettes et les dépenses.

La mission des Chambres, et plus particulièrement celle de la Chambre des Représentants, est de veiller avec une sollicitude constante prévoyante au maintien de cet équilibre nécessaire et d'empêcher par tous les moyens qui sont en son pouvoir que les dépenses n'excèdent les recettes d'une façon notable et permanente.

C'est donc sur le projet de Budget des Travaux publics qui s'élève cette année en dépenses à la somme de 86,126,854 francs, non compris les sommes importantes qui se rattachent au Budget de la Dette publique, comme intérêts, annuités, garanties, etc., que la Chambre doit porter sa plus vigilante attention et c'est pour accomplir le mandat qu'elle a reçu de préparer cette tâche que la section centrale présente le rapport suivant :

Le projet de Budget, déposé en février dernier, s'élevait à 84,162,683 francs ; les amendements qui ont été proposés par le Ministre au commencement de la présente session le portent à 86,126,854 francs.

C'est sur ce projet amendé que les sections ont été appelées à délibérer.

EXAMEN EN SECTIONS.

Toutes les sections adoptent le projet à l'unanimité.

La *troisième* section acte à son procès-verbal la question suivante : Où en est la reprise du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam ?

Cette question, la Chambre le sait, a été résolue par le dépôt du projet de loi destiné à ratifier la convention avec le Gouvernement des Pays-Bas pour l'achèvement du canal de Terneuzen, et la reprise par ce Gouverne-

ment de la partie du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam située sur son territoire.

La *cinquième* section a fait siennes les observations de deux de ses membres; l'une portant sur la fréquence des inondations qui désolent particulièrement le bassin de l'Escaut dans le Hainaut et les Flandres; l'autre qui demande si le Gouvernement compte présenter à bref délai des projets pour remédier à la corruption des eaux provenant des villes industrielles du Département du Nord.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

Après avoir dépouillé les procès-verbaux des sections et tenu note des questions posées afin de les traiter aux chapitres ou articles qui les concernent, la section centrale a abordé l'examen des articles du projet de Budget et posé au Ministre diverses questions que nous mentionnerons successivement à mesure que les articles auxquels elles se rapportent se présenteront.

CHAPITRE 1^{er}.

ART. 2. Le crédit demandé est de 440.500 francs; il était de 426.000 francs au projet primitif; cette augmentation de 14.500 francs est, d'après les notes explicatives, destinée à augmenter de 5.950 francs le littéra *b*, Régie, et de 10.550 francs le littéra *c*, Ponts et Chaussées et Mines.

Comparé au Budget de 1879, cet article présente une diminution de 964,559 francs. Mais cette diminution n'est qu'apparente: elle résulte, à concurrence de 986,255 francs, de transfert aux articles 51 et 73 (voir page 250 de la note préliminaire accompagnant le projet de Budget primitif de 1880).

Pour faire droit à des observations qui avaient été présentées à plus d'une reprise, dans cette Chambre et ailleurs, sur l'incorrection des divers comptes du Budget des Travaux publics en ce qu'ils ne rapportaient pas toutes les dépenses aux chapitres qui les concernaient directement, l'honorable Ministre actuel a reporté aux chapitres Chemins de fer, Postes et Télégraphes, la partie des dépenses de l'Administration centrale qui a rapport à ces services.

La section approuve cette détermination qui permettra au pays, comme à la Chambre, de se rendre un compte plus exact du coût réel des divers services qui constituent le Ministère des Travaux publics. Elle l'engagera à persévérer dans cette voie et même à l'étendre de façon à ne pas faire supporter, par exemple, par le Budget des Travaux publics, sans compensation ou sans retour, des dépenses qui, en fait, devraient incomber aux autres Départements.

Litt. *c*, *Ponts et Chaussées*. Il est à remarquer que ce poste est augmenté de 19,150 francs depuis deux ans. L'Administration ne pense-t-elle pas que cette augmentation régulière et constante du personnel amènera tôt ou tard

un encombrement dans les bureaux, et que, si l'on continue, il faudra, à un moment donné, chercher des travaux pour employer le personnel exubérant?

ART. 5. L'allocation, qui était de 120,000 francs au Budget de 1879, avait été réduite à 85,000 francs au premier projet de Budget de 1880 par la suppression de 10,000 francs aux charges extraordinaires et par le transfert, pour les motifs expliqués ci-dessus et de 25,000 francs à l'article 53; mais dans les amendements déposés en décembre dernier, le Ministre pétitionne une augmentation de 30,000 francs dont 15,000 aux charges extraordinaires et temporaires.

L'ensemble des modifications apportées aux articles 2 à 5 du chapitre 1^{er} porte à 46,500 francs l'augmentation demandée à ces articles (voir la note explicative du Ministre).

L'article 6 passe sans observation.

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.

ART. 7. Le chiffre pétitionné est de 4,378,228 francs, il est égal à celui de 1879. Cet article figurait pour 5,209,080 francs au Budget de 1874. En 1873 il est de 3,762,000 francs, pour être porté, dans les amendements du projet de Budget de 1877, présentés par le Gouvernement, à 4,248,228 francs, chiffre actuel. La note justificative explique cette augmentation par le résultat des adjudications qui ont eu lieu dans le cours de l'année 1877 pour l'entretien des routes; elle a donné lieu à une majoration de 199,228 francs, plus 30,000 francs pour l'entretien de sections nouvelles. Le crédit total comprend, sous un littéra b, 500,000 francs pour travaux en dehors des baux d'entretien, etc., à la colonne des charges ordinaires et permanentes et sous le littéra c, même colonne, 1,000,000 de francs pour construction et rectification de routes, allocations de subsides pour aider à l'établissement de chemins de grande communication et de chaussées communales servant de raccordement aux stations des chemins de fer.

Le libellé proposé pour cette année a conservé cette répartition de telle sorte que l'entretien ordinaire des routes littéra a compose une allocation de 2,748,728 francs et les litteras b et c sont affectés à des travaux extraordinaires et à des constructions nouvelles par voie de subsides à allouer aux communes qui veulent se relier aux stations et aux embarcadères des canaux.

La section centrale appelle l'attention très-sévère du Département des Travaux publics sur la bonne exécution des travaux d'entretien des routes et sur l'emploi des sommes allouées à cet effet. Si elle est bien informée, les contrats d'entretien des mêmes routes et sections de route auraient subi un accroissement de prix considérable sans que le travail ait été augmenté et quand, au contraire, les matériaux neufs ont subi une notable diminution.

L'Administration doit prendre toutes les mesures en son pouvoir pour appeler à ces adjudications toute la concurrence qu'elles comportent et pour assurer, aux entrepreneurs les plus bas dans leurs offres, l'adjudication des travaux.

Elle doit veiller, avec sévérité, non-seulement à l'exécution loyale des

cahiers des charges de part et d'autre, sans faveur ni défaveur pour personne, mais à ce qu'aucune combinaison ne puisse écarter la concurrence.

Sous ce rapport, le Ministre a fait un pas dans la bonne direction en établissant un bureau de renseignements pour les adjudications; il pourra le compléter par l'établissement d'un contrôle plus direct et immédiat des travaux exécutés en vertu des adjudications d'entretien et autres. Il est utile de renforcer l'action des agents qui sont en contact permanent avec les entrepreneurs par le contrôle d'agents immédiats du Département. Il serait très-intéressant et très-utile d'obtenir pour la session prochaine un tableau de l'emploi de ces crédits depuis qu'ils sont inscrits au Budget.

ART. 8. A propos de cet article et du chiffre immuable de 41,000 francs qu'il comporte, une discussion s'est élevée à plusieurs reprises, tant à la Chambre que dans les sections, sur l'utilité des plantations sur les routes de l'État. Il est inutile de la renouveler ici, car, chaque fois, la Chambre et le Gouvernement ont reconnu la légitimité et l'utilité de ces plantations, qui ne font de dommage réel, en échange de l'avantage de la contiguïté d'une chaussée bien entretenue, que lorsque les plantations donnent de l'ombre, c'est-à-dire pendant les 13 ou 20 dernières années de leur existence. Il y a donc lieu de recommander l'exploitation des plantations le long des routes de l'État aussitôt que les arbres ont acquis une valeur moyenne de 30 francs, par exemple.

La plantation à 12 mètres en plaine et dans les déblais pourrait être adoptée et à 8 mètres sur les remblais.

ART. 9. La section a posé une question à laquelle le Ministre a répondu comme suit :

QUESTION.

ART. 9.

La section désire un aperçu de la répartition de cette dépense entre les différents postes indiqués dans le libellé.

RÉPONSE.

Il n'est pas possible d'arrêter même approximativement la répartition dont il s'agit. L'entretien des bâtiments civils ne constitue pas un forfait absolu, mais une entreprise sur bordereau de prix. L'importance et la nature des travaux à exécuter dépendent de circonstances que l'on ne peut en général prévoir d'avance.

Il est du reste à remarquer que depuis quelques années le Gouvernement a été obligé de louer successivement des immeubles pour y installer divers services et que, de ce chef, l'on doit imputer sur l'article 9 la somme considérable de 67,600 francs. Il ne reste donc plus de disponible sur le crédit de 425,000 francs qu'une somme de 357,400 francs, à peine suffisante pour satisfaire à tous les besoins.

La section centrale trouvera ci-jointe la nomenclature complète des nombreux bâtiments civils appartenant à l'État et des maisons louées dont les frais d'entretien doivent être imputés sur cet article.

DIRECTION DES BATIMENTS CIVILS.

LISTE des palais, hôtels, édifices, monuments, bâtiments, etc., entretenus aux frais de l'État et dont la dépense est imputée sur le Budget du Département des Travaux publics.

<p style="text-align: center;">PROVINCE DE BRABANT. (Bruxelles et ses environs.)</p>	<p style="text-align: center;">N O M B R E d'hôtels, bâtiments, etc.</p>	<p style="text-align: center;">Observations.</p>
Palais de la Nation	1	Corps de bâtiments.
Nouveau bâtiment de la Chambre des Représentants.	1	
Nouveau bâtiment du Sénat.	1	
Palais des Académies	1	
— de l'Industrie, comprenant l'ancienne cour, les bibliothèques royales, les Musées, etc.	1	
Domaine royal de Tervueren, avec ses dépendances.	6	
Hôtel du Ministère de la Guerre.	1	
— — de l'Intérieur.	1	
— — des Affaires Étrangères.	1	
— — des Finances.	1	
— — de la Justice.	1	
— — des Travaux publics.	1	
— — de l'Instruction publique.	1	
— de la Cour des Comptes.	1	
— du Gouvernement provincial.	1	
Bureau central des postes (ancien temple des Augustins).	1	
Hôtel des Monnaies	1	
— du Ministère de la Guerre (bureau)	1	
— — des Affaires Étrangères (bureau)	1	
— — des Finances (bureau)	1	
— — de la Justice (bureau)	1	
— — des Travaux publics (bureau)	1	
— — de l'Instruction publique (bureau).	1	
Ancien hôtel de Trazegnies (Ministère de l'Intérieur)	1	
— Meeus (administration centrale des chemins de fer de l'année).	1	
Bâtiment n° 7-9, rue de l'Orangerie, occupé par des services ressortissant au Département des Travaux publics.	1	
A REPORTER.	31	

	NOMBRE d'hôtels, bâtimens, etc.	Observations.	
REPORT.	51		
Observatoire royal et ses dépendances	1	Corps de bâtimens.	
Conservatoire royal de musique et ses dépendances	1		
Musée d'antiquités, d'armures et d'artillerie à l'ancienne porte de Hal.	1		
Bâtiment de la rue de Louvain, occupé par les ateliers, etc., du <i>Moniteur</i>	1		
Bâtiment sis même rue occupé par les bureaux, etc., du timbre	1		
École de médecine vétérinaire, à Cureghem.	6		
Maison et bâtiment du magasin de la rue de la Tulipe à Ixelles	2		
Bâtiment du Musée Wiertz et ses dépendances	2		
Bâtiment du tir national et ses dépendances	5		
— du Jardin Botanique et ses dépendances.	4		
— n° 40, rue de l'Évêque, occupé par des services ressortissant à l'administration des Monnaies.	1		
— n° 42, rue de l'Évêque, occupé par des services ressortissant à l'administration des Monnaies.	1		
Hôtel rue de l'Évêque, n° 58	1		
Bâtiment rue de l'Évêque, n° 44 (ancien local de la Bourse)	1		
Maison rue de l'Évêque, n° 54.	1		Ces divers immeubles ont été acquis par l'État en vue de la construction du nouvel hôtel central des postes. Ils sont provisoirement loués à des particuliers. — Une partie de l'ancien local de la Philharmonie est occupé par le dépôt d'armement de la garde civique.
— — n° 56.	1		
— — n° 46.	1		
— rue Fossé aux Loups, n° 45.	1		
— rue de l'Orangerie, n° 22, occupé par des services ressortissant au Département des Travaux publics	1	Corps de bâtimens.	
Maison rue Villa Hermosa, n° 18 a, occupée par des services ressortissant au Département des Travaux publics.	1		
Bâtiment rue Duca'e n° 6, occupé par l'Administration des chemins de fer.	1	Id.	
— 8, — —	1		
— 10, — —	1		
— 12, — —	1		
— 16, — —	1		
— 26, — —	1		
— 57, — —	1		
— 59, — —	1		
Bâtiment rue de l'Orangerie, n° 52, — —	1		
Bâtiment rue d'Italie, n° 56, — —	1		
Maison située rue de Brabant, n° 19, occupé par le service de la régie des chemins de fer	1		
Maison située rue du Trône, n° 116, occupée par la Commission royale des monuments	1		
A REPORTER.	75		

	NOMBRE d'hôtels, bâtimens, etc.	Observations.
REPORT.	75	
Maison située rue des Petits Carmes, n° 26, occupée par le directeur du Conservatoire royal de musique	1	
Maison située rue Jourdan, n° 7, occupée par le secrétaire du Conservatoire royal de musique	1	
Maison rue de Louvain, n° 107, occupée par des services ressortissant au Département de l'Intérieur	1	
Maison rue Haute, n° 340 b, affectée au service du Musée d'antiquités, d'armures et d'artillerie.	1	
Maison rue de l'Orangerie, n° 10.	1	Occupée par des bureaux de l'administration des postes.
— 12.	1	
— 14.	1	Occupées par des bureaux du Ministère des Finances.
— 18.	1	
— 24.	1	Occupée par des bureaux de l'administration des chemins de fer de l'État.
— 26.	1	
— 28.	1	Occupée par le service spécial des bâtimens civils.
— 30.	1	
Bâtiment boulevard de Waterloo, n° 117 et 118, occupés par le Musée d'armures et d'antiquités	2	Occupée par des bureaux du Ministère des Finances.
Bâtiment rue du Pépin, n° 31, occupé par le Conseil des mines	1	
Hôtels rue de Bodenbroeck, n° 2 et 4, occupés par la direction générale des ponts et chaussées et des mines	2	Occupées par des bureaux de l'administration centrale des chemins de fer de l'État.
Hôtel rue de la Régence, n° 15, occupé par la direction des routes et des bâtimens civils.	1	
Hôtel rue Royale, n° 60, occupé par des services ressortissant au Département de la Guerre	1	Corps de bâtimens.
Maison n° 85, rue de Louvain.	1	Acquis pour le transfert du Ministère des Travaux publics.
Maison rue de Ruysbroeck, n° 44, affectée au Musée d'histoire naturelle.	1	
— 40, — —	1	
Maison n° 5, place de Louvain, occupée par les bureaux du Département de la Guerre	1	
Maison n° 77, rue d'Isabelle, occupée par l'administration des chemins de fer.	1	
Maison n° 20, rue Royale, occupée par l'inspection générale de la garde civique	1	
Bâtiment n° 95, rue Ducale, occupé par l'administration des chemins de fer.	1	
Maisons n° 26 et 28, rue du Gouvernement provisoire, idem	2	
Maison n° 43, rue de Ruysbroeck, occupée par les bureaux du service des bâtimens civils.	1	
Bâtimens n° 22 et 22 bis, rue Ducale.	2	Occupés par des services du Ministère de l'Intérieur.
TOTAL.	106	

	NOMBRE d'hôtels, bâtimens, etc.	Observations.
Monument de Waterloo et ses dépendances	2	
— de la place des Martyrs	1	
— de la colonne du Congrès	1	
TOTAL	4	
Squares de la place du Trône	3	
— aux abords du viaduc double de la route avenue de la Reine à Schaerbeek	2	
Jardin du palais des Académies	1	
— de la place des Martyrs	2	
— de la Colonne du Congrès	1	
— du Musée de l'Industrie et de la Bibliothèque royale	2	
— du Monument de la porte de Hal	1	
— du Conservatoire royal de musique	1	
TOTAL	15	
PROVINCE D'ANVERS.		
Hôtel du Gouvernement provincial à Anvers	1	
Bâtiment de la douane à Esschen	1	
PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.		
Hôtel du Gouvernement provincial à Bruges	1	
Hôtel de la direction provinciale des contributions directes, douanes et ac- cises à Bruges	1	
Bâtiment de la douane à Comines	1	
— — à Beveren	1	
— — à Heyst	1	
— — à Nieuport	1	
— — à Leyele	1	
PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE.		
Hôtel du Gouvernement provincial à Gand	1	
Hôtel de la direction provinciale des contributions directes à Gand	1	
Bâtiment occupé par le dépôt des archives de l'État à Gand	1	
A REPORTER	12	

	NOMBRE d'hôtels, bâtimens, etc.	Observations.
REPORT.	12	
PROVINCE DE HAINAUT.		
Hôtel du Gouvernement provincial à Mons	1	
Hôtel de la direction provinciale de l'enregistrement et des domaines, à Mons	1	
Hôtel de la direction provinciale des contributions directes, douanes et accises, à Mons	1	
Maison occupée par une partie des archives du Gouvernement provincial, à Mons	1	
Bâtiment occupé par les archives provinciales de l'État, à Mons	1	
Bâtiment de la douane, à Hutain	1	
PROVINCE DE LIÈGE.		
Hôtel du Gouvernement provincial, à Liège (ancien palais des Princes-Évêques)	1	
Hôtel de la direction provinciale des contributions directes, douanes et accises, à Liège (ancien palais des Princes-Évêques)	1	
École normale des humanités, à Liège	1	
— d'institutrices, à Liège	1	
Hôtel de la direction provinciale de l'enregistrement et des domaines, à Liège (ancien palais des Princes-Évêques)	1	
Bâtiment de la douane à Moulant	1	
— — à Baelen	1	
— — à Petit-Lanay	1	
— — à Montzen	1	
PROVINCE DE LUXEMBOURG.		
Hôtel du Gouvernement provincial, à Arlon	1	
Bâtiment de la direction provinciale des contributions directes, douanes et accises, à Arlon	1	
Château de Bouillon	1	
Bâtiment de la douane, à Guirsch	1	
— — à St-Mard	1	
— — à Florenville	1	
— — à Villers-devant-Orval	1	
— — à Quatre-Chemins	1	
— — à Deyfeld	1	
— — à Bouillon	1	
À REPORTER	57	

	NOMBRE d'hôtels, bâtimens, etc.	Observations.
REPORT.	37	
PROVINCE DE LIMBOURG.		
Hôtel du Gouvernement provincial à Hasselt.	1	
Bâtiment de la douane à Lommel	1	
PROVINCE DE NAMUR.		
Hôtel du Gouvernement provincial à Namur	1	
Hôtel de la direction provinciale des contributions directes, douanes et accises à Namur	1	
Bâtiment de la douane à Najauge (Mazée)	1	
TOTAL.	42	
RÉCAPITULATION.		
<i>Province de Brabant (Bruxelles et ses environs).</i>		
Palais, hôtels, édifices et bâtimens.	106	
Monuments	4	
Squares et jardins.	15	
	125	
Province d'Anvers. — Hôtels, bâtimens, etc.	2	
— de la Flandre occidentale —	7	
— de la Flandre orientale —	5	
— de Hainaut —	6	
— de Liège —	9	
— de Luxembourg —	10	
— de Limbourg —	2	
— de Namur —	5	
TOTAL GÉNÉRAL.	165	

Immeubles loués par le Département des Travaux publics.

SITUATION DES BATIMENTS.	DÉSIGNATION DES SERVICES QUI Y SONT INSTALLÉS.
Rue Villa Hermosa. 19, rue de Brabant, Saint-Josse-ten-Noode. 57, 59, 95, rue Ducale. 77, rue d'Isabelle. 26 et 28, rue du Gouvernement provisoire. 2 et 4, rue Bodenbroeck. 15, rue de la Régence. 45, rue de Ruysbroeck. 51, rue du Pépin.	<p style="text-align: center;"><i>Ministère des Travaux publics.</i></p> Bureau d'expédition. Régie des chemins de fer. Administration des chemins de fer. Direction générale des ponts et chaussées et des mines. Bureau du service des bâtiments civils. Conseil des mines.
116, rue du Trône, à Ixelles. 26, rue des Petits-Carmes. 7, rue Jourdan, Saint-Gilles. 29, rue Royale.	<p style="text-align: center;"><i>Ministère de l'Intérieur.</i></p> Commission royale des monuments. Logement du directeur du Conservatoire de musique. Logement du secrétaire du même établissement. Inspection de la garde civique.
60, rue Royale. 5. Place de Louvain.	<p style="text-align: center;"><i>Ministère de la Guerre.</i></p> Divers bureaux.

La Chambre pourra, par la nomenclature qui précède, se rendre un compte exact de l'importance du domaine public en bâtiments affectés à des services divers. Cette nomenclature ne comprend pas, sans doute, tous les bâtiments ou monuments affectés au service de l'État, car nous n'y remarquons que deux écoles normales à Liège, tandis que l'État en a construit à Mons, à Bruges, et, tout au moins, il en occupe certainement d'autres encore à Nivelles, Lierre, Gand, etc.

Nous remarquons, en outre, que plusieurs bâtiments ou édifices sont énumérés plusieurs fois, le Palais des Princes-Évêques de Liège entre autres et certains ministères à Bruxelles.

N'y sont pas compris non plus les bâtiments très-nombreux consacrés au service des chemins de fer, postes et télégraphes, ni ceux occupés par le Département de la Guerre, ni les prisons et maisons de correction, dépôts de mendicité, etc., qui dépendent du Ministère de la Justice, ainsi que les Palais de Justice, maisons d'arrêt, etc. Il en est de même des Universités, collèges et écoles au Ministère de l'Instruction publique. Il y aurait lieu, d'abord, de relever le nombre, la superficie et l'importance, sinon le coût ou la valeur de tous ces bâtiments affectés à des services publics et d'étudier la question très-importante du meilleur système de conservation et d'entretien et du contrôle efficace à exercer, d'une façon indépendante des services auxquels ils sont rattachés, sur les dépenses et sur les travaux.

ART. 10. Une somme de 35,000 francs étant demandée pour divers travaux d'entretien et de peinture à des bâtiments civils situés à Bruxelles, à l'occasion des fêtes de 1880, la section centrale a voulu se renseigner sur la nature et le prix de ces travaux ; elle a donc posé la question et reçu la réponse suivante :

QUESTION.

ART. 10.

Quels sont les bâtiments dont l'entretien laisse à désirer et qu'il faudrait repeindre pour 1880. — Sont-ils la propriété de l'État. — Comment se répartit la dépense entre les divers postes ?

RÉPONSE.

Les travaux projetés seront exécutés à des bâtiments appartenant à l'État. A moins que des besoins plus urgents encore ne viennent à se révéler, la somme de 35,000 francs demandée sera affectée à des travaux d'entretien à effectuer aux hôtels et bâtiments désignés ci-après :

1° Peinture et réparation des soubassements des hôtels ministériels situés rue de la loi, 15,000 francs ;

2° Peinture des bâtiments des Musées et de la Bibliothèque royale, 12,000 francs ;

3° Peinture des bâtiments et serres du Jardin Botanique à Bruxelles, 5,000 francs ;

4° Peinture des façades de l'hôtel du Ministère des Travaux publics, place Royale, 5,000 francs.

15,000 francs pour peindre et réparer les *soubassements* des hôtels ministériels situés rue de la Loi, paraît une somme quelque peu exagérée. Il n'y a pas très-longtemps que ces façades, soubassements compris, ont été repeintes. En supposant que ceux-ci aient partout deux mètres de hauteur et qu'ils aient un développement de 400 mètres, cela donnerait 800^{m²} de surface dont la peinture coûterait près de 20 francs par mètre ; cette somme serait à peine admissible pour les façades entières, y compris les châssis, les portes et les corniches. Il faut veiller à ces détails. Il en est de même de ce qui a rapport au Musée et au Jardin Botanique. A l'occasion de cet article 10 nous avons encore reçu la réponse suivante à la question posée à l'honorable chef du Département.

QUESTION.

Pour quelles raisons ou obstacles la nouvelle Monnaie n'est-elle pas encore installée et l'ancienne remise à l'Administration des postes.

RÉPONSE.

Si le nouvel Hôtel des monnaies ne peut pas être livré à sa destination pour la fin de cette année, c'est parce que le dernier crédit de 385,000 francs n'a été alloué au Département des Travaux publics que par la loi du 4 août 1879 ; il a nécessairement fallu attendre la promulgation de cette loi, pour mettre en adjudication les derniers travaux restant à effectuer ; ceux-ci seront complètement achevés dans le courant du mois de mars ou d'avril prochain.

ART. 11 et 12. Le premier est augmenté de 76,500 francs et le second de 20,000 francs. La section centrale s'est enquis des causes qui nécessitaient des augmentations de crédit pour les chemins de halage de la Meuse et pour draguer divers canaux et cours d'eau.

Il résulte des réponses assez étendues que nous avons reçues, que les crues de l'année dernière ont endommagé sur plusieurs points les berges et chemins de halage au point de les détruire en certains endroits.

QUESTION.

RÉPONSE.

Dans la note explicative on trouve deux augmentations de 20,000 francs chacune à ces articles, libellées l'une : *entretien extraordinaire* des chemins de halage de la Meuse; l'autre : *rectification et amélioration* des chemins de halage de la Meuse.

D'après les explications sommaires données, il s'agit de travaux différents, quoique analogues.

Pourquoi les a-t-on séparés sur deux articles?

Comment le Ministre et les Chambres peuvent-ils être renseignés sur l'efficacité des travaux faits au moyen de ces crédits et d'autres et de l'emploi complet et utile de ceux-ci?

Y a-t-il eu l'année dernière ou cette année une cause extraordinaire de détérioration des chemins de halage de la Meuse?

Le remorquage à vapeur qui y est pratiqué semblerait pourtant être une cause de conservation de ces chemins.

On a pétitionné ces crédits aux deux articles du Budget auxquels les travaux se rapportent. En effet on a porté à l'article 11, qui comprend tous les travaux d'entretien, la somme nécessaire pour exécuter le rechargement en gravier et les relevés de pavages des chemins de halage, ouvrages qui constituent des travaux d'entretien.

On a porté à l'article 12, qui concerne les travaux d'amélioration, les empièvements et pavages neufs, ainsi que le redressement de certaines parties de chemins de halage, parce que ces ouvrages appartiennent à la catégorie des travaux d'amélioration.

L'utilité des travaux est toujours constatée, avant la demande des crédits, par les rapports des ingénieurs, des ingénieurs en chef et des inspecteurs généraux et, au besoin, après une délibération du comité permanent consultatif institué auprès du Département des Travaux publics.

Les travaux pour lesquels des crédits sont votés font l'objet d'entreprises par adjudications publiques.

Ils sont exécutés sous la surveillance des conducteurs, des ingénieurs ordinaires, des ingénieurs en chef et sous le contrôle des inspecteurs généraux.

Les crues exceptionnelles de l'année dernière, en s'élevant au-dessus des chemins de halage, ont causé des dégradations qui ne se produisent pas lorsque les chemins ne sont pas envahis par les eaux.

Une partie seulement des bateaux qui naviguent sur la Meuse est remorquée par des toueurs à vapeur et l'autre partie par des chevaux qui circulent sur le chemin de halage.

QUESTION.

Parmi les crédits libellés sous le n° 11 litt. b, etc... s'en trouvent qui sont nécessités par des dragages rendus nécessaires par des crues d'eaux extraordinaires, entre autres dans le canal de Charleroi à Bruxelles et ses embranchements, le canal de Gand à Ostende, le canal d'écoulement des eaux du Sud de Bruges, etc.

Comment se fait-il que ces canaux aient eu à souffrir des crues?

Répétant la question faite à propos des chemins de halage, comment le Ministre et les Chambres peuvent-ils s'assurer de l'emploi utile de ces crédits?

Y aurait-il quelque difficulté à fournir à la Chambre tous les cinq ans, par exemple, des rapports précis sur l'emploi des crédits et sur la qualité et sur l'utilité des travaux exécutés?

Cette question s'applique à tous les travaux de réparation et d'entretien des canaux, rivières, ports, côtes, etc., de quelque nature qu'ils puissent être.

RÉPONSE.

Le bief de partage du canal de Charleroi à Bruxelles est pourvu de bassins qui reçoivent les eaux destinées à alimenter le canal. Ces eaux, en temps de crues, amènent, dans ces bassins, des limons qui doivent être enlevés à la drague. Les crues de 1879 ayant été exceptionnelles, ces bassins qui servent à la clarification des eaux d'alimentation, sont fortement envasés. C'est pour faire des dévasements extraordinaires qu'un supplément de crédit est demandé pour ce canal.

Quant aux autres canaux de Gand à Ostende, etc., ils souffrent des crues, parce qu'ils servent non-seulement à la navigation, mais encore à l'évacuation des eaux des crues qui sont troubles et qui déposent dans les canaux qu'elles traversent, des vases qu'on est obligé d'enlever.

La Chambre des Représentants se rappellera sans doute les nombreuses et vives réclamations provoquées en 1872, par les envasements qui entravaient la navigation et qui ont été formés par les eaux de la Lys que l'on a été obligé d'envoyer à la mer par le canal de Gand à Ostende.

Lorsque les circonstances le permettent, l'entreprise des dragages importants se fait, par adjudication publique et à forfait, d'après des profils en travers représentant la quantité des matières à enlever.

Lorsqu'il s'agit de dragages ordinaires, dont l'exécution doit être confiée aux entrepreneurs de l'entretien, les matières draguées sont déposées sur les digues et le prix en est payé, après mesurage, par mètre cube.

On suit cette dernière marche lorsqu'il s'agit de travaux exceptionnellement urgents qui doivent faire l'objet de marchés directs.

Les travaux de réparation et d'entretien des canaux, rivières, ports, côtes, etc., de quelque nature qu'ils puissent être, se composent de dragages, de reconstruction de perrés, de réparation des chemins de halage, de renouvellement de pavage, de réparation des talus et des ouvrages d'art, de peinturages, goudronnages, de renouvellement et de réparation des ouvrages en fascines, etc., etc.

Tous ces travaux n'ayant pas d'autre but que l'entretien des ouvrages hydrauliques dans les meilleures conditions possibles, leur utilité n'est appréciable que par la vue des dégradations.

QUESTION.

—

RÉPONSE.

—

tions auxquelles ils doivent remédier et qu'ils font disparaître.

Le Département des Travaux publics, bien que disposé à donner tous les renseignements que la Chambre des Représentants pourrait désirer, ne s'explique pas comment devraient être rédigés les rapports périodiques à présenter tous les cinq ans.

Les réponses qui précèdent expliquent comment les crues extraordinaires nécessitent des dragages coûteux; nous devons accepter ces explications, n'ayant aucun moyen de contrôle. La navigation pourrait souffrir de cet état de choses; c'est pour cela que le crédit extraordinaire est pétitionné.

N'y aurait-il pas lieu, lorsque l'on voit les fortes dépenses que nécessitent ces attérissements qui doivent nécessairement se reproduire chaque fois que les mêmes causes reviennent, d'établir sur les points menacés des travaux spéciaux pour y obvier, notamment des bassins de dépôt ou de décantation des eaux chargées de sable ou de limon. Le nettoyage annuel de ces bassins ferait partie de l'entretien du canal ou du bassin. Combien y a-t-il en Belgique de points où ils seraient nécessaires? Très-peu sans doute; une douzaine au plus?

Les rapports quinquennaux devraient d'abord constater l'exécution des travaux votés, ensuite s'ils ont répondu à l'attente, s'ils sont soumis aux mêmes causes de dégradations. De simples tableaux pourraient résumer ces renseignements.

ART. 12. Ici, comme pour bien d'autres travaux, nous ne trouvons d'autre contrôle que celui de l'administration sur elle-même. Le public, qui est le contrôleur en dernier ressort de toute administration, ne peut pas juger de travaux dont il ignore le coût et qu'il ne voit qu'en passant. Comment la Chambre peut-elle exercer son contrôle? La section centrale, quand elle en aurait le désir, ne saurait aller partout, de sorte qu'elle doit s'en rapporter aux pièces qui lui sont remises, c'est-à-dire au projet de Budget, aux amendements et aux justifications sommaires qui les accompagnent.

Les mêmes observations générales s'appliquent aux articles suivants de 13 à 30, qui concernent les travaux d'amélioration des canaux et rivières. Nous renvoyons pour les explications à la Note préliminaire du projet de Budgets et à celle des amendements. A propos de ces articles et des précédents la section centrale a demandé à M. le ministre des Travaux publics le relevé des travaux compris dans les dernières lois de crédit spéciaux avec indication de leur degré d'avancement. La Chambre lira, nous n'en doutons pas, cet aperçu avec intérêt.

Routes et ponts.

DÉSIGNATION des TRAVAUX.	DEGRÉ D'AVANCEMENT DES TRAVAUX.
Raccordement de routes aux chemins de fer, etc. Construction et reconstruction de ponts.	On a adjugé 11 sections de routes et 3 ponts au moyen du nouveau crédit. Tous les travaux seront terminés en 1880 ou au commencement de 1881.
Raccordement à Molenbeek-St-Jean, du boulevard Léopold II au boulevard d'Anvers.	On s'occupe activement de dresser le plan terrier des immeubles nécessaires à l'exécution de ce projet. Il sera procédé le 31 de ce mois à l'adjudication des travaux du voûtement de la petite Senne sur une longueur de 150 mètres. La dépense est estimée à 288,800 francs.
Prolongement de l'avenue d'Auderghem jusqu'aux nouveaux établissements militaires.	Les travaux sont déjà adjugés, et ils doivent être terminés le 1 ^{er} juin 1880

(18)

SERVICE DES BATIMENTS CIVILS.

Crédits spéciaux alloués par la loi du 4 août 1879.

DÉSIGNATION des TRAVAUX.	DEGRÉ D'AVANCEMENT DES TRAVAUX.
<i>Bâtiments civils.</i>	
Agrandissement du Palais de la Nation et des Ministères. Transfert du Ministère des Travaux publics.	<p>Les travaux d'agrandissement du Palais de la Nation sont entièrement terminés et les constructions destinées aux bureaux des Ministères de la Guerre, de l'Intérieur et des Affaires étrangères seront livrées à leur destination au mois de juin 1880.</p> <p>On s'occupe de l'acquisition des terrains nécessaires à la construction du bâtiment destiné à la direction générale des ponts et chaussées et mines.</p> <p>Il sera procédé à l'adjudication des travaux dans le courant du mois de février 1880.</p>
Pavillon de Tervueren. Travaux de conservation.	Les travaux ont été adjugés le 5 novembre 1879 et ils seront terminés très-prochainement.
Palais des beaux-arts.	<p>Tous les travaux ont été adjugés et cet édifice sera positivement achevé pour l'époque des fêtes nationales de 1880.</p> <p>La construction de l'aile du Palais le long de la rue du Musée est également adjugée et doit être terminée au 1^{er} août 1880.</p>
École normale de Bruges.	Les fondations seront bientôt achevées et l'adjudication des autres travaux est annoncée pour le 27 de ce mois.
École normale de Gand.	Les fondations sont terminées et les travaux de grosse construction le seront en 1881, de sorte que cette école pourra être ouverte en octobre 1882.
Habitations du directeur et du secrétaire du Conservatoire royal de musique de Bruxelles.	Ces bâtiments seront prêts au mois de juillet prochain.
Conservatoire de Liège.	C'est la ville de Liège qui est chargée de la construction de cet édifice. Le Gouvernement n'intervient dans la dépense que par un subside. Il n'a pas encore reçu le projet définitif.
Transfert du Musée d'histoire naturelle dans les bâtiments du Jardin Zoologique.	Ces travaux seront adjugés à la fin de ce mois.
Construction de l'Hôtel de la Monnaie.	Il a fallu attendre la promulgation de la loi du 4 août 1879, pour mettre en adjudication les travaux restant à exécuter. Cet hôtel sera livré à sa destination au printemps prochain.
Restauration du Palais des anciens Princes-Évêques de Liège.	Il sera procédé dans le courant du mois prochain à l'adjudication des travaux de restauration des façades de la Cour d'honneur.

DÉSIGNATION des TRAVAUX.	DEGRÉ D'AVANCEMENT DES TRAVAUX.
Hôtel du Gouvernement provincial à Bruges. Reconstruction des bâtiments incendiés. Travaux de restauration, etc., à exécuter à l'hôtel et aux bureaux.	Ainsi que cela a été dit dans l'Exposé des motifs, c'est la province qui s'est chargée de la reconstruction dont il s'agit. Le Gouvernement n'intervient dans la dépense que par voie de subside; le projet définitif ne lui a pas encore été soumis. Quant aux travaux de restauration, ils sont en cours d'exécution.
Construction d'une prison cellulaire à St-Gilles, lez-Bruxelles.	On continue les travaux de fondations.
Bureau principal des postes et télégraphes à Bruxelles.	On s'occupe activement du projet définitif. En attendant, il sera possible de faire procéder à l'adjudication des travaux de construction des bâtiments destinés à l'installation d'une partie des bureaux du côté de la rue de l'Évêque.
Déplacement de l'Observatoire royal de Bruxelles.	On s'occupe des études de ce projet.
<i>Services hydrauliques.</i>	
Canalisation de la Meuse, de Namur à la frontière française.	Tous les crédits votés ont été affectés aux dépenses résultées des travaux de canalisation de la Meuse entre Namur et la frontière de France; les deux derniers barrages en construction, à Waulsort et à Hastières, sont sur le point d'être terminés.
<i>Ports.</i>	
Meuse, ports, dragage.	L'entreprise des travaux d'établissement d'un port public sur la rive gauche de la Meuse, à Flémalle-Haute, a été adjugée le 20 décembre 1879. Les travaux seront entamés prochainement. L'entreprise des travaux de pavage du port de Jambes a été mise en adjudication le 27 décembre 1879. Les travaux seront entamés prochainement. L'entreprise des travaux de construction d'un port sur la rive gauche de la Meuse au lieu dit : <i>La Pairelle</i> , sera offerte en adjudication le 25 janvier 1880. Le projet des travaux d'amélioration de la rampe double sur la rive gauche de la Meuse, vis-à-vis de l'église de la Plonte, à Namur, est approuvé. On s'occupe de la rédaction des pièces nécessaires pour la mise en adjudication de l'entreprise.
<i>Dragages.</i>	
Ourthe. Établissement d'un port à Chênée.	L'entreprise des travaux de dragage à effectuer dans la Meuse, à Liège, a été mise en adjudication le 27 décembre 1879. Les travaux seront entamés prochainement.
Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut. Travaux à Anvers.	Les pièces nécessaires à la mise en adjudication publique de l'entreprise sont dressées. Le cahier des charges va être imprimé et l'entreprise sera offerte prochainement en adjudication. Les travaux de transformation en chaussée pavée de la partie de la digue gauche de la 3 ^e section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, comprise entre l'écluse n° 6 et le bassin de Looibroeck, au Dam, à Anvers, sont sur le point d'être terminés. L'entreprise des travaux de consolidation du mur Sud du chenal d'accession de l'Escaut à l'écluse maritime du Kattendyck, à Anvers, et d'exhaussement de ce même mur ainsi que du mur Nord du chenal a été adjugée le 1 ^{er} octobre 1879. Les travaux sont en cours d'exécution.

DÉSIGNATION des TRAVAUX.	DEGRÉ D'AVANCEMENT DES TRAVAUX.
Canaux houillers du Hainaut	<p>L'entreprise des travaux de creusement d'un bassin le long de la rive gauche de la 5^e section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut a été adjugée le 28 octobre 1870. Les travaux seront entamés prochainement.</p> <p style="text-align: center;"><i>Canal de jonction entre Mons et Charleroi.</i></p> <p>On s'occupe des études du projet de construction du canal de jonction entre Mons et Charleroi. L'examen d'une première partie du projet a permis d'arrêter le plan des emprises à opérer sur le territoire de la commune de Nimy. Ce plan est soumis à l'enquête prescrite par la loi du 27 mai 1870. On s'occupe en ce moment de la rédaction du plan des emprises à opérer sur le territoire des communes de Mons, Maisières et Obourg.</p> <p style="text-align: center;"><i>Mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles.</i></p> <p>Un cahier des charges est dressé pour l'entreprise des travaux à exécuter pour la mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles à travers la crête de partage qui sépare les bassins de la Sambre et de la Senne à Seneffe. L'adjudication publique de l'entreprise des dits travaux est fixée au 2 juin 1880.</p>
Escaut. Travaux d'amélioration.	<p>Après déduction faite des dépenses effectuées et des engagements contractés, il reste disponible une somme de 2,000,000 de francs environ. Les entreprises adjugées, en dernier lieu, sont les suivantes :</p> <p>1^o L'entreprise des travaux de creusement et de redressement de l'Escaut, au lieu dit : Klooverken, sous Heusden, a été adjugée le 29 avril 1878 ; les travaux sont exécutés aux $\frac{7}{10}$;</p> <p>2^o L'entreprise des travaux de construction d'un barrage avec écluse à sas et pont tournant, à Syngen, a été adjugée le 11 juin 1878 ; les travaux sont exécutés aux $\frac{5}{10}$;</p> <p>3^o L'entreprise des travaux projetés pour l'amélioration de la canalisation de l'Escaut dans la province de Hainaut (rigoles d'assèchement des prairies etc.), a été adjugée le 8 novembre 1870. Ces travaux seront entamés prochainement ;</p> <p>4^o L'entreprise des travaux de redressement d'un coude de l'Escaut, en amont d'Antoing, a été adjugée le 8 novembre 1879. Les travaux seront entamés prochainement ;</p> <p>5^o L'entreprise des travaux de construction des deux ponts de secours dans la vallée du Bas-Escaut, a été adjugée le 15 novembre 1879. Les travaux seront entamés prochainement ;</p> <p>6^o L'entreprise des travaux projetés dans la vallée du Bas-Escaut, au pont de Melle, a été adjugée le 15 novembre 1879. Les travaux seront entamés prochainement ;</p> <p>7^o Le projet des travaux de dérivation et d'un barrage, à Audenaerde, est à l'étude ;</p> <p>8^o Projet de creusement d'un redressement de l'Escaut, à Appels.</p> <p>Les pièces dressées pour servir à la mise en adjudication de l'entreprise des travaux font en ce moment l'objet d'un examen de la part du comité permanent consultatif des travaux publics.</p>
Installations maritimes du port d'Anvers.	<p>L'entreprise des travaux des nouvelles installations maritimes du port d'Anvers a été adjugée le 4 mai 1877, pour le prix de 38,275,225 francs. Les travaux devront, aux termes du contrat de l'entreprise, être achevés dans un délai de cinq ans et six mois, qui a pris cours six mois après la date d'approbation de la soumission. Les à-comptes payés jusqu'à ce jour s'élèvent à 10,660,000 francs.</p>

DÉSIGNATION des TRAVAUX.	DEGRÉ D'AVANCEMENT DES TRAVAUX.
Lys. Pont à Courtrai et chemin de halage.	<p>Divers travaux d'amélioration ont été exécutés à la Lys, et notamment dans la traverse de la ville de Courtrai, jusqu'à concurrence de 550,000 francs. Le restant disponible servira à faire face aux dépenses de construction d'une écluse à sas, à Menin, de reconstruction du pont dit : de Courtrai, et d'amélioration du chemin de halage. Les projets de ces travaux sont à l'étude.</p>
Canal de Gand à Terneuzen.	<p>Tous les travaux entre Meulestede et la frontière néerlandaise sont achevés.</p> <p>L'entreprise des travaux le long de la traverse de Meulestede a été adjugée le 12 décembre 1878. Les travaux sont exécutés au $\frac{12}{30}$.</p> <p>Déduction faite des dépenses effectuées et des engagements contractés, il reste disponible la somme de 2,750,000 francs qui sera effectuée, notamment aux dépenses à résulter des travaux à exécuter pour la création d'un avant-port, entre Meulestede et Gand.</p> <p>Des négociations se poursuivent avec la ville de Gand, pour la conclusion d'une convention à intervenir entre l'État et la dite ville, à l'effet de régler les conditions de la création et de l'exploitation d'un avant-port à Gand.</p>
Bruges. Écoulement des eaux du Sud.	<p>L'entreprise des travaux de creusement du fossé extérieur des anciens remparts de la ville de Bruges, destinés à améliorer l'écoulement des eaux, a été adjugée le 9 septembre 1879. Ces travaux sont sur le point d'être achevés.</p>
Dendre. Travaux d'amélioration.	<p>Les travaux à exécuter au moyen du crédit alloué par la loi du 4 août 1879 (art. 1^{er} § 26) consistent :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1° Dans la reconstruction d'un mur militaire à Termonde; 2° Dans des améliorations à apporter au chemin de halage. L'entreprise de ces deux catégories de travaux a été offerte en adjudication le 20 décembre 1879; les travaux pourront être entamés prochainement; 3° Dans la reconstruction du pont d'Audergem. Les plans sont dressés; mais ils doivent subir certaines modifications. L'entreprise des travaux sera mise prochainement en adjudication.
Grande Nèthe. Travaux d'amélioration.	<p>Les travaux à exécuter consistant dans la construction d'un barrage au confluent des bras des Nèthes qui traversent la ville de Lierre et d'ouvrages au Grand Spuy et au Petit Spuy en vue d'isoler cette ville des grandes eaux. L'entreprise des travaux a été mise en adjudication le 22 décembre 1879.</p> <p>Les travaux seront entamés prochainement.</p>
L'Yser. Travaux d'amélioration.	<p>Les crédits alloués ainsi que la part d'intervention de la province, des communes et des propriétaires intéressés ont été dépensés ou engagés à 300,000 francs près, pour des travaux destinés à améliorer le régime des eaux du bassin de l'Yser. L'entreprise des travaux d'approfondissement et d'élargissement de la dernière section du canal de Loo s'étendant jusqu'à Furnes a été adjugée le 27 janvier 1879; les travaux sont exécutés aux $\frac{5}{30}$.</p> <p>Les travaux de recreusement du canal de Furnes à Nieupoort seront exécutés pendant l'année 1880.</p> <p>On s'occupe de l'acquisition des terrains. L'entreprise des travaux est offerte en adjudication le 27 novembre 1879.</p>
Canal de Roulers à la Lys.	<p>Le projet des travaux à exécuter à Roulers, Cachtem et Iseghem est à l'étude.</p>
Canal de la Lys à l'Yperlée.	<p>On s'occupe de l'étude des travaux qui restent à exécuter pour achever le canal.</p>

DÉSIGNATION des TRAVAUX.	DEGRÉ D'AVANCEMENT DES TRAVAUX.
<p>Canal de Bruges à Ostende et port d'Ostende. Travaux d'amélioration.</p> <p>Ostende. Installations maritimes.</p>	<p>Le projet est à l'étude.</p> <p>De tous les travaux projetés, il reste à exécuter, notamment la cale sèche et les ouvrages destinés à achever le bassin de refuge.</p> <p>Une commission spéciale est chargée actuellement de l'examen de certaines questions à résoudre préalablement aux études du projet définitif.</p>
<p>Nieuport. Bassin à flot.</p>	<p>Le projet est à l'étude.</p>
<p>Blankenberghe. Plage des bains et dépendances du port.</p>	<p>Les pièces nécessaires pour la mise en adjudication publique de l'entreprise des travaux projetés sont dressées. Les travaux seront entamés au printemps prochain.</p>
<p>Travaux de défense de la côte.</p>	<p>Les travaux entrepris au moyen du crédit de 400,000 francs alloué par la loi du 17 juillet 1877 sont à peu près terminés.</p> <p>Ceux à exécuter et à payer au moyen du crédit de 500,000 francs alloué par la loi du 4 août 1879 ont été mis en adjudication le 15 décembre 1879.</p> <p>Les travaux seront entamés au printemps prochain.</p>
<p>Établissement de télégraphes le long des voies navigables.</p>	<p>La ligne télégraphique établie le long de la Meuse est entièrement achevée et fonctionne.</p> <p>Les lignes de la Dendre et de la Sambre seront établies très-prochainement.</p> <p>L'entreprise de la fourniture d'objets nécessaires à l'établissement des lignes télégraphiques de l'Yser, de la Mandel, de la Lys et du canal de Bruges à Ostende sera offerte prochainement en adjudication publique.</p>
<p>Exécution des travaux stipulés dans le traité du 12 mai 1865 avec les Pays-Bas.</p>	<p>Aux termes de la convention internationale du 11 janvier 1875, la Belgique est tenue d'intervenir dans la dépense d'exécution des travaux d'amélioration de la rivière le Dommel et des autres cours d'eau qui, situés sur le territoire néerlandais, reçoivent les eaux des irrigations belges.</p> <p>Les travaux s'exécutent par les soins du Gouvernement néerlandais. Ils seront exécutés pendant l'année 1880.</p>

Il y aurait certainement plus d'une observation à présenter sur cet état et plus d'une recommandation à faire, mais il faut s'en rapporter à l'Exposé des motifs et à la discussion du projet de crédits relatifs à ces travaux. Il n'est cependant pas inutile de faire remarquer que ce tableau n'aurait pas perdu de son intérêt et de son utilité, s'il avait mentionné le montant des adjudications ou des devis qu'il annonce. C'est ce qui donne plus d'intérêt au tableau suivant qui indique le degré d'avancement des travaux pour obvier aux inondations dans les Flandres :

Tableau du degré d'avancement des travaux décrétés pour obvier aux inonda

RIVIÈRES et CANAUX.	NATURE DU TRAVAIL.	LOI de CRÉDIT.
Escaut	Construction d'un canal d'assèchement des prairies riveraines de l'Escaut en aval de Tournai.	4 août 1879 . . .
Id.	Barrage avec dérivation à Audenaerde	Id.
Id.	Travaux destinés à obvier aux inondations de la ville de Gand :	
Id.	1° Augmentation du débouché du pont de Melle. Construction d'une arche d'inondation. Redressement d'un coude de l'Escaut en aval du pont de Melle.	Id.
Id.	2° Travaux immédiatement en amont de la dérivation du Strop ainsi que dans cette dérivation et dans la branche occidentale de la bifurcation qui fait suite jusqu'au Bas-Escaut. Radier au pont du chemin de fer. Reconstruction du pont sous la chaussée de Hundelgem et du pont barrage sous la route de Bruxelles.	Id.
Id.	3° Construction de deux arches d'inondation sous la route passant au pont concédé de Huisden; augmentation du débouché de ce pont.	Id.
Id.	Travaux de recusement d'un redressement de l'Escaut en amont du passage d'eau d'Appels.	Id.
Lys	Reconstruction à Menin : 1° d'une écluse à sas et d'un pont sur la Lys; 2° dérivation à créer pour augmenter le débouché de la rivière.	17 juillet 1877 et 5 juin 1878 .
Id.	Reconstruction et augmentation du débouché du pont dit : de Courtrai.	4 août 1879 . . .
Mandel	Augmentation du débouché du pont de la Mandel à Iseghem. Construction d'une arche d'inondation.	Id.
Dendre	Exhaussement des digues de la Dendre pour mettre à l'abri des inondations, les communes situées entre Wieze et Termonde.	Id.
Id.	Démolition d'un des ponts établis sur la Dendre à Audegem. Augmentation du débouché du pont.	Id.
"	Termonde. — Travaux de consolidation du fond de la partie du fossé militaire qui se trouve en aval de l'écluse de décharge établie sous le chemin de halage de la Dendre. Renforcement et exhaussement de la diguette de contre escarpe du dit fossé militaire.	Crédit budgétaire .
Yser	Recusement, élargissement et endiguement de la section de Nieuport à Furnes du canal de Nieuport vers la France.	4 août 1879 . . .

tions qui se produisent périodiquement dans les deux Flandres et le Hainaut.

MONTANT de L'ENTREPRISE non compris la dépense d'expropriation.	DEGRÉ D'AVANCEMENT.	Observations.
477,800 * (adjudication).	L'adjudication des travaux a eu lieu le 8 novembre. Un délai de 14 mois est accordé à l'entrepreneur pour l'achèvement des travaux.	La promulgation de la loi a été suivie d'un arrêté royal du 8 septembre 1879 instituant une nouvelle wateringue dans la vallée de l'Escaut sur le territoire de Ramegnies-Chin, Erquelines, Pecq, Warcoing et Espierres.
550,000 * (estimation).	Les plans devis et cahier des charges sont présentement soumis aux délibérations du comité permanent consultatif des Travaux publics. L'adjudication des travaux pourra donc avoir lieu prochainement.	
115,875 * (adjudication).	L'entreprise de ces travaux a été adjugée le 15 novembre. Les entrepreneurs ont 200 jours pour terminer les travaux.	On met la dernière main à l'achèvement du projet qui sera soumis très-prochainement à l'approbation du Département des Travaux publics. Les travaux seront exécutés dans le courant de la prochaine campagne.
802,000 * (estimation).		
115,875 * (adjudication).	L'entreprise des travaux a été adjugée le 15 novembre 1879. — Le délai d'achèvement est de 5 mois.	
310,000 * (estimation).	L'adjudication des travaux aura lieu prochainement; le projet définitif est arrêté ainsi que le cahier des charges.	
320,000 * (estimation).	Les travaux seront exécutés dans le courant de la prochaine campagne.	On achève l'exécution des plans. Les travaux pourront être commencés dès le retour de la bonne saison.
100,000 * (estimation).		
40,000 * (estimation).	Ces travaux, destinés à préserver des inondations de la Mandel les communes d'Iseghem et d'Ingelmunster, seront exécutés dans la prochaine campagne.	Une ligne télégraphique sera prochainement établie entre Roulers et Oyghem, afin de faire ouvrir les vannes à l'aval aussitôt que la crue se produit à l'amont.
11,500 * (estimation).	L'adjudication des travaux aura lieu le 20 décembre. Les travaux devront être terminés en deans un délai de 3 mois.	Une ligne télégraphique est en cours d'exécution le long de la Dendre; elle relie tous les postes de bargistes et sera d'un grand secours pour la bonne manutention des eaux.
100,000 * (estimation).	Le travail pourra être adjugé prochainement; le projet complet est admis par le comité permanent consultatif des Travaux publics.	
17,856 35 (estimation).	Ces travaux, partiellement exécutés, ont pour objet de faire servir le fossé militaire de dérivation et de mettre ainsi la ville de Termonde, d'une manière presque certaine, à l'abri de toute inondation.	
245,200 * (estimation).	Le cahier des charges pour l'exécution de ces travaux est à l'impression.	Cette dernière entreprise est appelée à compléter les travaux d'amélioration du régime de l'Yser. — Ces travaux, commencés en 1858, ont coûté à l'État 3,400,000 francs. La province, les communes et les propriétaires intéressés sont intervenus jusqu'à concurrence de fr. 566,666 66 c dans la dépense totale.

RIVIÈRES et CANAUX.	NATURE DU TRAVAIL.	LOI de CRÉDIT.
Yser	Canal de Loo. -- Travaux de recreusement, d'élargissement et d'endiguement de la dernière section du canal.	5 juin 1878, . . .
Id.	Achèvement des travaux d'approfondissement et d'élargissement du Sloggatvaart.	Id.
Canal de Lesseweghe	Travaux de recreusement	17 juillet 1877. . .
Canal d'écoulement des eaux du sud de Bruges.	Travaux de recreusement du fossé extérieur des anciens remparts de la ville de Bruges pour l'amélioration de l'écoulement des eaux du canal du Sud.	4 août 1879. . . .
Canal de Bruges à Ostende.	Établissement d'une ligne télégraphique le long de ce canal.	Id.

MONTANT de L'ENTREPRISE non compris la dépense d'expropriation.	DEGRÉ D'AVANCEMENT.	Observations.
267,960 * (adjudication).	Les travaux sont en voie d'achèvement, à l'exception des travaux de reconstruction de l'écluse de Furnes qui sont ajournés à l'année prochaine à cause des baisses d'eau.	
72,900 * (adjudication).	Ces travaux adjugés le 22 août 1878 sont aux trois quarts terminés.	
10,000 *	Un subside de 10,000 francs a été accordé à la province à la fin de 1877 pour recreuser et approfondir ce canal.	
8,643 * (adjudication).	L'adjudication a été approuvée le 9 septembre 1870. Les travaux doivent être achevés en déans un délai de 7 mois.	
•	Le projet de la ligne sera bientôt terminé. La ligne servira à commander les manœuvres d'eau pour prévenir l'inondation des terres situées dans la circonscription des wateringues des environs de Bruges.	Des lignes télégraphiques seront également établies très-prochainement le long de la Sambre et de l'Yser.

C'est à ces mêmes articles aussi que se rapportent les deux questions suivantes et les réponses qui ont été données à la section centrale :

QUESTION.

Le Gouvernement compte-t-il prendre des mesures pour empêcher la corruption des eaux qui viennent de France en Belgique et qui se jettent dans l'Escaut et la Lys?

RÉPONSE.

Il y a plusieurs années déjà les Gouvernements belge et français ont institué une commission mixte, chargée de rechercher et de proposer les moyens d'assainir le ruisseau de l'Espierres, dont les eaux, corrompues par les résidus des fabriques de Roubaix et de Tourcoing, se jettent dans l'Escaut en envahissant parfois une partie des autres cours d'eau des deux Flandres.

La Commission a terminé ses opérations et formulé ses conclusions le 23 avril 1875; mais, jusqu'à ce jour, malgré les plus pressantes instances du Gouvernement belge, les mesures dont elle a préconisé l'adoption n'ont pas été mises à exécution.

Le Gouvernement français reconnaît que les villes de Roubaix et de Tourcoing sont incontestablement responsables de l'état d'infection du ruisseau de l'Espierres et que c'est sur elles que pèse l'obligation d'y remédier.

Il a déclaré que, de son côté, il n'entend nullement se soustraire à l'engagement qu'il a pris d'assurer l'accomplissement de cette obligation. Il dispose d'ailleurs, dit-il, de tous les moyens d'action nécessaires à cet effet, et déjà les deux villes ont été avisées que, faute par elles de s'exécuter volontairement, elles y seraient contraintes par l'application des articles 55, 56 et 57 de la loi du 15 septembre 1807.

Mais avant de s'engager dans cette voie de coercition, il croit devoir attendre que les difficultés techniques, très-sérieuses, selon lui, que soulève l'affaire, aient été bien tranchées.

Voici comment s'exprime, à ce sujet, M. le Ministre des Travaux publics de France, dans une dépêche adressée à son collègue M. le Ministre des Affaires Étrangères, au mois de mai dernier, et dont le Gouvernement belge a reçu communication.

« Avant tout, il faut être absolument fixé
» sur le procédé matériel auquel on devra
» recourir.

» Or, à cet égard, malgré les indications
» fournies par la Commission internationale,
» la lumière n'est pas encore entièrement
» faite.

» Il ne paraît pas encore démontré que les

QUESTION.

RÉPONSE.

» mesures conseillées par la Commission consti-
 » tuent la solution recherchée depuis si long-
 » temps.

» Ainsi que j'ai eu l'honneur de vous le
 » dire, on espère qu'elle résultera de l'expé-
 » rience qui va se faire incessamment à Four-
 » mies. La Compagnie générale des eaux de
 » France étudie, d'autre part, la question et
 » compte pouvoir faire bientôt des proposi-
 » tions aux municipalités.

» Il serait donc, en l'état, très-rigoureux
 » d'imposer, dès à présent, aux deux com-
 » munes l'exécution du programme de la Com-
 » mission internationale.

Quand les différentes recherches qui se
 » poursuivent actuellement auront abouti, et
 » j'ai tout lieu de croire que ce sera bien-
 » tôt, à un résultat pratique, les villes de
 » Roubaix et de Tourcoing n'auront plus aucun
 » motif pour rester dans l'inaction qui leur est
 » reprochée, et le Gouvernement belge peut
 » être assuré que, si elles y persistaient, mon
 » administration n'hésiterait pas à pourvoir
 » au plus tôt aux nécessités de la situation. »

Il résulte de renseignements officieux, ob-
 tenus au mois de juin dernier, que tout permet
 de présumer que l'usine établie à Fourmies
 (Département de Nord) pour l'épuration des
 eaux corrompues par les lavages et les peignages
 de laine de la localité, sera terminée et en pleine
 voie d'exploitation vers la fin de cette année.

Le Gouvernement français sera donc très-
 prochainement en possession des éléments
 d'appréciation nécessaires pour la détermina-
 tion des moyens à employer pour l'assainisse-
 ment du ruisseau de l'Espierres et il ne tardera
 donc plus, il faut l'espérer, à donner à la
 Belgique la satisfaction qu'elle attend si légiti-
 mement.

Si, contre toute attente, une solution tardait
 encore à intervenir, le Gouvernement belge ne
 manquerait pas de faire tout ce qui dépendrait
 de lui pour obtenir du Gouvernement français
 l'accomplissement de sa promesse.

On a signalé, dans le cours de la dernière
 session, l'avantage qu'il y aurait à insérer dans
 le cahier des charges de la construction de
 canaux houillers, une clause accordant une
 prime importante aux entrepreneurs de ces
 travaux, s'ils sont exécutés avant la fin des

Le Département des Travaux publics n'a,
 jusqu'à présent, accordé de primes pour hâter
 l'achèvement des travaux que pour des ouvrages
 d'une urgence tout à fait exceptionnelle.

Le délai fixé dans les cahiers des charges
 pour l'exécution des travaux est déterminé

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>délais fixés, prime qui serait proportionnée à la réduction de ces délais.</p> <p>Le Département des Travaux publics est-il intentionné d'entrer dans cette voie?</p>	<p>dans l'hypothèse que l'entrepreneur imprimera à ses travaux une marche prompte et régulière.</p> <p>Le cahier des charges stipule des retenues proportionnées à l'importance des travaux, lorsque les ouvrages ne sont pas terminés à l'époque fixée pour leur achèvement.</p> <p>En cherchant, par des primes importantes, à abrégé notablement le temps jugé nécessaire pour terminer les travaux, on s'expose à voir la bonne exécution sacrifiée à la rapidité du travail.</p> <p>Ces fortes primes deviendraient, pour l'entrepreneur, un prétexte pour se soustraire aux obligations stipulées dans le cahier des charges et prescrites par les règles de l'art.</p> <p>Des conflits ne manqueraient pas de surgir entre l'ingénieur qui réclamerait une bonne exécution et l'entrepreneur qui ne viserait qu'à une rapide exécution.</p> <p>Il ne semble donc pas avantageux de se départir de la marche habituelle, surtout lorsqu'il s'agit d'exécuter un ouvrage difficile et qui doit offrir toute garantie de solidité.</p>

La section centrale ne peut admettre toutes les raisons données dans cette dernière réponse par le Département des Travaux publics. Il peut y avoir, d'après l'expérience constatée par plusieurs de ses membres, avantage et même économie à promettre et à payer de fortes primes pour devancer l'époque d'achèvement de certains travaux, surtout lorsque ceux-ci peuvent devenir immédiatement productifs.

Des travaux qui coûtent plusieurs millions peuvent, à cause de perte d'intérêts, justifier de très-fortes primes pour l'achèvement avant les termes assignés. Supposons un travail de 30 millions perdant en intérêts 100,000 francs par mois et en recettes manquées cent autres mille francs. Ne serait-on pas parfaitement justifié, dans ce cas, de promettre une prime de 150 à 200,000 francs par mois d'avancement sur l'époque assignée pour l'achèvement des travaux, comme on serait justifié à exiger une indemnité égale par mois de retard?

La raison invoquée de voir la bonne exécution sacrifiée à la rapidité du travail n'est pas meilleure; elle impliquerait tout simplement, si elle était exacte, un défaut de surveillance, dans ce cas, de la part de l'administration.

On peut gagner beaucoup de temps sur l'exécution des travaux tout en les faisant aussi bien que d'autres. Il faut d'abord avoir de bons entrepreneurs, très-solides et solvables. De bons prix et de bonnes conditions peuvent seuls les amener au concours.

Les petits entrepreneurs, sans capitaux et sans crédit, osent seuls entreprendre à très-bon marché ; mais combien leurs travaux ne coûtent-ils pas plus cher, en fin de compte, et peut-on toujours dire qu'ils soient les mieux faits ?

Pour obtenir de bons travaux, exécutés rapidement, il faut d'abord de bons plans, bien rédigés, bien conçus et exécutables, tels qu'ils ont été soumis aux entrepreneurs. Il faut ensuite que l'on ne perde pas de temps en formalités vaines et inutiles, comme la navette de plans qui se fait trop souvent entre les entrepreneurs et les bureaux du Ministère. Si l'on met six mois à approuver les plans d'un aqueduc ou viaduc, fût-il conforme aux types arrêtés, il est évident qu'on dépassera les délais fixés et qu'aucun tribunal ne rendra l'entrepreneur responsable du retard. Dans le cas des canaux houillers le cahier des charges a imposé aux entrepreneurs la production des plans du détail, c'est donc à ceux-ci de hâter la confection de ces plans ; l'administration doit les approuver, sans retard, s'ils sont conformes aux types.

Ces premiers points admis, l'entrepreneur doit être mis en mesure d'entamer, de suite, le travail qui exigera le temps le plus long, que ce soit un déblai ou un travail d'art ; pour le reste il faut lui laisser son jugement, son appréciation. Il ne peut y avoir de responsabilité là où il n'y a pas de liberté.

Quand les prix sont suffisants et que les paiements sont réguliers et la surveillance ferme et loyale, l'entrepreneur intelligent et actif peut gagner des mois, là où d'autres les perdraient, ce qui ne l'empêche pas d'employer les meilleurs matériaux et la meilleure main-d'œuvre ; il est d'ailleurs intéressé à le faire si son bénéfice le plus liquide se trouve au bout de ses peines.

C'est précisément l'esprit qui a présidé à la rédaction de la réponse qui est cause qu'il ne s'est pas créé en Belgique, comme en Angleterre, en France et ailleurs, une classe de bons entrepreneurs énergiques et riches, et dont la fortune soit fondée sur l'exécution rapide de bons travaux. La plupart de nos entrepreneurs ont succombé à la tâche au grand détriment des intérêts publics ; par cette chute, non-seulement la concurrence a été raréfiée, mais les hommes de capacité et possédant des capitaux ou du crédit se sont retirés ou sont passés à l'étranger.

La plupart des grands travaux publics en Angleterre et en Amérique ont été exécutés en moitié moins de temps qu'ils n'eussent exigés chez nous et cependant ils sont aussi bien exécutés que possible, sans que les ingénieurs surveillants voient dans la rapidité de l'exécution une cause de conflits, inutiles quand ils ne sont pas justifiés par des actes positifs de mal construction.

L'article 33 contient aux charges permanentes 131,000 francs pour les travaux d'entretien du port d'Ostende, et les réparations ordinaires prévues aux écluses et à l'avant et arrière-port, et 135,000 francs aux dépenses temporaires et extraordinaires, pour reconstructions et recreusement de l'ancien bassin de chasse.

L'utilité du port d'Ostende, même au point de vue d'Anvers, a été démontrée cette année par la longue fermeture de l'Escaut.

Son entretien en bon état est donc indispensable.

Faire d'Ostende un port de grand trafic maritime n'est matériellement pas

impossible, laissant de côté la question financière. Il en serait de même de Nieuport, si l'on avait le nombre de millions qu'il réclamerait.

Pour Ostende, comme pour Nieuport, la question à résoudre consiste dans l'approfondissement du chenal d'accès de façon à prolonger le temps de l'entrée et de la sortie des navires, surtout des grands steamers de commerce. Or, pour arriver à ce résultat il faudrait pousser les estacades jusqu'aux fonds de 5 à 6 mètres à marée basse et peut-être établir une digue en mer devant l'embouchure du port de façon à protéger la rade contre les gros temps du large.

Ce programme implique, on le comprend, un nombre très-long de millions. Il faudra donc attendre l'achèvement d'Anvers et ses accessoires avant de songer à créer une digue de mer devant Ostende.

Pour Nieuport la dépense prévue est de 48,000 francs à l'ordinaire pour l'entretien et 50,000, à l'extraordinaire pour dragage du chenal entre les écluses et le long pont. On peut se demander si ce dernier travail sera bien utile avant que le bassin à flot décrété, mais non encore adjugé, soit construit et puisse abriter les navires qui, aujourd'hui, doivent s'échouer le long des quais, à marée basse, au risque d'avaries par les pierres qui se trouvent sur le fond.

Le port de Blankenberghe exige 138,000 francs dont 100,000 à l'extraordinaire.

L'entretien et la défense des côtes demandent 315,000 francs dont 168,000 à l'extraordinaire. On a commencé à remplacer par une maçonnerie en briques les revêtements en fascinaes des épis et des parties supérieures des jetées.

Il est à espérer que ce système sera plus solide et plus durable que l'ancien et qu'il n'y aura plus à recommencer sans cesse le travail de Pénélope de la réparation des épis sur la côte de Flandre.

Le total de ces travaux s'élève à. fr. 816,500 »

Au Budget de 1871 ils ne réclamaient que. 307,900 »

ce qui donne une augmentation de: fr. 508,600 »

Il y a donc lieu pour l'administration à veiller d'une façon attentive à faire rentrer ces dépenses dans leurs chiffres normaux. Les côtes, ports et fanaux étaient en aussi bon ordre en 1871-1872 qu'ils le sont aujourd'hui avec une dépense moitié moindre. C'est ce gonflement incessant de tous les petits affluents qui occasionne le débordement de notre Budget général.

Sur l'article 38 la section a posé une question à laquelle il a été répondu comme suit :

QUESTION.	RÉPONSE.
—	—
<i>Études de projets,</i>	
55,000 francs.	
Ce chiffre grandit d'année en année; comment se justifie-t-il ?	L'augmentation de crédit demandée se justifie par les considérations suivantes : Il est établi depuis le 1 ^{er} juillet de cette année une statistique complète et exacte du mouve-

QUESTION.

RÉPONSE.

Qu'a-t-on fait du crédit de 40,000 francs voté l'année dernière, pour l'étude des voies navigables?

ment des transports sur les voies navigables. Pour assurer la marche de ce service il faudra annuellement (imprimés, tableaux, copies), pour 25,000 francs de fournitures.

Un bureau de photographie de plans est installé à la direction générale des Ponts et chaussées. Ce bureau occasionnera une dépense annuelle de 6,000 francs pour papier, produits chimiques et fournitures diverses.

Enfin il faudra pour 2,000 francs d'imprimés et de registres pour consigner à chaque écluse et barrage, les données requises pour apprécier le débit journalier des rivières canalisées, et recueillir des renseignements sur les volumes d'eau débités par les fleuves et rivières en raison des hauteurs udométriques constatées.

Voici la subdivision de la dépense⁽¹⁾ qui a été ou qui devra être imputée sur cette allocation :

Personnel supplémentaire, commis et agents pour nivellements et travaux relatifs aux voies navigables	fr. 15,471 77
Instrument, cartes, documents divers pour l'étude de la navigation intérieure et du régime des rivières	7,229 65
Carte de la côte et de Wateringue.	451 »
Statistique des voies navigables.	647 78
Cartes de la navigation intérieure, des mouillages, guide du batelier; profil en long. (Contrat avec l'Institut cartographique de la Cambre)	18,000 »
TOTAL	fr. 39,780 20

(¹) Voir, à la suite de ce rapport, une note du Département indiquant l'état d'avancement des études, des cartes et des plans relatifs aux voies navigables. (Annexe I.)

L'étude du mouvement des transports par les voies navigables est très-utile et pourra donner des renseignements précieux, nous n'en doutons pas, mais cette étude, quand elle sera faite, devra-t-elle être perpétuée, et la statistique ne pourra-t-elle pas être recueillie sans frais ou à peu de frais?

Chaque année il doit s'accumuler au Département des Travaux publics un certain nombre de plans, d'études, de projets divers avec mémoires et devis; quelles installations a-t-on pour garder et conserver ces documents parfois de grande valeur et comment se débarrasse-t-on des non-valeurs? Il serait utile de porter son attention sur ce point, car il est probable que certains travaux jugés inutiles ou prématurés aujourd'hui seraient très-appréciés dans quelques années.

A-t-on des catalogues ou registres d'entrée et de sortie?

Pour les chemins de fer concédés, particulièrement, et qui ont dû remettre les plans terriers et d'exécution des travaux, en due forme, aux termes des cahiers des charges, il est très-important que cette conservation et ce classement soient assurés, car il peut arriver que, faute de ces documents, l'État qui a repris les lignes, soit exposé à des procès dispendieux.

A l'article 39, l'administration a répondu ce qui suit à la question posée.

QUESTION.

—

Sur l'augmentation de 45,700 francs pétitionnée à cet article, il y a 15,000 francs alloués pour indemnités au personnel des Ponts et chaussées, pour travail extraordinaire, frais de bureau, de déplacement etc., en sus des allocations ordinaires.

Quelles règles suit-on pour allouer ces indemnités et comment mesure-t-on le travail de façon à distinguer ce qui est extraordinaire de ce qui est ordinaire ?

RÉPONSE.

—

Certains ingénieurs et conducteurs des Ponts et chaussées sont chargés, *outré leur service ordinaire*, de la rédaction de projets et de l'exécution de grands travaux décrétés par des lois spéciales.

De ce chef, ils sont astreints à des frais extraordinaires de bureau et de déplacements dont il serait peu équitable de ne pas leur tenir compte.

Quelques-uns sont chargés d'attributions particulièrement assujettissantes, notamment les ingénieurs et conducteurs du service spécial des nouvelles installations maritimes d'Anvers.

On travaille jour et nuit à ces travaux dont une grande partie s'exécute à l'air comprimé.

Le personnel qui en a la surveillance possède des titres à l'obtention d'une indemnité extraordinaire.

Il reste à ajouter que les frais de déplacements effectués à raison de la rédaction de projets et de l'exécution des grands travaux précités sont justifiés sur états.

Quant aux frais de bureau, ils sont fixés d'après l'importance des projets à dresser et des travaux à exécuter.

Sur l'article 40, la section centrale a reçu la réponse suivante :

QUESTION.

—

La section centrale doit s'en rapporter au Ministre pour apprécier la nécessité d'un nouveau garde-rivière à Liège, d'un nouvel aide-éclusier à Anvers, d'un pontonnier et aides à Termonde ainsi que sur la nécessité immédiate de reviser les cadres du personnel des Ponts et chaussées, entraînant ensemble une augmentation des charges permanentes de 9,700 francs; mais elle comprend moins bien la nécessité

RÉPONSE.

—

La reprise par l'État d'un grand nombre de chemins vicinaux, l'établissement de routes nouvelles et de canaux, enfin l'extension qu'ont prise les affaires, rentrant dans les attributions du corps des Ponts et chaussées, ont augmenté, dans une notable mesure, la besogne ordinaire qui incombe au personnel auxiliaire de cette administration.

Cet accroissement de travail qui s'accroît

QUESTION.

d'augmenter ces charges permanentes de 42,700 francs pour faire entrer en service fixe et permanent des employés temporaires, chargés de copier des plans, etc.

Prévoit-on que l'effort gigantesque que fait en ce moment la Belgique pour achever son outillage de transport doit durer toujours?

ART. 42 ET 42 bis.

Mêmes observations pour les architectes et les autres agents.

RÉPONSE.

encore davantage par suite de l'exécution des grands ouvrages décrétés a, depuis plusieurs années, obligé l'administration à réclamer le concours d'agents temporaires, dont la rémunération a figuré au Budget comme charge extraordinaire.

L'expérience ayant démontré l'impossibilité de se passer des services de ces agents, on a porté au Budget de 1880, comme charge permanente, la somme de 42,700 francs, qui a figuré, jusqu'ici, comme charge extraordinaire, afin de pouvoir admettre dans le cadre du personnel permanent ces agents devenus indispensables et dont on a pu apprécier le mérite.

Le personnel du service des bâtiments civils, tel qu'il existe à présent, est insuffisant et devra encore être augmenté de quelques fonctionnaires ou agents, en raison de l'extension qui vient d'être donnée à ce service.

Toutefois la section centrale peut être persuadée que le Gouvernement n'a nullement l'intention d'augmenter considérablement les charges permanentes, et c'est pour ce motif qu'il a créé un personnel subalterne d'aides temporaires, qui seront congédiés dès que les travaux importants de la prison cellulaire à Saint-Gilles, du bureau central des postes, à Bruxelles, etc., seront terminés.

On remarquera que le projet de Budget portait la dépense relative au personnel des Ponts et chaussées à 2,005,957 francs et que les amendements l'élevaient à 2,086,080 francs, soit une augmentation de . . fr.	80,123 »
à laquelle il faut ajouter celle de	26,087 »
demandée dans le Budget primitif, soit en tout fr.	<u>106,210 »</u>

qui s'ajoutent aux augmentations du Budget précédent. Le Budget amendé de 1874 ne portait que 1,450,179 francs pour les quatre articles de cette section.

Sur le chapitre III, MINES, article 46, section 2, la réponse suivante a été faite à la question posée par la section centrale.

QUESTION.

ART. 46.

L'augmentation de 11,200 francs pour créer trois arrondissements des mines nouveaux semble indiquer l'intention du Gouvernement d'intervenir d'une façon plus directe et plus

RÉPONSE.

Il ne s'agit nullement de modifier le caractère de l'intervention administrative dans l'exploitation des mines, ce qui pourrait, seul, augmenter les responsabilités du Gouvernement.

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>active dans l'exploitation des mines de houille notamment.</p> <p>Ne craint-il pas d'augmenter ses responsabilités en même temps qu'il augmente ses dépenses?</p>	<p>La loi impose au Gouvernement l'organisation d'une police officielle des mines et celui-ci, sans changer le rôle de ses ingénieurs défini dans la loi de 1810, a le devoir de la maintenir non-seulement en rapport avec le développement qu'acquiert l'exploitation des richesses souterraines, mais encore avec l'accroissement des dangers qu'elle rencontre en grande profondeur.</p> <p>La production houillère qui, pour la période décennale 1859-1868, s'est chiffrée à près de 110 millions de tonnes, s'est élevée pour la dernière 1869-1878 à 145 millions.</p> <p>Il est à remarquer que les exploitations absolument sans grisou, jadis relativement nombreuses, tendent à disparaître.</p> <p>Progressivement la production houillère s'est réalisée à des profondeurs de plus en plus grandes, dans des couches de plus en plus à grisou, dans des conditions de plus en plus dangereuses.</p> <p>Ces conditions, à elles seules, exigent des chefs de service une étude de plus en plus attentive des mines de leurs circonscriptions, pour veiller à la bonne application des mesures de police.</p> <p>Aussi une plus grande subdivision de l'ensemble des bassins houillers du pays en arrondissements miniers est-elle jugée nécessaire.</p>

Ce qui a provoqué cette question c'est moins l'augmentation de 8,400 francs proposée au Budget primitif, que les explications données à l'appui (p. 12), desquelles il semblait résulter que les nouveaux règlements de la police des mines amènerait le corps des ingénieurs de l'État à intervenir d'une façon plus directe dans l'exploitation. Par sa réponse l'honorable Ministre affirme que telle n'est pas son intention, mais il annonce pourtant que les chefs de service devront, par suite de la concentration des mines et de leur approfondissement, se livrer à une étude de plus en plus attentive des mines de leur circonscription.

Les travaux des mines ne sont pas de ceux qui peuvent s'improviser, ni se déplacer à volonté ou par caprice; plus elles sont importantes et profondes, plus leur exploitation doit être basée sur des plans et des moyens stables et réguliers. Quand un chef du service de la surveillance des mines a été mis en possession de ces plans et qu'il en a vérifié l'exactitude, il peut en surveiller les développements de son cabinet sans déplacement. Notons que l'exploitant, dès l'instant qu'on ne peut pas lui prescrire un système de travaux plutôt qu'un autre, est absolument sans intérêt de rien cacher. Au contraire, son intérêt est de consulter souvent les hommes distingués et expérimentés qui sont à la tête du corps des mines, tandis qu'on hésitera peut-être devant des agents secondaires.

Ceci étant, il y a lieu de se demander si l'éparpillement de la surveillance ne va pas à l'encontre du but que l'on poursuit et si l'on ne s'expose pas, en multipliant les agents, à provoquer des excès de zèle qui diminueraient la confiance des exploitants dans le corps qui est chargé de les surveiller.

En Angleterre, où l'exploitation des mines est beaucoup plus étendue que dans notre pays, il n'y a que très-peu d'inspecteurs des mines et cependant la surveillance en est très-effective et très-efficace. Le *Boord of trade* qui les nomme est actuellement renseigné exactement sur tout ce qui a trait à l'exploitation des mines.

J'ai trouvé dans les rapports de mes prédécesseurs, sur les Budgets depuis 1870, la trace d'efforts qui auraient été faits pour entraîner le Gouvernement à exploiter lui-même des mines de charbon, afin de le soustraire, comme exploitant de chemins de fer, aux variations des prix du combustible qu'il emploie. Ces idées ont été combattues par de très-bonnes raisons; il est inutile de les reproduire puisque ces efforts ont été abandonnés à la suite de la baisse des prix des charbons; mais à la veille de voir une nouvelle hausse du combustible, il n'est pas superflu de rappeler ces précédents.

S'il entraît dans cette voie, le Gouvernement serait fatalement entraîné à se faire fabricant de fer et d'acier, et bientôt de toile et de drap. Les mêmes raisons s'appliqueraient à ces industries autant qu'à celle du coke et du charbon.

A l'article 50, il est réclamé une dépense supplémentaire et temporaire de 8,000 francs pour l'acquisition d'ouvrages et d'instruments et pour la publication des parties terminées de la carte générale des mines à laquelle on veut joindre, en vue de l'Exposition de 1880, des cartes de la production des carrières et de la consommation des minerais. Ces renseignements, s'ils reçoivent la publicité nécessaire, seront de nature à intéresser beaucoup de monde; il faut seulement prendre garde au passage de ces chiffres de la colonne des dépenses extraordinaires à celle des frais ordinaires et permanents.

Une somme assez considérable a déjà été appliquée à la confection de la carte des mines depuis trente ans et davantage; il serait utile, pour le Budget prochain, de fournir aux Chambres un état d'avancement de ces travaux et un aperçu de la dépense qui reste à effectuer pour compléter le travail (1).

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER.

ART. 51 et suivants. Le projet primitif portait la dépense prévue pour les cinq sections de ce chapitre, à 58,819,164 francs. Le projet amendé réclame la somme de 60,207,807 francs, soit une différence en plus de 1,388,643 francs. Sur cette somme, la Note explicative indique que 122,900 francs sont réclamés par l'extension des cadres du personnel et 1,265,743 francs pour la mise en exploitation des lignes nouvelles et pour compléter les crédits demandés en 1879 pour les lignes qui devaient être ouvertes dans le cours de cette année.

(1) On trouvera, à la suite du rapport, une note sur la question encore controversée de la concessibilité des mines de fer.

L'importance croissante des crédits réclamés chaque année pour l'exploitation des chemins de fer de l'État, la difficulté extrême, pour ne pas dire l'impossibilité, pour les Chambres, d'exercer sur ces dépenses d'autre contrôle que d'en constater, après la Cour des comptes, la régularité et la légalité, ont, de tout temps, appelé sur cette partie du Budget des Travaux publics l'attention plus spéciale des sections et de la section centrale. C'est qu'on se trouve ici, non plus, comme pour les autres Budgets, en présence de dépenses faciles à prévoir et à supputer d'avance avec exactitude, mais devant une véritable exploitation industrielle, soumise à toutes les fluctuations de la situation économique de la nation et du marché universel.

Aussi la plupart des Budgets de l'exploitation des chemins de fer ont-ils été soumis à des remaniements pendant le cours de l'exercice même et à des aggravations plus grandes encore après leur clôture. C'est pour cette raison que l'on peut dire qu'en dépit des libellés et de la loi de comptabilité, tous les articles du Budget des chemins de fer sont élastiques et sont fréquemment dépassés; peut-être sont-ils sujets à des transferts, qu'il est difficile de constater, sinon par un examen très-attentif, plusieurs années après la clôture de l'exercice, lors de l'approbation des comptes rendus par les Ministres.

L'introduction, dans la machine administrative de l'État, de l'exploitation des transports par chemins de fer constitue, dans quelques États de l'Europe, une innovation remarquable et qui peut conduire à des résultats très-imprévus par ceux qui l'ont proposée.

Jusqu'en 1833, en Belgique, le transport des hommes et des choses avait été considéré comme appartenant à l'activité individuelle, isolée ou combinée en associations de diverses formes ou nature. La puissance sociale s'était bornée, jusque-là, à fournir parfois la voie sur laquelle se faisait le transport : chemins, routes, rivières ou canaux; les véhicules étaient fournis ainsi que la force motrice par les individus eux-mêmes ou par des entrepreneurs de transports, voituriers, messagers, bateliers, armateurs.

L'État percevait des péages sur les rivières, comme sur les fleuves, sur les canaux, comme sur les routes pavées ou macadamisées; les entrepreneurs de transport traitaient du prix de leurs services.

En 1830, la mise en exploitation, par une Compagnie d'entrepreneurs de transport au moyen de locomotives, d'un chemin de fer entre Liverpool et Manchester, vint ouvrir un nouveau champ et de nouveaux horizons à cette industrie des transports. On venait de constater que l'on pouvait franchir la distance à la vitesse, incroyable alors, de dix lieues à l'heure et que l'on pouvait transporter des charges considérables à une vitesse moindre, mais encore très-grande.

Divers entrepreneurs ou Sociétés d'entrepreneurs proposèrent au nouveau Gouvernement belge de se charger, moyennant péage, de construire divers chemins de fer et d'y organiser des moyens de transport rapides et puissants.

L'affranchissement de l'Escaut n'était pas encore complètement assuré à cette époque et les hommes politiques virent, dans la nouvelle invention, un moyen d'aider à la conquête de cet affranchissement en le rendant moins indispensable.

Mais on croyait alors, comme on le croit encore aujourd'hui, que l'exploitation de cette invention nouvelle devait constituer un monopole.

A qui confier le monopole des transports. d'Ostende ou d'Anvers au Rhin? On risquait de le voir tomber aux mains des Orangistes, qui étaient les gros capitalistes d'alors. En fait, c'était la *Société Générale pour favoriser l'industrie nationale*, cette création de Guillaume, qui demandait ou qui patronnait les principales concessions? Guillaume eût donc été le principal actionnaire de nos chemins de fer! Les patriotes ne pouvaient admettre cette possibilité et la question politique décida la majorité du pouvoir législatif, comme elle avait décidé le Gouvernement, à décréter non-seulement l'exécution des voies et stations par le Gouvernement, mais encore, au moins provisoirement et à titre d'expérience, l'exploitation par ses agents, aux frais, risques et périls des contribuables.

Plus tard on admit que les particuliers ou des Compagnies pourraient aussi construire et exploiter, moyennant péages, des embranchements aux lignes construites et exploitées par l'État. C'est ainsi que, sur un développement total de 3,740 kilomètres de chemins de fer en exploitation en Belgique, l'État en a construit 811 kilomètres et les particuliers 2,929. Mais, poussé par des circonstances, des influences et des idées diverses, l'État a été amené à louer, à racheter ou à exploiter, avec partage des produits, un certain nombre de chemins de fer concédés. Son exploitation s'étendait donc à une longueur effective de 2,248 kilomètres au 31 décembre 1878, dernière date des renseignements officiels; les Compagnies particulières exploitent encore environ 1,500 kilomètres, mais des intérêts nombreux et puissants, des influences considérables poussent le Gouvernement à reprendre, par rachat ou autrement, la plus grande partie des lignes qui restent en leurs mains; il ne restera probablement, en dehors de l'exploitation pour compte de l'État, que les lignes et embranchements exploités pour compte de la Compagnie des chemins de fer du Nord de la France, les embranchements industriels et les tramways.

Le capital engagé par l'État dans cette entreprise est considérable. Il se chiffrait, au 31 décembre 1878, d'après le compte rendu (p. 63), à la somme de fr. 941,597,769 29 c, dont fr. 869,738,032 92 c^s restent à rembourser au Trésor public sur ses avances et sur le coût du rachat des concessions. (Compte rendu de 1878, pp. 55 et 56). On peut prévoir que la reprise des chemins de fer qui restent aux mains des particuliers grèvera le Trésor de 350 à 400 millions d'obligations nouvelles, et en estimant à 150,000,000 ce qui reste de chemins de fer à construire dans le pays, pour compléter le réseau, on arrive à un capital de 1,500 millions qui sera, d'ici avant peu, engagé dans cette industrie, capital représenté par des obligations du Trésor public belge.

En présence de ces chiffres, qui eussent probablement fait reculer nos pères quand ils ont engagé le pays dans cette voie, on comprend la nécessité d'une étude constante et approfondie de cette vaste entreprise dont la nation est sans cesse responsable. Il est donc naturel que, chaque année, les sections et la section centrale se soient arrêtées devant cette situation et que chacune, selon l'esprit qui la guidait, ait donné des avis, des conseils ou des avertissements.

On nous pardonnera donc de nous arrêter, à notre tour, devant cette responsabilité immense créée pour la nation et d'examiner par quels moyens on pourrait l'alléger, sinon la supprimer.

La situation est celle-ci :

Quand une Compagnie privée ou des particuliers construisent un chemin de fer, les participants à cette entreprise, c'est-à-dire les actionnaires, sont seuls responsables des pertes et des dettes, de même qu'ils en perçoivent seuls les bénéfices, lorsqu'il y en a. Les emprunts sont garantis uniquement par l'avoir social. Dans plusieurs pays, notamment en Angleterre, les actionnaires doivent fournir les deux tiers du capital ou tout au moins la moitié; ils peuvent emprunter le restant et affecter l'avoir social en garantie de la dette.

Quand c'est l'État qui construit, il emprunte tout le capital nécessaire. Ce n'est pas le chemin de fer, son matériel et ses dépendances qui sont la garantie des prêteurs, c'est l'avoir national tout entier.

Si tous les contribuables jouissaient des avantages que procurent les chemins de fer, d'une façon égale ou proportionnelle à leurs risques, comme c'est le cas pour les actionnaires des chemins de fer, il n'y aurait rien à reprendre à cette combinaison, au point de vue de la justice; mais il est loin d'en être ainsi, plus de la moitié de la population ne jouit que très-indirectement des avantages des chemins de fer et une grande partie a vu son industrie périr ou périr par la concurrence de ceux qui se trouvaient sur le trajet de ces voies de communications. Les pertes éprouvées de cette façon sont incalculables, les profits qui ont été réalisés par d'autres, quoique très-supérieurs, ne les ont pas compensées.

Il est donc juste envers ceux-là, au moins, de faire que jamais les chemins de fer exploités à leurs risques ne deviennent une charge pour eux.

On a dit aussi que les transports sont un service public au même titre que la poste. La comparaison n'est ni exacte, ni vraie. La poste sert tout le monde au même prix, depuis la réforme postale, et tout le monde peut s'en servir aux mêmes conditions. Si l'État devait les transports comme service public, il les devrait à tous, à conditions égales.

Mais tout est anormal dans l'organisation des transports aux frais de l'État. Dans une entreprise particulière, ce sont ceux qui courent les risques qui gèrent, qui dirigent et qui sont responsables. En fait, personne n'est responsable, dans le sens juridique du mot, dans le système de l'administration par l'État. La seule responsabilité qui garantisse le pays, c'est celle de l'homme politique qui occupe momentanément le Ministère des Travaux publics.

La Belgique a eu l'heureuse chance d'avoir, jusqu'ici, trouvé, dans tous les partis, des hommes capables et intelligents qui ont su faire face à cette charge si lourde; il est à espérer qu'elle sera aussi heureuse à l'avenir; mais il n'en est pas moins anormal pour le pays, responsable en fait, comme pour le Ministre responsable en droit, de n'avoir qu'une action incertaine, éloignée, sur la véritable administration qui, par sa constitution même, son recrutement et son organisation, doit nécessairement tendre à devenir routinière et peu accessible aux idées nouvelles, aux progrès qui se produisent dans tout travail humain.

Il résulte de là que nos chemins de fer d'État sont dirigés, administrés et contrôlés administrativement, au lieu de l'être commercialement. De là des tiraillements, des conflits d'intérêts avec le public qui se traduisent, sans cesse, en pertes de forces et d'argent.

De cette situation résulte aussi ce fait, constaté chaque jour sur tous les points du pays desservis par les chemins de fer de l'État : c'est l'administration qui fait la loi au commerce et à l'industrie qu'elle traite en serviteurs ou en vassaux, suivant les cas, tandis qu'elle n'est que l'agent, le fondé de pouvoirs du public auquel elle prétend commander.

De là, des conséquences diverses souvent préjudiciables au public et qui se traduisent forcément en diminutions de trafic et de recettes.

Mais nous ne nous y arrêterons pas dans ce moment.

Il n'y a pas que le capital à considérer dans les chemins de fer; il y a aussi, d'une part, leur mode de construction, leur matériel fixe et de transport; de l'autre, leurs tarifs et leurs règlements.

Tout cela influe directement sur leur utilité et sur leur productivité.

Dans l'impossibilité matérielle où se trouvent une section centrale et un rapporteur de vérifier tous les éléments d'une aussi vaste entreprise autrement que par les données qui leur sont fournies par l'administration même qu'ils doivent contrôler, j'ai pensé qu'il fallait se borner à constater les résultats d'ensemble et à les comparer aux mêmes résultats puisés dans les rapports et comptes rendus de quelques grandes entreprises étrangères dont l'importance, la situation, le trafic et l'organisation soient à peu près semblables à ceux de nos chemins de fer.

Pour rendre cette comparaison plus sûre, j'ai cru qu'il fallait prendre un nombre assez grand de Compagnies: quatre en Angleterre et deux en France. Ici, ce sont les Compagnies du Nord et de l'Est qui sont soudées à nos lignes par de nombreux aboutissants; en Angleterre, ce sont les réseaux du *Great-Eastern*, *Midland*, *London* et *North-Western* et *Great-Western*, dont les exploitations sont plus étendues, sauf la première, que la nôtre.

Le réseau exploité pour compte de l'État belge mesurait, comme nous l'avons déjà vu, au 31 décembre 1878, 2,248 kilomètres dont le coût total d'après le compte rendu de 1878 s'élevait, y compris les lignes reprises, à 941,600,000 francs, chiffre rond, et d'après la situation du Trésor au 31 décembre 1878 (même date de part et d'autre), à 1,030,228,867 francs (*Situation du Trésor* au 1^{er} janvier 1879, p. 114).

Ce défaut de concordance que j'avais déjà eu l'occasion de montrer à la Chambre dans des discours sur le Budget des Travaux publics, a été signalée dans une note adressée à l'honorable Ministre, à laquelle il a répondu par la note suivante très-instructive, qui mettra la Chambre en mesure de juger si la remarque était inopportune.

Bruxelles, le 27 décembre 1879.

NOTE.

M. Le Hardy de Beaulieu met en parallèle les chiffres suivants :

Chemin de fer.		Trésor public :	
1° Fr. 625,786,589 99 c.	et	Fr. 625,586,425 81 c.	
2° » 319,798,651 10	et	» 404,642,443 32	
3° » 941,597,769 29	et	» 1,050,228,867 15	

On verra dans le tableau ci-joint que ces chiffres, établis à des points de vue différents, ne sont pas comparables.

Dans les fr. 625,586,425 81 c^s le Trésor public comprend la totalité des crédits ouverts, tandis que le chemin de fer ne porte que le montant des titres émis pour son compte (par exemple, sur 46,000,000 de francs il n'en est porté que 17,726,200 francs).

Dans le chiffre de fr. 625,756,589 99 c^s le chemin de fer comprend les lignes ou parties de lignes rachetées *au comptant*. Dans le chiffre de fr. 625,586,425 81 c^s le Trésor ne les comprend pas.

Par contre, dans les fr. 519,798,651 10 c^s le chemin de fer ne comprend que les lignes rachetées *par annuités*, tandis que dans les fr. 404,642,445 32 c^s le Trésor comprend les lignes payées au comptant.

L'écart existant entre les sommes de fr. 941,597,769 29 c^s et fr. 1,050,228,867 15 c^s est expliqué au tableau même.

Quant à l'encaisse, il est bien de fr. 14,406,086 06 c^s.

L'épreuve, où le chiffre de fr. 15,420,116 06 c^s a été relevé par M. Le Hardy de Beaulieu (note de renvoi (2) du passif du compte capital, annexe XXXVI), est inexacte et a été rectifiée lors du visa définitif pour bon à tirer.

On y avait tenu compte d'une somme de 985,970 francs, représentant la part du chemin de fer dans les dépenses du personnel de l'administration centrale.

RELEVÉ COMPARATIF

des dépenses effectuées aux chemins de fer exploités par l'État, d'après le compte rendu de ces chemins de fer, et d'après la SITUATION GÉNÉRALE DU TRÉSOR PUBLIC, pour l'année 1878.



	COMPTE RENDU de CHEMIN DE FER de l'État.	SITUATION générale DU TRÉSOR PUBLIC. (Pages 115 et 116.)
Construction du réseau de l'État	(a) 463,793,880 61	485,536,223 81
Lignes dans le Luxembourg (loi du 27 mai 1876)	17,726,200 "	160,030,900 40,000,000 " 14,250,000 " 97,170,000 " 2,610,200 "
Tirlemont à Moll et Neerlinter à Tongres (loi du 19 décembre 1876)	12,023,300 "	
Établissement de lignes par la Société de Construction (loi du 26 juin 1877)	19,563,200 "	
Chemin de fer de Battice à Aubel (loi du 9 juin 1878)	"	
ENSEMBLE		625,586,423 81
Prélevé sur les Budgets	628,068 60	"
Subsides des villes	391,181 88	"
Matériel repris aux Bassins-Houillers et remboursement des trois millions avancés par cette Compagnie	10,349,462 31	15,791,500 "
Rachat de Dendre-et-Waes (loi du 25 juin 1877)	52,350,000 "	52,350,000 "
Rachat de Pepinster à Spa (loi du 23 juin 1877)	6,727,000 "	6,727,000 "
Rachat du réseau des Flandres (loi du 31 mai 1878)	"	18,089,500 "
Rachat des actions ordinaires du Luxembourg (loi du 15 mars 1875)	51,965,557 81	51,965,557 81
ENSEMBLE (p. 55)	641,920,031 21	
A déduire : { Fonds disponibles 17,445,737 02	18,165,641 22	"
(p. 60) { Frais d'exploitation 717,004 20		
Reste : Fonds employés 623,756,389 99	Lux. 1,057,251 80	"
	621,799,138 19	"
Rachat du Luxembourg : { Montant des titres 74,399,400 "	18,327,125 "	74,399,400 "
{ Primes de remboursement		
Manège à Mons	13,255,505 51	13,255,505 51
Matériel repris aux Bassins-Houillers	13,600,000 "	11,857,500 "
Lignes reprises aux Bassins-Houillers	200,028,500 "	159,146,500 "
Pepinster à Spa (partie amortie)	53,051 08	"
Dendre-et-Waes (partie amortie)	153,069 51	"
ENSEMBLE (p. 60)	319,798,631 10	404,642,443 32
TOTAL GÉNÉRAL	941,597,769 29	1,030,228,867 13

EXPLICATION DES ÉCARTS.

(a) A ce poste le chemin de fer ne porte pas en comp- te :	{	Dépenses pour haies de clôture remboursées par la Compagnie de Dendre-et-Waes (loi du 31 décembre 1856)	100,000	}	5,746,228 52
		Travaux dans la station de Landen et sur la ligne de St-Trond à Hasselt remboursés par la Compagnie de Maestricht à Aix-la-Chapelle	70,000		
		Partie du crédit de 6,000,000 de francs alloué pour le quai du Rhin (loi du 14 août 1862)	500,000		
		Renouvellement extraordinaire du matériel de transport. { du 21 avril 1864 (art. 3)	1,075,000		
		Crédits affectés au Budget par les lois : { du 30 décembre 1864	1,000,000		
		du 15 février 1866	1,000,000		
		Crédits annulés	1,228 52		
Il porte en compte :	{	Partie du crédit de 2,000,000 de francs alloué par la loi du 17 avril 1874 (voir Compte rendu de 1877, page 42) pour les travaux d'Anvers; crédit que le Trésor renseigne sous la rubrique « Port d'Anvers » pages 75 et 123 de sa situation au 1 ^{er} janvier 1879, ci	1,985,885 32		
				1,985,885 32	
		DIFFÉRENCE.	fr. 1,762,543 20		

L'Administration des Finances porte la totalité des crédits votés, tandis que le chemin de fer porte le montant des titres remis au fur et à mesure que des sections de voie sont livrées.

Non porté à la Situation générale du Trésor public où ne figurent que les crédits spéciaux.

Le chemin de fer porte la valeur effective (somme encaissée); le Trésor la valeur nominale.

Ce réseau fait l'objet d'un compte rendu spécial, voir page 61 du Compte rendu.

Le Trésor ne porte pas les primes.

Le chemin de fer porte la valeur effective (somme encaissée); le Trésor la valeur nominale.

Voir, pour la différence, Compte rendu (nouvelle forme), page 62.

Partie amortie avant le rachat, au moyen des annuités; le Trésor n'en fait pas état.

Ces tableaux sont des plus intéressants et jettent un grand jour sur la situation financière de nos chemins de fer, mais ils ne répondent pas aux questions posées dans la note adressée au Ministre : Pourquoi deux comptabilités qui portent sur les mêmes sommes, ne marchent-elles pas d'accord, laissant entre elles des différences qui s'additionnent par fr. 88,651,097 54 c^s? Pourquoi, ces différences étant connues par les deux comptabilités, n'ont-elles pas été expliquées, soit dans la Situation du Trésor, soit dans le Compte rendu. Quand il s'agit d'intérêts aussi importants et dont le contrôle est si difficile, les Chambres devraient au moins trouver dans la concordance de la comptabilité de ceux qui fournissent et de ceux qui reçoivent les capitaux dont la nation est responsable, une certaine satisfaction morale à défaut de la certitude matérielle du bon emploi de ces capitaux.

Il y a donc lieu de recommander aux deux Départements de faire concorder les comptes qu'ils présentent à la Chambre en faisant connaître les différences ou le dissentiment sur la valeur des chiffres qui pourraient exister entre eux et qu'ils ne pourraient ajuster.

N'est-il pas certain que les chemins de fer belges construits aux frais du Trésor public représentent, à un moment donné, une certaine sortie de caisse qui, pour cet instant (31 décembre à minuit, par exemple), doit être égale pour les deux parties? Quelle est cette sortie de caisse? Celui qui l'a reçue comme celui qui l'a fournie doivent nécessairement trouver le même chiffre. Si le Département des Finances a livré du papier valant plus ou moins que le pair, il doit en tenir compte et enregistrer cette différence exactement comme s'il avait payé en écus au Département des Travaux public. Cela paraît élémentaire; aussi nous bornons-nous à appeler sur ce point l'attention des deux administrations, bien convaincus que ces différences ne proviennent que d'anciens errements de comptabilité difficiles peut-être à rectifier.

Il a fallu éclaircir ce point avant de passer aux comparaisons annoncées plus haut.

Je prendrai donc pour les chemins de fer de l'État belge les chiffres rapportés au compte rendu annuel de 1878, bien que l'examen attentif des tableaux donnés par l'administration, prouve qu'ils ne sont pas complètement exacts, à beaucoup de millions près.

Les chemins de fer exploités au 31 décembre 1878 représentaient donc, à ce moment, un capital de fr. 941,597,709 29 c^s, dont fr. 621,799,138 19 c^s ont été affectés à la construction, au parachèvement et au matériel de transport des lignes, et fr. 319,798,631 10 c^s représentent le capital des annuités de rachat pour les lignes reprises par l'État.

Sur cette somme, fr. 869,758,052 92 c^s restent à rembourser au Trésor de l'État.

Dans ces sommes, fr. 470,206,563 61 c^s ont été employés à l'établissement de la route, voies et dépendances des 811 kilomètres construits par l'État, soit 580,000 francs, chiffre rond, par kilomètre; et 153,549,826 francs pour le matériel de transport qui, réparti sur l'ensemble des lignes exploitées par l'État et non-seulement sur celles construites par lui, donne une valeur moyenne de 75,550 francs de matériel de transport par kilomètre exploité.

D'après ce compte, le capital représentant les annuités des 1,117 kilomètres de lignes rachetées par l'État, donne un prix moyen de 285,560 francs par kilomètre sans matériel de transport. Je ne trouve pas la valeur assignée aux 518 kilomètres de lignes reprises ou louées par l'État moyennant des redevances ou parts de recettes jusqu'à la fin de la concession.

L'ensemble des lignes construites et rachetées par l'État, moins celles reprises moyennant parts de recettes, soit 1,929 kilomètres, représentent un capital dû par l'État de fr. 790,005,194 71 ^{cs} sans matériel roulant, soit 409,540 francs par kilomètre.

Le *Great Eastern*, 1,456 kilomètres, capital de construction, 595,140,665 francs; par kilomètre, 408,750 francs; matériel, sans celui racheté avec d'autres lignes et dont la valeur n'est pas séparée, 54,752,220 francs; par kilomètre 25,855 francs.

Midland, 2,516 kilomètres, capital, 1,590,920,200 francs; par kilomètre de construction sans matériel, 555,500 francs; matériel 175,820,000 francs, par kilomètre 70,200 francs.

London et North Western, 5,464 kilomètres, capital, 1,460,107,500 francs; par kilomètre 607,400 francs; matériel, 159,421,500 francs; par kilomètre, 52,900 francs.

Great Western, 5,587 kilomètres, capital, 1,088,009,875 francs; par kilomètre, 620,000 francs; matériel, 159,257,400 francs; par kilomètre, 44,575 francs.

Nord Français, 2,441 kilomètres, capital, 825,756,000 francs; par kilomètre, 516,576 francs; matériel, 191,494,540 francs; par kilomètre, 75,570 francs.

Est Français, 2,844 kilomètres, capital, 948,989,057 francs; par kilomètre, 587,550 francs; matériel, 160,001,855 francs; par kilomètre, 56,538 francs.

Si l'on divise ces deux derniers réseaux en ancien et en nouveau, d'après leur comptabilité, on trouve, pour le Nord Français, que les 1,296 kilomètres de l'ancien réseau ont coûté 420,500 francs par kilomètre, sans matériel roulant, et le nouveau, 1,150 kilomètres, 227,440 francs. Le matériel de l'ancien réseau est porté pour 156,800 francs par kilomètre et celui du nouveau pour 25,000 francs seulement, chiffres ronds.

L'ancien réseau de l'Est a coûté 501,650 francs par kilomètre et son matériel vaut 117,420 francs et le nouveau a coûté 520,000 francs et le matériel 42,490 francs.

On voit par ce rapprochement de chiffres que le réseau belge a coûté, dans son ensemble, presque autant que les lignes anglaises et beaucoup plus que les chemins de fer français du Nord et de l'Est. Il est plus fortement outillé pour le transport que les lignes anglaises et dépasse également sur ce point les lignes françaises.

Cependant il est hors de doute que les réseaux anglais sont mieux établis que le réseau belge et que la différence de coût provient surtout de leur meilleur premier établissement. Nos chemins de fer ont évité, autant que possible, de pénétrer dans les agglomérations; ils ont forcé les populations à aller à eux. Les chemins de fer anglais se sont rapprochés, autant que possible, du centre des agglomérations et n'ont reculé devant aucune dépense pour attein-

dre ce but. Tous les chemins de fer de la rive droite de la Tamise ont établi des stations d'arrivée et de départ sur la rive gauche au prix de sacrifices colossaux. Les gares à marchandises anglaises sont établies en vue de la manutention rapide et économique des marchandises à transporter; partout où il y a des magasins, des entrepôts, des fabriques et des usines, ils s'y sont reliés de façon à éviter dans les gares les manutentions et les transbordements. L'économie que le commerce et l'industrie de l'Angleterre réalisent sur les frais accessoires des transports leur permet de supporter, même avec économie par rapport à nous, des tarifs notablement supérieurs. Partout les chemins de fer anglais ont facilité la création de voies de raccordement aux fermes, aux mines, aux carrières et aux usines.

La politique de l'administration belge a été jusqu'ici de rendre ses raccordements difficiles, coûteux et onéreux.

Les chemins de fer anglais n'ont presque pas de passages à niveau; ils ont eu à payer des indemnités considérables aux communes pour détourner les chemins et sentiers, ou à faire des constructions coûteuses pour établir des passages au-dessous ou au-dessus des voies.

Les moindres gares sont munies de plates-formes au niveau de la plateforme des voitures; elles sont munies de passerelles pour passer d'un côté à l'autre. Sauf nos lignes les plus récemment construites, qui sont munies d'abris des deux côtés de la voie aux stations ou gares, toutes nos anciennes lignes sont encore du type primitif, même les plus fréquentées, comme celles de Malines, d'Ottignies et autres. Les passages à niveau sont nombreux et dangereux tant pour les préposés à leur garde que pour le public qui doit les franchir.

Nos installations pour le transport des marchandises ne sont pas mieux combinées que celles pour les voyageurs; on dirait parfois qu'il y a profit pour le chemin de fer à multiplier les obstacles et les manutentions. Nos gares sont plus spacieuses que les gares anglaises et pourtant elles ne peuvent souvent suffire au trafic qui se présente. Les retards y sont fréquents.

Je ne connais pas de gare en Belgique où le commerce ait pu établir en communication directe avec le chemin de fer, des dépôts, magasins, hangars, élévateurs ou autres moyens de transbordement. Partout l'administration veut faire elle-même ces manutentions ou percevoir des taxes sur elles.

Dans l'agencement général de notre réseau, Bruxelles reste toujours comme un large détroit ou comme une chaîne de montagnes qu'on n'a pu franchir directement.

On aurait pu, il y a vingt-cinq ans, franchir ce détroit par un pont de 1,800 mètres, et du même coup établir une gare centrale qui eût été comme le cœur de la circulation en Belgique.

Si c'eût été un fleuve ou un bras de mer, on n'eût pas hésité une minute, on se fût contenté, comme produit, de l'économie sur le temps et sur les frais, mais il s'agissait de traverser une ville et l'on a reculé, bien qu'ici le « pont » dût non-seulement produire de l'économie, mais encore augmenter d'une façon notable la circulation des hommes et des choses.

Bruxelles reste donc toujours, malgré la jonction circulaire de l'Ouest, un

obstacle à la circulation entre notre système des chemins de fer du Nord et celui du Midi.

Une situation identique et tout aussi nuisible à la bonne exploitation se reproduisait autrefois sur plusieurs points du réseau; à Gand, à Verviers, à Tournai les stations étaient à rebroussement; on y a remédié aujourd'hui et ces installations nouvelles, faites après coup, n'ont pas peu contribué à élever le coût de nos chemins de fer au niveau de ceux qui ont dû pénétrer dans Londres ou Paris et traverser, de part en part, de grandes cités comme Manchester, Birmingham, Liverpool, Édimbourg ou Glasgow.

Ce n'est donc pas exagérer que de dire que le réseau exploité par l'administration est un outil très-difficile à manier et qui ne rend pas et ne peut pas rendre un effet utile correspondant aux efforts déployés.

Comparons maintenant les moyens de transport dont disposent les diverses exploitations dont nous avons comparé les longueurs et le coût.

Au point de vue des stations, gares et haltes qui sont les seuls points productifs des chemins de fer, le réseau belge desservait, en 1878, soixante-dix-huit stations principales et quatre cents intermédiaires. Les comptes rendus anglais ne donnent pas ces détails, mais tous ceux qui ont voyagé en Angleterre dans les trains de petite vitesse ou de banlieue savent que les points d'arrêt y sont nombreux. Nous ne parlons pas du *Metropolitan* et autres chemins intérieurs des grandes villes, mais de ceux qui franchissent de longues distances.

Chez nous la distance moyenne des points d'embarquement et de déchargement sur le réseau de l'État est de 4,700 mètres; en Angleterre il est probable qu'elle ne s'écarte pas beaucoup de 3,000 mètres.

En France, sur les deux réseaux que nous avons pris comme point de comparaison, les points de contact avec les populations sont plus éloignés, 6,150 mètres, en moyenne, pour le réseau du Nord et 7,000 mètres pour celui de l'Est. Ces deux réseaux traversent des contrées comme la Picardie, la Champagne et l'Ardenne où les populations sont clair-semées et se concentrent dans des villages qui ne sont pas toujours placés sur le tracé adopté pour les lignes; de là nombre de gares en plein champ, loin des localités qu'elles desservent; mais de là aussi une plus grande facilité d'exploitation; les Compagnies françaises n'ont pas ménagé le terrain pour leurs installations. Il n'en a pas été ainsi, malheureusement, en Belgique.

A la fin de 1878 l'administration des chemins de fer de l'État employait 1,080 locomotives, dont 212 servaient aux manœuvres des gares; il y avait, en outre, 13 voitures à vapeur servant au transport des voyageurs. Il y avait 50 locomotives de route et 5 de gares; aucune voiture en vapeur n'était en construction. L'administration possédait à la même époque 2,579 voitures à voyageurs et 31,784 véhicules à marchandises et bagages. Environ un cinquième des locomotives était en réparation et un vingtième des autres véhicules.

En tenant compte de tous ces éléments, nous trouvons donc qu'à l'époque indiquée, l'administration disposait, en service effectif, d'une locomotive pour 3 kilomètres exploités, une voiture à voyageurs et 13 véhicules à marchandises par kilomètre.

Le *Great Eastern* possédait, en 1877, 493 locomotives, 1,397 voitures et

10,788 véhicules divers, soit une locomotive pour 3 kilomètres, une voiture à voyageurs et 7 autres véhicules par kilomètre.

Le *Midland* employait 1,322 locomotives, 2,284 voitures à voyageurs, y compris les bureaux de poste ambulants, et 32,183 véhicules divers à bagages et marchandises, plus 2,682 chevaux et 1,939 camions et charrettes pour le camionnage.

En déduisant un cinquième pour les locomotives et un vingtième pour les voitures, le *Midland* disposait donc d'une locomotive pour $2 \frac{1}{2}$ kilomètres de moins d'une voiture de voyageurs par kilomètre ($\frac{2271}{2516}$) et environ 13 véhicules divers.

Le *London et North Western* possédait 2,050 locomotives, 3,098 voitures à voyageurs et 43,562 véhicules, soit, déductions faites, un peu moins d'une locomotive pour 2 kilomètres, moins d'une voiture à voyageurs par kilomètre ($\frac{2246}{2464}$ à peu près $\frac{23}{27}$) et 12 véhicules.

Le *Great Western* employait 1,461 locomotives, dont 218 en location, 2,669 voitures à voyageurs et 33,648 véhicules de toutes sortes; soit une locomotive pour $2 \frac{1}{2}$ kilomètres, une voiture à voyageurs pour $1 \frac{1}{2}$ kilomètre et environ 10 véhicules de toutes sortes par kilomètre.

Le réseau du *Nord Français* employait à la même date 1,127 locomotives, 1,975 voitures à voyageurs et 51,020 véhicules à bagages et marchandises, soit environ une locomotive pour 2 kilom., 400 mètres, une voiture à voyageurs et environ 13 véhicules par kilom.

L'*Est Français* employait 870 locomotives, 2,391 voitures à voyageurs et 22,131 autres véhicules ce qui donne, réductions d'un cinquième et un vingtième faites, une locomotive par 4 kilomètres et environ une voiture et 8 véhicules divers par kilomètre.

Il résulte de cette comparaison que le réseau belge est l'un des plus fortement et des plus complètement outillés, sauf en locomotives où il est un peu faible comparé aux réseaux anglais et au *Nord Français*.

Reste à examiner le produit des transports effectués et enfin les dépenses et les résultats obtenus.

J'éliminerai de la comparaison, afin de ne pas la compliquer plus que de besoin les subdivisions diverses de voyageurs, de colis ou de tonnes de marchandises, éléments assez peu comparables, puisque le *Metropolitan* de Londres, qui n'a que quelques kilomètres d'étendue, a transporté 60,000,000 de voyageurs en 1879, c'est-à-dire près du double des voyageurs transportés sur tout le réseau de l'État en 1878 (59,163,812), enfants et militaires compris.

Nous nous bornerons donc aux totaux et aux résultats bruts en argent.

	Voyageurs.	Marchandises.	R. brute totale.	Par kilom.
État belge	29,881,416 fr.	61,711,590 fr.	94,205,015 fr.	41,925
Great Eastern	35,400,580	41,017,038	74,417,618	51,178
Midland	38,542,874	110,278,850	148,821,710	59,302
London et Nord Western .	86,084,522	157,849,304	243,933,826	70,420
Great Western	69,003,274	126,015,064	195,017,238	56,160
Nord Français	48,767,639	75,320,311	119,088,000	48,786
			(ancien réseau 105,374)	
Est Français	35,096,264	60,525,423	104,621,677	56,958

Ici l'on s'aperçoit immédiatement de l'infériorité du réseau belge, résultat évident de la mauvaise disposition et distribution de ses lignes éparpillées et faisant quelquefois inutilement double emploi; d'autre part le réseau insuffisamment alimenté par des raccordements aux villages, usines, mines ou carrières.

La population de la Belgique est plus dense que celle des pays desservis par les autres lignes; l'industrie y est aussi développée, le commerce aussi actif. Si l'immense population de Londres donne aux lignes anglaises un avantage marqué et incontestable, c'est que le trafic y est facilité par tous les moyens possibles, tant pour les personnes que pour les choses.

L'infériorité de distribution du réseau belge se manifeste d'une façon plus sensible encore par la comparaison des dépenses.

Les dépenses générales, comprenant l'administration, l'exploitation, le matériel, la surveillance et l'entretien des voies, bâtiments, etc., sont, pour les divers réseaux pour l'exercice 1878 et les suivants :

	TOTAL.	Par kilomètre.	
État belge fr.	56,555,999 50	25,144 50	59 p. %
Great Eastern. . . .	35,772,251 »	24,600 »	48 p. %
Midland.	82,257,190 »	32,700 »	55 p. %
London et N. Western.	121,078,900 »	35,000 »	50 p. %
Great Western	90,255,650 »	25,860 »	46 p. %
Nord Français. . . .	62,677,216 »	25,676 »	55 p. %
Est Français	54,045,552 »	22,726 »	60 p. %

Ceci comprend l'ensemble des réseaux, car si nous suivions la division française en ancien et nouveau réseau, nous trouverions que la dépense s'élève, pour le Nord, à 46,071 francs par kilomètre, mais descend en proportion de la recette à 44,5 p. % pour 1878, après avoir été de 45,15 p. % en 1877, tandis que, pour le nouveau réseau, les dépenses se sont élevées à fr. 6,964,620 64 c pour une recette de fr. 11,428,845 93 c; c'est ce qui relève la proportion pour l'ensemble aux taux de 53 p. %.

Il résulte de cette comparaison des recettes et des dépenses de sept grands réseaux que les chemins de fer exploités pour compte de l'État belge sont ceux qui, à l'exception de l'Est Français, donnent la moindre recette kilométrique et la plus forte dépense proportionnelle.

Il importe donc de se rendre compte de cet état de choses et d'appeler sur ce point l'attention du Gouvernement et des Chambres.

D'après nous, les causes principales du produit moyen kilométrique, peu élevé du réseau belge, sont celles que nous avons déjà signalées : le peu d'étendue de nos lignes, leur agencement défectueux, et la concurrence qu'ils se font parfois entre eux, le rachat d'une partie du réseau ayant été motivé précisément par cette concurrence.

A ces premières causes générales qui font que le produit moyen d'un voyageur de 1^{re} classe n'est chez nous que de fr. 3,27,6, service mixte, tandis qu'il est de fr. 7 44 c sur le réseau du Nord, bien que le tarif moyen

perçu ne soit guère différent, il faut en ajouter diverses autres particulières à notre pays.

Le produit s'élève, sur notre réseau, à fr. 8,275 par voyageur et à 0,442 par lieue pour le service international et de transit, tandis que pour le service intérieur ce produit n'est que de fr. 3,276. (*Compte rendu*, pp. 182, 183, n° XXII.)

Le produit moyen de tous les voyageurs du Nord, sur le réseau français, est de fr. 2 04^{cs} pour un parcours moyen de 55 kilomètres, tandis que le produit moyen en Belgique (pour les billets simples qui sont les moins nombreux) n'a été que de fr. 1 15^{cs} pour un parcours moyen de 24 1/2 kilomètres, le tarif moyen perçu en Belgique étant de 0,014 plus bas qu'en France.

L'absence d'une jonction directe et facile de nos divers réseaux à Bruxelles est l'une des grandes causes de la réduction de nos parcours moyens; de plus, elle accroît dans une très-forte proportion, pour les voyageurs, le coût des longs parcours qu'elle rend parfois impossibles avec retour dans une même journée; en outre, l'une des lignes qui donne lieu aux plus nombreux et plus grands parcours sur notre territoire, d'Erquennes à la frontière d'Allemagne, est exploitée en dehors du réseau de l'État belge.

Il est évident qu'une grande administration publique n'a pas et ne peut pas avoir la souplesse et la liberté d'allures qui convient à une opération commerciale, tandis qu'il est absolument impossible de façonner le commerce et l'industrie aux mouvements précis et réguliers que semble parfois vouloir leur imposer cette administration. La promptitude du coup d'œil et la rapidité d'exécution sont de première nécessité pour le commerce et souvent aussi pour l'industrie; parfois ils préféreraient avoir à payer de forts tarifs plutôt que d'être retardés dans leurs opérations. Une administration publique et même les Compagnies privées, d'après notre système de concessions de péages et de tarifs, ne peuvent se plier à ces exigences. Elles doivent répartir leurs services aussi exactement que possible entre tous, quelques-uns fussent-ils disposés à payer un prix plus élevé du service demandé. En un mot, pour les transports par chemins de fer, la règle primordiale de l'offre et de la demande n'existe pas et c'est même la crainte que cette règle ne puisse recevoir son application par des concessionnaires intéressés à obtenir la plus forte rémunération possible de leurs services, qui a poussé le sentiment public et pousse encore, en Belgique, le Gouvernement à reprendre toutes les concessions particulières.

Il en résulte que si, par suite des variations incessantes de l'offre et de la demande dans le commerce, celle-ci grandit inopinément ou même avec persistance dans une partie du pays, le matériel fait défaut pour y faire face; si l'administration voulait emprunter le matériel moins demandé, mais pourtant utilisé dans une autre section du réseau, elle soulèverait des plaintes et des récriminations de toutes parts. Il s'ensuit qu'à l'encontre de toutes les autres industries, celle des transports exploités par l'État peut voir la prospérité, la hausse de tous les objets de consommation et de tous les services, devenir la cause de ses déficits et même de sa ruine si la situation se prolongeait quelque peu.

Il faut nécessairement se rendre compte de cette situation pour juger avec impartialité les divers incidents administratifs qui ont, dans ces derniers temps, donné lieu à des critiques, à des récriminations souvent exagérées, tant de la part des intéressés que du public en général.

On s'est plaint du manque de matériel, particulièrement dans les districts charbonniers; or, les mêmes gens qui se plaignaient, faisaient, dit-on, voyager les wagons de nos chemins de fer en France, en Allemagne ou ailleurs. D'autres réclamaient vingt wagons n'en ayant besoin que de dix, personne ne se prêtant à aider l'administration à sortir d'embarras de crainte que ses efforts ne profitassent au voisin. C'est la part des torts du public; mais l'administration n'est pas non plus sans reproche.

Sa manie de vouloir tout régler et tout diriger de ses cabinets bien chauffés de Bruxelles, a fait faire plus d'une fausse manœuvre au matériel, qui parfois encombrait certaines gares où il y avait pléthore, tandis qu'à quelques lieues de là les voies de chargement étaient vides; de là des réclamations qui ne se fussent pas produites si le matériel n'eût pas « voyagé. »

Dans d'autres circonstances, et particulièrement, à la saison du chargement des betteraves, le génie administratif se montre sous un nouveau jour: ce sont des cultivateurs qui ont vendu leurs betteraves rendues à wagon dans telle ou telle station. Ils viennent de loin, et ne peuvent pas toujours calculer à un quart d'heure ou une demi-heure près le temps de charger un ou deux wagons.

On exige qu'ils chargent au moins 10,000 kilogrammes. On leur fournit un wagon qui peut charger 10,000 kilogrammes de charbon, de terre plastique, de fonte ou de fers, mais qui, bien chargé, ne contient que 7,000 ou 7,500 kilogrammes de betteraves. Que faire du reste? Le wagon part et le cultivateur ou le fabricant de sucre paye pour 10,000 kilogrammes, et si le fermier est assez heureux pour trouver de suite un autre wagon, il devra payer pour 10,000 autres kilogrammes, c'est-à-dire que le prix du transport sera doublé. Et l'on s'étonne que l'agriculture fasse entendre des plaintes!

Pourquoi l'administration, qui a assez d'expérience aujourd'hui de ces transports, ne fait-elle aucun effort et n'avise-t-elle à aucun moyen de ne demander que le paiement strict du service qu'elle a rendu? Ce n'est pas aux cultivateurs ni aux fabricants de sucre de trouver ces moyens, c'est à l'administration que cette tâche incombe.

Autre difficulté: à l'heure dite, six heures, par exemple, si le wagon n'est pas complètement chargé, on arrête le travail et le wagon est expédié, une heure ou deux, ou trois après, à moitié ou aux deux tiers chargé. Il paye cependant pour la charge complète, avec addition parfois de gros mots de la part des agents et même des chefs de gare.

Pour en finir avec le sucre et autres denrées soumises aux droits d'accise, nous citerons encore le cas suivant: un fabricant demande à expédier 30, 40, 50 ou 100,000 kilogrammes de sucre. Il demande les wagons nécessaires: au lieu de 3, 4, 5 ou 10, on lui en octroie un ou deux. L'administration des chemins de fer sait fort bien ou doit savoir que, pour expédier du sucre comme des eaux-de-vie, il faut un permis de l'administration des contribu-

tions directes et accises et l'on ne peut charger ni expédier moins de la quantité indiquée dans le document. Or, on fait payer les heures de retard au fabricant auquel on n'a pas fourni le matériel demandé, tandis que c'est l'administration qui est en faute et qui devrait payer des dommages pour les retards dont elle est la seule cause. Il y a dans ce cas et ses analogues une injustice flagrante et une aggravation sans raison ni utilité des frais de transport. De plus, ces mesquineries sont absolument improductives.

Mais serait-il vrai que, pour être bien noté et laissé tranquille, un chef de station doit renseigner des heures de retard à charge de ses clients; que, et quand il n'en a pas, il les taxe arbitrairement afin de s'éviter des désagréments?

Comment remédier à ces fausses manœuvres, aux pertes de temps qu'elles comportent et à la disette de matériel qui en est la conséquence? En ne centralisant pas à outrance, en donnant plus de liberté et d'étendue d'action aux chefs des sections ou des principales et en intéressant le commerce à activer le chargement et le déchargement des wagons par certaines remises de prix. Le moindre avantage, par exemple, 20 ou 25 centimes par wagon ou par heure feront combiner les chargements et déchargements de façon à épargner la moitié du temps. Mais si l'on ne donne rien, il est évident que le commerce prendra ses aises.

Telles sont, en partie, les causes de l'emploi moins fructueux et complet de notre matériel et de notre personnel des gares et des trains. Il est encore une autre source de réclamations dont il est nécessaire d'entretenir la Chambre afin d'appeler sur elle l'attention de l'administration. Nous voulons parler des billets d'aller et retour par trains ordinaires qui ne peuvent servir au retour, par express sans entraîner, pour le voyageur de bonne foi, des difficultés parfois insurmontables et quelquefois à des désagréments réels et sans utilité pour personne.

Nous pourrions citer de nombreux exemples, tout le monde peut se les figurer; nous donnerons donc sur ce point la question que nous avons adressée et la réponse que nous avons reçue :

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>Un voyageur prend un billet aller et retour par trains ordinaires, mais il se trouve qu'il a fini plus tôt qu'il ne le supposait et qu'il peut profiter d'un express en partance.</p>	<p>On s'occupe en ce moment de l'étude des améliorations qui pourraient être introduites dans le système suivi en matière de billet d'aller et retour.</p>
<p>Pourquoi ne peut-il en profiter sans payer l'amende?</p>	<p>Cette étude sera prochainement terminée et il est permis d'espérer que les modifications projetées donneront, dans une mesure équitable, satisfaction aux réclamations qui se sont produites.</p>
<p>Quelles raisons l'administration a-t-elle de maintenir un état de choses évidemment injuste et vexatoire pour les voyageurs?</p>	
<p>On propose pour remédier à cet état de choses de faire délivrer par les gardes des suppléments de billets tirés d'un livre à souche et calculés à raison, par exemple, de 10 centimes pour la première classe par lieue de parcours à faire. Le voyageur étant muni d'un billet</p>	

QUESTION.

d'une autre couleur, il serait facile de constater s'il est pourvu du supplément couleur bleue des billets express.

Quelles difficultés l'administration prévoit-elle à l'adoption de ce système imité de ce qui fonctionne sur les tramways?

RÉPONSE.

Les voyageurs apprendront avec satisfaction que cette cause d'ennuis et de retards leur sera désormais épargnée, et nous remercierons en leur nom l'honorable Ministre et son administration.

La transformation du barème du parcours de la lieue au kilomètre a amené pour certains parcours des aggravations assez notables et qui ont ému jusqu'à un certain point le public qui fait le plus fréquemment ces trajets. C'est le sort de toute mesure de ce genre, fût-elle juste. C'est dans les pays charbonniers surtout que cette mesure a été le plus vivement sentie par les nombreux ouvriers qui, pour se rendre à leur travail, font des parcours journaliers de 6 à 7 kilomètres. Ne pourrait-on adopter pour ces petits parcours qui sont les plus nombreux des taxes moyennes uniformes pour toutes les distances jusque 7 kilomètres, par exemple? En somme, à part ces changements qui ne sont que la suppression de faveurs dues au hasard de la tarification par lieue, le nouveau barème repose sur une base plus juste pour tout le monde que l'ancien. On peut lui reprocher un peu de complication dans les chiffres poussés jusqu'à la troisième ou la quatrième décimale pour être ensuite arrondis. Mais ce sont là choses de bureaux dont les voyageurs n'ont à s'inquiéter que dans le cas où ils seraient surtaxés.

On a aussi signalé quelques anomalies dans la tarification de certains parcours pour lesquels on ferait payer plus dans un sens que dans l'autre. Ce sont peut-être des erreurs de calcul ou de copie, presque inévitables dans un travail aussi long et aussi compliqué; il suffira qu'ils soient signalés pour qu'on les fasse disparaître.

Nous déposons sur le bureau une pétition adressée au Ministre qui signale quelques simplifications à apporter au barème.

A ces questions de tarification et d'exploitation des gares et stations, se rattache la question suivante relative à une tarification spéciale imposée sur les wagons qui parcourent certains embranchements particuliers, reliant des usines, des charbonnages, des mines ou des carrières aux chemins de fer exploités par l'État.

QUESTION.

Le Compte rendu de 1878 renseigne parmi les produits extraordinaires (pages 174 et 175) une somme de fr. 566,786 97 c' pour parcours des wagons sur les embranchements particuliers.

RÉPONSE.

La somme de fr. 566,786 97 c' représente le montant des taxes payées à divers titres par les établissements raccordés en station et ceux desservis par une gare privée. Cette somme se subdivise comme suit :

QUESTION.

D'après quelles règles et quelles bases se perçoit cette taxe ?

S'applique-t-elle à tous les embranchements industriels ou particuliers quelconques ?

RÉPONSE.

1° Manœuvres pour la mise et la reprise des wagons sur les raccordements en station. fr. 250,721 97

La taxe de manœuvres est calculée en tenant compte des difficultés qu'elles présentent comparativement aux manœuvres qui devraient être faites pour placer le wagon dans la cour aux marchandises.

Cette taxe est très-variable, elle est indiquée dans le tarif du service intérieur de l'État du 1^{er} janvier courant (pages 1105 à 1124, 3^{me} colonne).

Elle est appliquée à tous les établissements construits depuis le 26 janvier 1876 ou dont les conventions ont été revisées depuis cette date.

Toutefois, les industriels peuvent s'affranchir de cette taxe en fournissant eux-mêmes les hommes ou les chevaux nécessaires pour effectuer les manœuvres ;

2° Frais d'entretien et d'exploitation de gares privées 96,120 00

Cette taxe est calculée à raison de fr. 0.20 par tonne de marchandises reçues ou expédiées, la redevance ne pouvant être inférieure à 2,000 francs ni supérieure à 3,000 francs par an.

Elle est appliquée à toutes les gares privées ;

3° Amendes pour retards dans la restitution des wagons remis sur les raccordements et gares privées 19,945 »

Ces amendes sont de franc 0.25 par heure et par wagon.

TOTAL. fr. 386.786 97

La réponse mentionne trois causes d'impositions de taxes sur les embranchements privés, rattachant des établissements industriels à des gares ou à des lignes de chemins de fer : 1° les manœuvres pour la mise et la reprise des wagons sur les raccordements en station. Il s'agit ici d'un service fait par les soins et les agents de l'État, du moins il faut le supposer, car la réponse n'est pas explicite à cet égard ; alors rien de plus juste. Mais il existe des embranche-

ments industriels qui font toutes les manœuvres depuis la prise des wagons chargés ou à vide en gare, jusqu'à la remise en place dans la station, sur lesquels on perçoit une taxe par tonne ou par wagon. Ici il n'y plus de service rendu par le matériel ou le personnel de la station au particulier, mais un service rendu par le particulier au chemin de fer de l'État, et qu'il est injuste et impolitique de taxer. En effet, qu'est-ce qu'un embranchement industriel long ou court? C'est une annexe, un dégagement ajoutés à une gare, aux frais des particuliers, tandis que la dépense eût incombé à l'État s'il avait dû construire des voies de déchargement correspondant au trafic dans la station ou la gare. Pendant que le matériel va se décharger ou se charger, dans l'usine ou sur les chantiers des mines ou des carrières, il n'encombre pas la station; le personnel, les chariots ou camions des particuliers ne les remplissent pas et le chargement ou le déchargement se fait dans les meilleures conditions possibles de rapidité, d'ordre et de bonne façon.

Pourquoi imposer, taxer, faire payer des gens qui vous rendent service et qui font à leurs frais ce que vous eussiez dû faire aux vôtres? Là, au contraire, où c'est le personnel et les locomotives de l'État, ses grues, etc., qui font le service, rien de plus juste que de faire payer la taxe indiquée dans le tarif du service intérieur dont il est question dans la réponse. C'est ce qu'admet, du reste, la réponse elle-même.

Le but principal de la question était de savoir si une règle uniforme est appliquée partout et si, dans les mêmes conditions, tous les industriels sont traités de la même façon.

La taxe perçue pour frais d'entretien des gares privées, quand cet entretien est fait à la décharge des concessionnaires ou propriétaires par l'État est juste et rationnelle; elle cesserait de l'être dans le cas contraire.

Il en est de même des amendes pour retards dans la restitution des wagons, pourvu que ces amendes soient perçues, non pas pour faire plaisir aux inspecteurs ou directeurs, mais tout simplement pour punir une faute réellement commise et qui devrait avoir pour contre-partie, comme nous l'avons dit tantôt, des avantages en cas de restitution des wagons avant le temps et des dommages quand les chefs de service ne fourniraient qu'une partie du matériel demandé, sans le consentement du demandeur.

Ici se rattache la question des chemins de fer tertiaires ou tramways vicinaux qui est actuellement soulevée par diverses demandes en concession dans le Hainaut et ailleurs.

L'Administration doit favoriser l'exécution de ce réseau tertiaire dans un esprit large et libéral, et non avec des préoccupations mesquines et étroites d'administrateurs qui s'arrêtent devant des difficultés. Votre rapporteur persiste dans l'opinion très-réfléchie qu'il a émise à propos des télégraphes locaux dans un rapport fait à la Chambre et dans l'opinion exprimée à propos des tramways : l'intervention directe de l'Administration ne peut qu'entraver et non faciliter ni encourager des entreprises semblables. La construction des tramways et des télégraphes locaux est absolument arrêtée, au grand détriment du public, depuis que c'est l'État qui en fixe seul les règles, adopte les plans et arrête les cahiers des charges.

La loi ou un règlement général devrait régler les points suivants :

1° Les conditions d'admission, laquelle ne pourrait être refusée sous aucun prétexte, des lignes tertiaires ou tramways dans les gares ou stations, ou de jonction aux lignes exploitées par l'administration ou par des Compagnies concessionnaires ;

2° Les conditions générales d'occupation des chaussées, rues ou chemins pour ceux de ces tramways qui s'établiraient sur la voie publique ;

3° Les conditions de courbes et de rampes pour y admettre le matériel de l'État ;

4° Le maximum des tarifs à appliquer, et encore devrait-on se borner à exiger et à prescrire l'application uniforme des tarifs à tout le monde sans faveur ni exception, et la défense d'exiger aucun péage ou taxe qui ne serait pas affiché dans les gares et stations d'une façon claire, précise et apparente ; de plus, défense de relever aucun tarif, sinon, après avis préalable de trois mois, affiché dans toutes les gares et publié dans les journaux. Quant au reste, laisser les entrepreneurs débattre leurs intérêts avec les intéressés.

La construction de ces embranchements qui pourraient se ramifier eux-mêmes, alimenterait de transports nouveaux et productifs les lignes principales, et si ces rameaux devenaient eux-mêmes assez importants pour être pourvus d'un matériel approprié à leurs besoins, ce serait la preuve qu'ils rendent de grands services à l'agriculture et à l'industrie des campagnes.

A ce point de vue aucune condition onéreuse ne devrait leur être imposée pour être mis en communication avec les stations ou gares dont ils seraient les affluents, pas plus que l'on n'impose des frais spéciaux à celui qui y amène sa marchandise sur sa brouette ou sur son chariot. Les ressources de ces lignes seront nécessairement limitées ; il ne faut donc pas les surcharger de frais, l'État doit se contenter du surcroît de trafic qu'elles lui apporteront.

C'est à cet ordre d'idées qu'appartient la question suivante adressée au Département des Travaux publics :

QUESTION.

Comment se fixe la quote-part des Sociétés particulières dans les dépenses d'exploitation des stations communes? (Page 175 du Compte rendu de 1878.)

RÉPONSE.

L'exploitation des stations communes est réglée par des conventions passées entre l'Administration et les Compagnies exploitantes des lignes concédées aboutissant au réseau de l'État.

Les conventions déterminent, entre autres, les bases de l'intervention des contractants dans les dépenses communes, lesquelles comprennent les frais d'entretien des bâtiments, voies, etc., les traitements et salaires du personnel, les frais de manœuvres, de service de l'eau, des objets de consommation, etc.

Dans certaines stations, la répartition des dépenses communes s'effectue dans la proportion d'un tantième fixe.

QUESTION.

RÉPONSE.

Pour déterminer ce tantième, on a tenu compte, chaque fois, des éléments d'appréciation produits par les parties contractantes : nombre de branches, nombre de trains, nombre de wagons, trafic respectif.

En ce qui concerne les stations pour lesquelles la répartition des dépenses communes ne s'effectue pas d'après un tantième fixe déterminé comme il vient d'être dit, les parties contractantes interviennent dans les dépenses au prorata de leurs trafics respectifs.

Mais, suivant les circonstances, le trafic s'établit de différentes manières.

La plus ancienne — elle remonte à l'origine — est celle qui consiste à réduire à une seule unité tous les éléments de trafic inscrits dans les registres des Administrations coexploitantes, tant au départ qu'à l'arrivée.

Plus tard, le trafic a été divisé en deux catégories : la grande et la petite vitesse.

Dans chacune de ces catégories, le trafic est ramené à une même unité ; pour la première, cette unité est le voyageur, pour la seconde, c'est la tonne.

On conçoit que la répartition du trafic en deux catégories amène nécessairement celle des dépenses, lesquelles sont divisées en dépenses afférentes à la grande vitesse et en dépenses afférentes à la petite vitesse.

A ces deux modes d'opérer sont venus s'ajouter successivement deux autres : d'abord, celui d'après lequel l'une des administrations paye une redevance fixée à forfait par voyageur, par tonne, par wagon, quel que soit le montant des dépenses réellement effectuées, et puis celui consistant à répartir les dépenses communes au prorata des trains reçus et expédiés par les Administrations en cause.

Il convient d'ajouter que les conventions d'exploitation des gares communes sont résiliables et que si, dans une station commune déterminée, l'importance respective des services assurés vient à se modifier, les intérêts du Trésor peuvent toujours être sauvegardés, l'Administration ayant la faculté de résilier la convention et de négocier d'autres bases de répartition mieux en harmonie avec la situation nouvelle.

Il est à remarquer que quel que soit le système auquel on s'arrête, l'évaluation de la part des dépenses qui incombe à chaque Adminis-

QUESTION.

RÉPONSE.

tration dans une station commune, ne saurait se faire avec une exactitude rigoureuse.

De l'avis de ceux qui, en Belgique et à l'étranger, se sont occupés de la question, celle-ci n'est susceptible que d'une solution approximative.

La question n'a guère d'importance aujourd'hui qu'au point de vue des embranchements dont il vient d'être parlé, puisque l'État a déjà repris ou va reprendre successivement les lignes du réseau secondaire. Elle montre qu'un grand arbitraire a toujours régné dans la solution de ces questions importantes où l'État pouvait presque toujours imposer sa volonté, et elle explique les plaintes que les concessionnaires ont souvent fait entendre.

Pour les chemins de fer d'intérêt local dont un honorable sénateur a fait ressortir, il y a quelques années, les avantages, question qui, récemment encore, a été soulevée au Sénat (¹), comme pour les embranchements industriels dont il a été fait mention plus haut, comme pour tous les affluents de nos voies ferrées, la situation est celle-ci : ce sont tout simplement des clients ou des agents de clients qui apportent leurs denrées ou marchandises au bureau de la messagerie. Il n'est jamais venu à l'esprit de Van Gend et Briart, de l'ancien temps, de fermer l'entrée de leurs cours ou d'imposer des taxes à l'entrée de ces cours à ceux qui venaient y porter ou chercher des marchandises.

Si une messagerie correspondante avait assez d'importance pour avoir besoin d'un bureau particulier, d'un hangar ou d'une écurie, il est très-probable qu'on le lui donnait gratuitement ou pour une très-modique redevance fixe, sans complication de comptes et de décomptes.

Les chemins de fer sont des messageries perfectionnées, ce n'est pas une raison pour changer les principes sur lesquels elles sont basées; on doit donc laisser entrer de droit et sans frais les clients qui se présentent non plus avec des brouettes, ni des charrettes, comme autrefois, mais avec des locomotives et des wagons. S'ils ont besoin d'installations particulières, de bureaux spéciaux ou de magasins particuliers, on doit leur en faciliter l'établissement à leurs frais, mais sans autres redevances ni difficultés; l'Administration doit se contenter des bénéfices qu'apporte l'accroissement de trafic, dû aux nouveaux affluents, sur ses lignes.

Ces difficultés, ces exigences, ces raideurs sont dues à une fausse appréciation du rôle que l'Administration remplit dans le pays.

(¹) Séance du 20 décembre dernier: Le Baron T^h Kint de Roodenbecke appelle l'attention du Gouvernement sur la question des tramways agricoles.

. . . M. le *Ministre des Travaux publics*:

Une commission de fonctionnaires de mon Département et de quelques-uns des membres des deux Chambres, qui s'occupent le plus particulièrement de travaux publics, sera très-prochainement réunie pour examiner toute cette question.

Qu'est un chemin de fer? Un établissement perfectionné de transports, créé, s'il est construit et exploité par une Société, avec les fonds des actionnaires, et s'il est construit, repris et exploité par l'État, avec les fonds d'obligataires garantis par le public tout entier.

Dans les deux cas c'est une avance faite à ceux qui se servent des chemins de fer et qui la remboursent petit à petit, sou à sou, par le bénéfice qui reste sur les transports qu'ils payent.

Les véritables propriétaires des chemins de fer sont donc ceux qui s'en servent; on ne doit jamais l'oublier, et c'est pour cela qu'ils sont en droit d'exiger, en toutes circonstances, toutes les facilités et tous les égards qui sont compatibles avec une bonne administration.

A cette question des embranchements industriels ou agricoles se rattache encore la réponse suivante à une demande de la section centrale :

QUESTION.

La section désirerait savoir sur quelles bases se perçoit la taxe pour parcours de wagons sur les embranchements particuliers, et si elle s'applique à tous les embranchements industriels et particuliers quelconques?

RÉPONSE.

La taxe pour parcours de wagons a pour but de rémunérer l'Administration des chemins de fer de l'État : 1° du chef de l'immobilisation des wagons employés; 2° du chef des frais d'usure auxquels donne lieu la circulation des wagons.

Elle n'est d'application qu'aux embranchements qui, par suite de leur grand développement, occupent le matériel roulant de l'État pendant un temps assez prolongé et augmentent le parcours qu'il doit faire, dans une mesure suffisante pour justifier cette redevance spéciale.

Les embranchements de l'espèce sont actuellement en nombre insignifiant. La grande majorité des embranchements reliés au réseau de l'État sont d'une longueur peu importante et le temps pendant lequel ils emploient les wagons de l'État ne dépasse pas le délai ordinaire accordé aux particuliers pour le chargement ou le déchargement des wagons dans les cours aux marchandises des stations. Il n'y a donc pas lieu de faire payer une redevance du premier chef cité ci-dessus, et, du second chef, la rémunération qui pourrait être due serait trop minime pour qu'il soit pratique d'en tenir compte.

Dans la catégorie des embranchements à grand développement sont rangés :

1° L'embranchement des carrières de pierre de taille de MM. Cousin et consorts à Écausines. La redevance est de 12 centimes par wagon de moins de 10 tonnes et de 18 centimes par wagon de 10 tonnes et plus;

2° Les raccordements provisoires avec les lignes de l'État, des lignes nouvelles en con-

QUESTION.

RÉPONSE.

struction, accordés temporairement aux entrepreneurs généraux de ces dernières lignes pour transporter directement à pied d'œuvre les matériaux qui leur sont expédiés par voie ferrée.

En pareil cas, il est appliqué une taxe uniforme de 4 centimes par heure d'absence et par wagon pour les 24 premières heures, au delà desquelles chaque heure est comptée à raison de 25 centimes par wagon.

En thèse générale, on peut dire que, d'après les principes admis actuellement, les concessionnaires des embranchements particuliers ne sont astreints au paiement d'aucune redevance du chef du parcours des wagons.

Il existe, toutefois, encore une dernière exception pour trois embranchements d'un développement relativement faible et dont les concessionnaires payent une taxe de parcours. Ces embranchements sont les suivants :

1° Raccordement de M. Desmarests - Van Mierlo à Bruxelles (Allée-Verte) (redevance de 0.20 et 0.50 c^t par wagon de moins ou de 10 tonnes et plus). Ce raccordement est dû en exécution d'une clause inscrite dans un acte de vente de terrain souscrit par l'Administration des Hospices de Bruxelles le 4 octobre 1844;

2° Raccordement des forges et fonderies Henricot à Court-S^t-Étienne (redevance de 0.22 et 0.55 c^t par wagon de moins ou de 10 tonnes et plus). — Convention conclue avec les C^{tes} de l'Est Belge de Manage à Wavre en 1859;

3° Raccordement de l'atelier de construction du Grand-Central Belge (redevance de 0.22 et 0.52 c^t par wagon de moins ou de 10 tonnes et plus), arrangement conclu avec le Grand-Central Belge le 19 décembre 1865. Ces embranchements sont régis par des conventions présentant un caractère spécial.

L'Administration fera de nouvelles tentatives pour les ramener au régime ordinaire et fera disparaître ainsi l'infime et dernière exception qui subsiste à ce point de vue.

Cette réponse n'est pas complète et elle n'est pas non plus tout à fait exacte. La Chambre pourra en juger elle-même :

1° Les wagons employés sur les embranchements ne sont pas plus immobilisés que s'ils restent dans la gare, le temps accordé pour le chargement ou

le déchargement ou pour les deux opérations étant exactement le même. La gare est moins encombrée de wagons, de chariots, d'hommes et de chevaux, la surveillance y est moins difficile, c'est donc un service rendu au chemin de fer et non une aggravation de charges ;

2^o Quels frais d'usure? L'usure des rails des embranchements ou bien celle des wagons qui y circulent. Celle-ci, en admettant un instant qu'elle soit due à cette circulation, est largement compensée par l'économie d'espace, de personnel et de frais que procurent les embranchements, auxquels on a presque toujours imposé des frais considérables d'installation dans les stations, parfois jusqu'aux bascules qui servent à peser les wagons qui entrent dans la gare.

« La redevance n'est applicable, dit la réponse, qu'aux embranchements » qui, par suite de leur grand développement, occupent le matériel de l'État » pendant un temps assez prolongé. »

Mais quand les délais sont les mêmes, pourquoi perçoit-on la redevance. Il doit en être ainsi pour les trois exceptions citées. Il en est certainement ainsi pour d'autres qui ne sont pas citées, et qui apportent au réseau de l'État un trafic quadruple et décuple de celui qui existait quand ses gares étaient encombrées de wagons en chargement et déchargement, de chariots, de charrettes, d'hommes et de chevaux.

Si nous insistons sur ces détails, c'est parce qu'ils importent à la bonne et fructueuse exploitation des chemins de fer. Les entraves, les vexations et les exactions injustes ne peuvent lui profiter et lui sont toujours onéreuses.

Avant de terminer cette partie de l'examen de l'exploitation des chemins de fer de l'État qui a trait aux rapports de cette Administration avec le public, il nous reste quelques mots à dire sur les tarifs actuels. L'honorable Ministre des Travaux publics, suivant les traces de plusieurs de ses prédécesseurs, a fait les plus louables efforts pour étendre les relations de nos chemins de fer tant à l'intérieur du pays qu'à l'étranger. La Chambre pourra en juger elle-même par les documents suivants qui résument les travaux faits en ce sens dans ces derniers temps.

« Bruxelles, le 4 décembre 1879

» *A Monsieur LE HARDY DE BEAULIEU, Membre de la Chambre des Représentants, rapporteur de la section centrale pour l'examen du Budget des Travaux publics, à Bruxelles.*

» MONSIEUR LE REPRÉSENTANT,

» J'ai l'honneur de vous envoyer de la part de M. le Ministre des Travaux publics la nomenclature des divers tarifs qui ont été remaniés ou établis depuis l'avènement de M. Saintelette au Ministère, ainsi qu'un exemplaire de celles de ces dernières publications qui offrent le plus d'intérêt.

» Tarif intérieur de l'État du 1^{er} septembre 1879.

- » Tarif mixte avec les Compagnies belges du 1^{er} avril 1879.
- » Tarif belge néerlandais par Visé (réimpression du 1^{er} mai 1879).
- » Tarif belge Sud-Ouest allemand du 1^{er} mars 1879.
- » Fascicule I. Conditions réglementaires et classification des marchandises.
 - » II. Tarif de transit vers Bâle.
 - » IIIa. » » avec l'Alsace-Lorraine.
 - » IIIb. » pour le trafic local belge-alsacien-lorrain.
 - » IVa. » pour le transit avec le Sarrebrück.
 - » IVb. » pour le trafic local avec le Sarrebrück.
 - » Va. » pour le transit avec le Palatinat.
 - » Vb. » pour le trafic local avec le Palatinat.
 - » VIa. » pour le transit avec le grand-duché de Bade.
 - » VIb. » pour le trafic local avec le grand-duché de Bade.
 - » VIIa. » pour le transit avec le Würtemberg.
 - » VIIb. » pour le trafic local avec le Würtemberg.
 - » VIIIa. » pour le transit avec le Nassau.
 - » VIIIb. » pour le trafic local avec le Nassau.
- » Tarif belge Prince Henri du 1^{er} octobre 1879.
- » Tarif belge-suisse (viâ Athus-Delle) du 20 mai 1879.
- » Tarif belge-rhénan (réimpression du 1^{er} mai 1879).
- » Tarif exceptionnel du 10 octobre 1879, pour les transports de bois effectués des stations de la Compagnie de navigation à vapeur sur le Danube vers la Belgique et l'Angleterre.
- » Tarif exceptionnel du 20 octobre 1879, pour les transports de bois effectués entre la Bavière et l'Autriche, d'une part, et la Belgique, d'autre part.
- » Tarif spécial du 20 avril 1879, pour le transport des fils de lin, de coton, de chanvre, etc., entre l'Italie, l'Autriche, la Belgique et l'Angleterre.
- » Tarif anglo-belge (viâ Ostende et Douvres), pour le transport des petits colis et des finances entre la Belgique, d'une part, la Grande-Bretagne, l'Irlande et les pays d'outre-mer, d'autre part, du 1^{er} août 1879.
- » Tarif franco-belge-est du 1^{er} juin 1879.
- » Tarif pour le transport des colis de 5 kilogrammes et moins entre la Belgique et les pays étrangers du 1^{er} janvier 1879.
- » Indication des expéditions à grande et à petite vitesse (charges incomplètes) de la Belgique pour l'étranger (septembre 1879).
- » Recueil donnant les prix et conditions réglant le transport à petite vitesse entre certaines stations belges, d'une part, et les principales places hollandaises, françaises et allemandes, d'autre part (septembre 1879).
- » Recueil des conditions et prix de transport entre Anvers et la majeure partie de l'Allemagne, avec carte photo-lithographiée.
- » Recueil des conditions et prix de transport entre Gand, d'une part, et la majeure partie de l'Allemagne et de la Russie, d'autre part.
- » Recueil des conditions et prix de transport entre Anvers, la Bavière, l'Autriche-Hongrie et l'Italie avec cartes renseignant les stations étrangères tarifées.

» Recueil des conditions et prix de transport entre Gand, d'une part, la Bavière, l'Autriche-Hongrie et l'Italie, d'autre part.

» Prix et conditions réglant le transport des œufs, beurre, fruits, gibier, légumes, jambons et volailles au départ de certaines stations des provinces de Luxembourg et de Namur, vers Londres, Anvers, Bruxelles, Gand, Liège, Namur et Ostende (juillet 1879).

» Même opuscule en langue anglaise, distribué aux marchands de comestibles de Londres.

» Prix et conditions réglant le transport des œufs, beurre, fruits, gibier, légumes, jambons et volailles au départ de certaines stations des provinces de Liège et de Namur, vers Londres, Anvers, Louvain, Bruxelles, Gand, Liège, Namur et Ostende (août 1879).

» Recueil des taxes applicables aux produits métallurgiques dans les relations avec les ports belges et les pays étrangers.

» Recueil contenant : 1° les conditions et prix de transport applicables aux articles de l'industrie verrière entre Chénée, Dolhain, Ensival, Justenville, le Trooz-Aval, Liège, Nessonvaux, Pepinster, Theux et Verviers, d'une part, certaines stations de l'intérieur de la Belgique, les frontières de Givet et d'Althus, les ports de mer belges et toutes les stations étrangères reprises dans les tarifs internationaux, d'autre part; 2° des tableaux donnant, à titre de renseignement, les prix applicables dans les relations avec des stations non tarifées directement de la France, de la Galicie, de l'Italie, de la Roumanie, de la Russie, du Sud de l'Autriche et de la Suisse de juillet 1879.

» Tarif des petits paquets de 5 kilogrammes et moins vers les stations du chemin de fer néerlandais et vers les Indes orientales (édition du 1^{er} septembre 1879).

» Tarif de transit de ou vers Ulm (transit) du 1^{er} novembre 1879).

» Tarif spécial de transit pour le transport des fruits verts au départ de certaines stations du Sarrebruck et du Nassau vers Anvers, Gand, Ostende, Harwich et Londres (5 septembre 1879).

» Livret horaire pour le transport des marchandises soumises aux conditions des tarifs 1, 2 et 4, pour les relations entre les principales stations de l'État belge (1^{er} juin 1879).

» Livret horaire des trains de voyageurs d'Ostende, Blankenberghe, Heyst et Nieupoort (bains) vers l'Allemagne, la France, l'Alsace-Lorraine et Bâle (1^{er} juillet 1879).

» Vous trouverez ci-jointe la liste des modifications qui ont été apportées au tarif intérieur pendant la période du 1^{er} juillet 1878 au 1^{er} décembre 1879, ainsi qu'un exemplaire de chacune des publications marquées d'un astérisque dans la nomenclature qui précède.

» Agréez, Monsieur le Représentant, l'expression de ma haute considération.

Au nom de l'Administration :

» *L'ingénieur en chef directeur de l'exploitation.*

» A. DUBOIS. »

TARIF INTÉRIEUR DE L'ÉTAT.

*Relevé des réductions apportées aux prix de transport pendant la période du
1^{er} juillet 1878 au 1^{er} décembre 1879.*

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES OU DES TARIFS.	CLASSIFICATION		DATE de mise en vigueur de la nouvelle classification.	
	PRÉCÉDENTE.	NOUVELLE		
Armes vieilles	1 ^{re} classe	5 ^e classe	1 ^{er} sept 1878.	
Déchets de cuirs (vieux)				
Rognures de cuirs (vieux)				
Vieux cuirs				
Vieilles chaussures				
Déchets de cornes	2 ^e id.	5 ^e id.		
Chiffons de laine pour engrais				
Balayures de laine pour engrais				
Poussières de laine pour engrais				
Déchet de soie	1 ^{re} id.	2 ^e id.		1 ^{er} octobre 1878.
Acides chlorhydrique, muriatique et sulfurique	2 ^e id.	5 ^e id.		
Craie	2 ^e id.	5 ^e id.		
Soude (à l'exportation maritime)	2 ^e id.	5 ^e id. (Tarif spéc ^l n° 6.)		
Aciers laminés en barres ou en boîtes en wagon ouvert et non bâché	2 ^e id.	5 ^e classe		
Aciers laminés en barres ou en boîtes en wagon ouvert et non bâché (à l'exportation maritime)	2 ^e id.	4 ^e id. (Tarif spéc ^l n° 7.)		
Fers fendus et fers en barres, battus, laminés ou étirés mais non polis en wagon ouvert et non bâché (à l'exportation maritime)	5 ^e id.	4 ^e classe (Tarif spéc ^l n° 7.)		
Limaille et mitraille d'acier, de fer ou de fonte (à l'im- portation maritime)	5 ^e id.	4 ^e classe (Tarif spéc ^l n° 8.)		
Huile lourde	1 ^{re} id.	2 ^e classe	2 décembre 1878.	
Huile lourde et créosote pour préparation de billes transportée en wagons-citernes à fournir par l'expé- diteur et pour lesquels le chemin de fer n'aura à payer aucune redevance de parcours ni de séjour.	—	4 ^e id.	2 décembre 1878.	
Gobeletteries et verreries	1 ^{re} classe	2 ^e id.	1 ^{er} janvier 1879.	
— (à l'exportation maritime)	1 ^{re} id.	5 ^e id. (Tarif spéc ^l n° 6.)		
Cornières en fer en wagon ouvert et non bâché (à l'ex- portation maritime)	5 ^e id. Tarif spéc ^l n° 7.)	4 ^e classe		

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES OU DES TARIFS.	CLASSIFICATION		DATE de la mise en vigueur de la nouvelle classification.
	PRÉCÉDENTE.	NOUVELLE.	
Introduction du tarif spécial n° 3 calculé à 15 centimes par tonne-lieue sans frais fixes pour les expéditions de pavés, pierrailles et macadam à l'exportation maritime par les ports belges	3 ^e classe	4 ^e classe	1 ^{er} février 1879.
Groisil (verre cassé)	5 ^e id. (Tarif spéc ¹ n° 7).	4 ^e id.	
Rotins	1 ^{re} classe	2 ^e id.	
Tôles fortes en wagon ouvert et non bâché (à l'exportation maritime)	3 ^e id.	4 ^e classe (Tarif spéc ¹ n° 7.)	15 février 1879.
Pierres et terres provenant des fosses de charbonnages (à l'exportation maritime)	4 ^e id.	(Tarif spéc ¹ n° 1.)	
Brai sec (résine)	1 ^{re} id.	3 ^e classe	1 ^{er} mars 1879.
Brai gras (résine)	1 ^{re} id.	2 ^e id.	
Graisses pour voitures			
Huile de goudron	1 ^{re} id.	3 ^e id.	
Choux verts. Navets	2 ^e id.	3 ^e id.	
Carottes	2 ^e id.	3 ^e id.	
Chlorure de calcium calciné	3 ^e id.	4 ^e id.	
Briques réfractaires	3 ^e id.	4 ^e id.	1 ^{er} avril 1879.
Pierres de taille, bordures taillées, carreaux en pierres bruts, ciselés, carreaux en pierres polis à l'eau, dalles en pierres sciées ou taillées mais non polies, pierres taillées mais non polies (à l'exportation maritime)	5 ^e id.	4 ^e classe (Tarif spéc ¹ n° 7.)	
Mitraille de fonte	5 ^e id.	4 ^e classe (Tarif spéc ¹ n° 10.)	
LES PLANTES VIVANTES qui, par application de l'article 58 des conditions réglementaires, étaient taxées avec augmentation de 50 p. 100 de leur poids réel, sont acceptées au poids réel.			
Extension du tarif spécial n° 15 applicable aux transports de charbon expédiés en destination de Mons (Bassins) et de Saint-Gbislain (Rivages) à tous les envois de l'espèce destinés à l'embarquement, quel que soit le lieu de destination définitive	—	—	1 ^{er} mai 1879.
Pavés en grès artificiel	3 ^e classe	4 ^e classe	
Engrais artificiel	3 ^e id.	4 ^e id.	
Chiffons de laine pour engrais			
Phosphate de chaux	3 ^e id.	4 ^e id.	
— d'Australie (engrais phosphaté)			
Poussières de laine (balayures pour engrais)	3 ^e id.	4 ^e id.	
Résidus de nitrate de potasse			
Eau ammoniacale	3 ^e id.	4 ^e id.	1 ^{er} mai 1878.
Chlorure de potassium			
Superphosphate de chaux			
Déchets de cuirs (vieux)			
Rognures de cuirs (vieux)			

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES OU DES TARIFS.	CLASSIFICATION		DATE de la mise en vigueur de la nouvelle classification.
	PRÉCÉDENTE.	NOUVELLE.	
Vieilles chaussures			1 ^{er} mai 1870.
Déchets de cornes			
Os pulvérisés	3 ^e classe	4 ^e classe	
Engrais non dénommés			
Ardoises pour toitures (à l'exportation maritime)	3 ^e id.	4 ^e classe (Tarif spéc ^l n° 7.)	
Pétrole brut	1 ^{re} id.	5 ^e classe	
Résidus de pétrole			
Minerais non dénommés (à l'importation maritime).	2 ^e id.	4 ^e classe (Tarif spéc ^l n° 8.)	
Mitraille d'acier ou de fer	3 ^e id.	4 ^e classe	1 ^{er} juin 1870.
Les colis vides en retour sont exonérés de l'augmentation de 50 p. $\frac{1}{10}$ prévue par l'article 58 des conditions réglementaires			
Mitraille d'acier ou de fer			
Terre de bruyère			
Terre plombeuse			
Terre à poterie	Admission au tarif spécial n° 19.		
Terres plastiques			
Terres réfractaires			
Terres végétales			
Chiffons et vieux papier (à l'exportation maritime)	2 ^e classe	3 ^e classe (Tarif spéc ^l n° 6.)	
Meules à aiguiser (à l'exportation maritime).	2 ^e id.	4 ^e classe (Tarif spéc ^l n° 7.)	
Meules à moudre (à l'exportation maritime).	3 ^e id.	4 ^e classe (Tarif spéc ^l n° 7.)	
Grosses toiles d'emballage en rouleaux	1 ^{re} id.	2 ^e classe	1 ^{er} juillet 1870.
Création du tarif spécial n° 2 calculé à raison de 10 centimes par tonne-lieu sans frais fixes avec minimum de 2 fr. par 1000 kilogr. applicable aux transports de houille, coke et briquettes de charbon effectués par quantité de 100,000 kilogr. et destinés à l'exportation maritime par les ports belges			
Briques à bâtir	Admission au tarif spécial n° 19.		
Marbres en tranches non scellées	1 ^{re} classe	2 ^e classe	1 ^{er} août 1870.
Marbres en tranches scellées et non scellées S. R. (à l'exportation maritime)	1 ^{re} et 3 ^e classe	4 ^e classe (Tarif spéc ^l n° 7.)	
Marbres en bloc S.R. (à l'exportation maritime)	3 ^e classe	4 ^e classe (Tarif spéc ^l n° 7.)	
Les frais de chargement et de déchargement qui pour certaines marchandises, notamment les céréales, les acides, les sels de potasse et soude, etc., étaient obligatoires alors même que ces opérations étaient effectuées par les expéditeurs et les destinataires, ont été supprimés. En outre, la taxe de 5 centimes pour emploi des engins de l'administration a été abaissée à 3 centimes par 100 kilogr.			1 ^{er} sept. 1870.
Son			
Issues de grains	2 ^e classe	5 ^e classe	
Déchets de riz			

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES OU DES TARIFS.	CLASSIFICATION		DATE de la mise en vigueur de la nouvelle classification.
	PRÉCÉDENTE.	NOUVELLE	
Création de 2 nouveaux tarifs spéciaux pour l'exportation maritime, savoir :			
1 ^o Tarif spécial n° 4 comprenant deux sections applicables :			
La 1 ^{re} , avec envois de certaines marchandises effectuées par quantité de 5,000 kilogr. et comportant des prix moyens entre ceux des 1 ^{re} et 2 ^e classes; la 2 ^e , aux envois des mêmes marchandises effectuées par quantité de 10,000 kilogr. et comportant des prix égaux à ceux de la 2 ^e classe;			1 ^{er} sept. 1879.
2 ^o Tarif spécial n° 5 applicable aux transports de certaines marchandises effectués par quantité de 10,000 kilogr. et comportant des prix moyens entre ceux des 2 ^e et 3 ^e classes.			
Chiffons	2 ^e classe	3 ^e classe	
Faïence (à l'exportation maritime)	Admission au tarif spécial n° 4.		
Poterie fine (à l'exportation maritime)	id.		
Minerais de fer (à l'exportation maritime)	Admission aux tarifs spéciaux n° 2 et 3.		
Phosphate de chaux (à l'exportation maritime)	Admission au tarif spécial n° 5.		
Vieux papiers emballés	2 ^e classe	3 ^e classe	1 ^{er} octobre 1870.
Minerais de la Meuse (tarif spécial n° 12)			
La taxe de 10 centimes par tonne-lieue avec un franc de frais fixes qui précédemment ne s'appliquait qu'aux relations pouvant être servies par voie d'eau a été étendue à tous les minerais de la vallée de la Meuse, Ligny, Rhisnes, Saint-Denis, Bovesse, Vedrin, etc., expédiés vers les bassins de Charleroi et du Centre .			
<i>Les taxes du tarif pour le transport à petite vitesse des wagons à marchandises et des voitures à voyageurs roulant sur essieux sont fixées comme suit :</i>			
Pour les distances de 1 à 15 lieues, fr. 2 50 c' par essieu de frais fixes et 50 centimes par essieu et par lieue de frais variables			
Pour les distances de 16 à 20 lieues, le prix correspondant à la 15 ^e lieue, augmenté de 0.25 c' par essieu et par lieue en sus de la 15 ^e lieue			
Pour les distances au delà de 20 lieues, le prix correspondant à la 20 ^e lieue, augmenté de 0.125 par essieu et par lieue en sus de la 20 ^e lieue			
Un wagon roulant sur essieux chargé d'un autre wagon ou voiture à voyageurs est taxé aux prix indiqués ci-dessus augmentés de 50 p. 0/0			1 ^{er} décembre 1879.
Allumettes chimiques en caisses (à l'exportation maritime)	Admission au tarif spécial n° 4.		
Bandages pour roues de wagons, voitures, tenders, etc., en wagon ouvert non bâché S.R.	2 ^e classe	3 ^e classe	
Bandages pour roues de wagons, voitures, tenders, etc., en wagon ouvert non bâché S. R. (à l'exportation maritime)	3 ^e id. (Tarif spéc ^l n° 6).	5 ^e id. (Tarif spéc ^l n° 7).	
Brai minéral	Admission au tarif spécial n° 19.		

Votre rapporteur n'a pu, vous le comprendrez sans peine, Messieurs, même feuilleter ces nombreux documents dont il s'est borné à constater l'esprit général, qui est de faciliter et simplifier les rapports avec les exploitations étrangères, les rendre plus rapides et plus sûres.

Cependant la section a pu constater, avec regret, par les renseignements qui lui ont été fournis, que les propositions libérales de notre administration n'ont pas été accueillies avec la même faveur qu'en Allemagne par les administrations des Compagnies françaises et anglaises. Un esprit droit semble les guider encore malgré l'expérience des faits qui, depuis la réforme postale, prouvent que l'uniformité et la réduction des tarifs développent les relations dans des proportions imprévues et inconnues jusqu'alors. Les tarifs pour le transport des petits paquets vers ces deux pays ne fait foi. La question suivante a été posée :

QUESTION.

Quel est le contrat datant de 1831 avec une agence continentale résidant à Douvres pour le transport des colis à grande vitesse et des valeurs entre l'Angleterre et le continent ?

Ce contrat a-t-il été modifié, renouvelé ou fait avec d'autres parties ?

Pourquoi l'Administration ne fait-elle pas elle-même le transport de ces colis jusqu'à Douvres comme sur le territoire belge.

RÉPONSE.

La convention du 31 janvier 1831 a été conclue entre l'Administration des postes prussiennes et l'Administration des chemins de fer de l'État, pour le transport des petits colis entre la Belgique, la France, la Grande Bretagne et l'Irlande, d'une part, et la Prusse, d'autre part.

La première convention conclue entre l'État et l'Agence continentale et anglaise pour le transport des colis entre l'Angleterre et la Belgique est du 26 février 1849.

Elle a été révisée :

1° Par la convention du 20 mai 1868 ;

2° — — — du 28 avril 1876.

Une convention identique a été passée avec la C^{ie} du South Eastern Railway.

L'agence continentale et, le cas échéant, le représentant de la C^{ie} de S. E. R. prennent livraison à Ostende des colis pour l'Angleterre et nous remettent également à Ostende ceux en destination de la Belgique et au delà.

Ce sont ces Compagnies qui remettent les colis à la Marine.

Les Compagnies anglaises ont fait entre elles un traité qui assure à leur profit le maintien de cette situation, en sorte que si nous présentions nous-mêmes nos colis à Douvres, ils devraient être soumis à une réinscription.

L'obstacle qui reste encore à vaincre partout, est la douane avec ses règlements surannés, minutieux, vexatoires, la plupart du temps inutiles et allant à l'encontre du but que l'on croit poursuivre, la protection de l'industrie et du travail intérieur et n'aboutissant, en somme, qu'à renchérir la production et à restreindre les transactions et la consommation.

Quant aux réductions apportées aux prix des transports pendant la période du 1^{er} juillet 1878 au 1^{er} décembre 1879, vous avez pu vous assurer, Messieurs, qu'elles portent principalement sur des matières premières, nécessaires à l'industrie ou à l'agriculture, notamment les déchets de vieux cuirs, déchets de cornes, balayures de laines et poussières que l'on avait maintenus à la 1^{re} classe contre toute raison et qui ont été portés à la 3^{me} classe. Il en est de même

des légumes, des plantes vivantes, des engrais artificiels, de la terre de bruyère, etc., tandis que les fers, aciers, pierres de taille, acides, brais, huiles lourdes, etc., etc., recevaient de leur côté de notables dégrèvements. L'agriculture, comme l'industrie, sauront en profiter largement en multipliant leurs demandes et leurs expéditions.

Un grand nombre de personnes qui n'ont pas eu l'occasion d'approfondir cette question et qui raisonnent parfois d'après l'intérêt personnel du moment, sont d'avis que l'État devrait faire les transports, en n'exigeant que le remboursement matériel de ses avances, laissant aux contribuables à payer l'intérêt et l'amortissement des capitaux engagés dans l'entreprise. En un mot, ces théoriciens veulent soustraire les transports plus complètement qu'ils ne le sont déjà, à l'action de la loi de l'offre et de la demande.

Cette théorie est très-dangereuse, surtout pour l'industrie et pour l'agriculture belges. Nous l'avons déjà fait remarquer dans une autre partie de ce rapport ; elle exposerait non-seulement l'État exploitant des chemins de fer qui, lui, ne peut se soustraire aux effets de l'offre et de la demande, à devoir transporter presque gratuitement des charbons et des fers lorsqu'il les payerait très-cher, mais encore à voir sa dette et ses impôts augmenter sans cesse.

La Commission royale d'enquête sur les chemins de fer en Angleterre (1867) appelée à se prononcer sur l'utilité du rachat des chemins de fer par l'État (les concessions y sont perpétuelles) en vue de pouvoir abaisser les tarifs et rendre les relations plus faciles entre les divers points de ce pays, a conclu contre cette proposition en faisant valoir, entre autres raisons, que les hauts ou les bas tarifs sont indifférents aux consommateurs qui, dans tous les cas, ne payent que le prix du marché actuel, sans tenir compte des prix de revient, de transport ou autre.

Les bas tarifs belges n'ont pas empêché les charbons, les fers et tous les produits industriels d'acquérir une plus value énorme en 1872.

En exagérant les bénéfices des industriels que la hausse correspondante du prix des transports plus demandés eût nécessairement amoindris, ils ont appelé cette concurrence exagérée qui, plus tard, a largement contribué à exagérer, à son tour, la dépression des prix et à la prolonger.

Il faut s'élever au-dessus des intérêts immédiats et envisager la question de plus haut et de plus loin, il faut voir, dans tous les pays qui entourent la Belgique ou qui luttent avec elle sur les marchés du monde, les Compagnies de chemins de fer amortir leurs capitaux, rembourser leurs obligations et annuler successivement leurs actions par des remboursements annuels. Il arrivera donc un jour, peu éloigné dans la vie des peuples, où ces concessions feront retour à l'État quittes et libres de toutes charges quelconques.

Quelle sera, à ce moment, la situation de la nation industrielle qui aurait, sous le prétexte que nos enfants auront aussi la jouissance des chemins de fer construits par la génération présente, négligé d'amortir ce capital et de se libérer progressivement ? Notons, en passant, que l'Angleterre et les États-Unis amortissent rapidement leur dette nationale pendant que leurs Compagnies éteignent le coût des chemins de fer.

Il résulte clairement de tout ceci, que les chemins de fer doivent pourvoir, par leurs produits, non-seulement à leur entretien et à leur exploitation,

mais aussi au paiement des intérêts et de l'amortissement du capital qui y est engagé.

Cela ne veut pas dire que les tarifs doivent être très-élevés; les tarifs trop élevés restreignent le trafic et grandissent la proportion des frais généraux. La section centrale recommande donc l'étude constante des faits afin de découvrir des règles aussi précises que possible pour établir un taux des tarifs qui permettra d'attirer sur les chemins de fer la plus grande somme possible de transports, en faisant disparaître, d'une part, les anomalies et les injustices que nous avons signalées, et en conservant un produit assez élevé pour satisfaire aux obligations de l'État.

Nous allons maintenant, avant d'aborder la situation financière et budgétaire des chemins de fer de l'État, examiner quelques questions relatives aux dépenses d'administration, d'entretien et d'exploitation.

Plusieurs articles du chapitre IV et suivants comprennent des augmentations de crédit considérables destinés à renforcer notablement et d'une façon permanente le personnel de l'Administration. La section centrale a porté son attention sur ce point et posé au Ministre des Travaux publics une question à laquelle il a répondu comme suit :

QUESTION.

« Les articles 31, 32, 37, 38, 61, 62, 66, 67 et 73 comprennent des augmentations de crédit qui s'élèvent ensemble à 2,015,826 francs dont cependant on ne réclame que les $\frac{2}{3}$ pour 1880.

» Cette augmentation porte presque en entier sur le personnel. Elle demanderait à être justifiée d'une façon plus complète que ce qui résulte des explications données aux projets d'amendements soumis à la section centrale.

» La section a réservé son opinion sur ces crédits jusqu'à plus ample informé. »

RÉPONSE.

« Les augmentations prévues aux articles mentionnés ci-dessus s'élèvent à 1,289,542 francs, non compris les compléments de crédits portés au projet de Budget, à concurrence de 202,498 francs, et qui ont été justifiés au Budget voté pour 1879.

» Dans ces augmentations, une somme de 1,165,592 francs est demandée pour les services du chemin de fer (chap. IV).

» Elle se subdivise comme suit :

» Traitements 651,670 francs.

» Salaires 513,922 francs.

	Traitements.		Salaires.	
	Fr.	651,670	»	513,922
» Si l'on en déduit les crédits déjà alloués par la loi du Budget de 1879, mais qui n'ont pas été compris au premier projet de 1880, soit . . . fr.		184,500	»	
» Il reste pour les besoins nouveaux. . . .		467,370	»	
A REPORTER. . . . fr.		467,370	»	513,922

	Traitements.		Salaires.	
REPORT. . . . fr.	467,370	»	515,922	»
» Ainsi qu'il est exposé dans la note explicative des amendements proposés, la mise en exploitation de lignes nouvelles en 1880 motive une partie de cette augmentation.				
» Bien que ces extensions du réseau aient une influence plus ou moins grande sur les dépenses de la plupart des services, elles n'ont été mentionnées expressément que dans les évaluations relatives aux services des voies et travaux (salaires) et des transports (traitements et salaires).				
» Les crédits ainsi justifiés s'élèvent à . . .	56,580	»	250,852	»
» Il ne reste donc plus à expliquer que les autres augmentations, soit fr.				
	410,790	»	283,070	»

» Il n'entre sans doute pas dans les intentions de la section centrale que ces justifications soient données en détail, poste par poste et emploi par emploi. Il suffira, semble-t-il, de relever les plus importantes.

ART. 57.

» Ainsi que le signale la note explicative à l'appui des amendements (p. 14), le développement successif du réseau de l'État qui atteindra en 1880 une étendue exploitée d'environ 2,500 kilomètres, a nécessité la création d'un service spécial chargé de l'étude et de l'exécution des installations nouvelles que nécessite l'extension du trafic. On conçoit, en effet, que le personnel préposé à l'entretien des stations et bâtiments, etc., à la surveillance et à la police de la route ainsi qu'à la réfection des voies ne puisse plus être distrait de ces attributions si importantes au point de vue de la sécurité du service pour se livrer à l'étude de projets de travaux et d'installations nouvelles qui exigent d'ailleurs, pour être menés à bonne fin, que l'on s'y consacre tout entier.

» L'institution de ce service spécial comporte une dépense évaluée à fr.	31,600	»	»	»
A REPORTER. . . . fr.	51,600	»		

	Traitements.	Salaires.
REPORT. . . . fr.	31,600 »	»

ART. 58.

» Indépendamment des dépenses occasionnées par l'ouverture ou par l'adjonction de nouvelles lignes, il est porté à cet article pour l'organisation du service de nuit entre Bruxelles et Luttre par Nivelles. Cette mesure a dû être prise afin de dégager la ligne de Braine-le-Comte sur laquelle la circulation des trains était devenue tellement active qu'elle présentait du danger.

»	13,000	»
---	--------	---

ART. 62.

» L'augmentation sollicitée pour les dépenses en salaires des services de la traction et du matériel, soit est motivée, dans la note explicative, par l'extension probable du parcours des trains en 1880 et par la nécessité d'activer les travaux des ateliers de réparation du matériel des transports.

»	230,020	»
---	---------	---

» On peut ajouter que cette augmentation est restreinte dans des limites telles qu'il faudra apporter dans les dépenses la plus grande économie pour que l'allocation suffise aux besoins.

ART. 66.

» L'accroissement considérable des affaires ressortissant à la direction de l'exploitation rend de toute nécessité un remaniement des cadres du personnel de ce service et notamment la création de trois positions d'inspecteur; le rôle de ces fonctionnaires est indiqué à la page 20 de la note explicative.

» La multiplicité et l'importance des questions que soulève un trafic tel que celui du réseau de l'État, exigent que le directeur de l'exploitation soit secondé par des fonctionnaires n'ayant pas d'attribution relative à la marche courante du service actif et pouvant ainsi se consacrer entièrement à l'étude de certaines questions spéciales et être chargés de procéder à des enquêtes et de

A REPORTER. . . . fr.	31,600 »	263,020 »
-----------------------	----------	-----------

	Traitements.		Salaires.	
	—		—	
REPORT. . . . fr.	31,600	»	265,020	»
recueillir sur les lieux les renseignements nécessaires pour la complète instruction des affaires.				
» La dépense répondant à ces trois positions d'inspecteur est de	22,500	»		»
» Une somme de	15,000	»		»
est demandée pour le relèvement de la classification des stations. Cette dépense se justifie par le mouvement toujours croissant de nos gares.				
» Enfin il est porté à ce même article un crédit de	25,000	»		»
destiné à payer des agents commerciaux à placer à l'étranger pour le but indiqué à la page 21 de la note explicative.				

ART. 73.

» La loi sur la comptabilité de l'État veut que tout agent chargé d'un maniement des deniers de l'État soit revêtu de la qualité de comptable et réponde de sa gestion envers la Cour des comptes.

» Si l'on s'en tenait au texte de la loi, les nombreux agents participant aux perceptions dans les stations, devraient donc être institués comptables.

» Sans vouloir exagérer l'intention du législateur, l'Administration s'est attachée depuis deux ans, à décharger les chefs des stations les plus importantes d'une responsabilité devenue excessive, en leur substituant des comptables spéciaux, exclusivement préoccupés des opérations concernant la comptabilité et les caisses.

» Il s'agit actuellement d'étendre cette mesure à une nouvelle série de bureaux où il est reconnu que les chefs de station, en raison de l'importance du service du mouvement, ne peuvent continuer à assumer, sans danger, la responsabilité des recettes et des dépenses.

» Il y a lieu de compléter, en outre, la réorganisation du contrôle actif des recettes.

» La surveillance incessante et le contrôle de la comptabilité et des caisses dans 509 stations sont réparties entre 24 sections confiées à des contrôleurs et vérificateurs, et toutes les affaires

A REPORTER. . .	91,100	»	265,020	»
-----------------	--------	---	---------	---

	Traitements.		Salaires.
REPORT. fr.	91,100	»	265,020 »
y relatives sont provisoirement centralisées entre les mains d'un seul chef de service.			
» Aussi la tâche de ce fonctionnaire est-elle excessive, et il convient, dans l'intérêt de la bonne exécution d'un service aussi important, de la répartir entre trois fonctionnaires ayant qualité de chef de service.			
» L'ensemble de ces mesures donnera lieu à une dépense probable de			
	75,500	»	»
dont les détails sont déjà mentionnés dans la note explicative, page 25.			
» Les augmentations sollicitées de ces différents chefs principaux représentent ensemble les sommes de fr.			
	169,400	»	265,020 »
» Le surplus, soit.			
	241,590	»	18,050 »

est nécessaire pour une quantité de besoins particuliers à chaque service et dont l'exposé obligerait d'entrer dans une foule de détails qui paraissent devoir être laissés à l'appréciation du Ministre.

» On reconnaîtra d'ailleurs que la proportion de ces augmentations est bien minime si on rapproche celles-ci de la dépense totale de personnel des chemins de fer de l'État, laquelle s'élève en traitements à 11,200,000 francs et en salaires à 24,800,000 francs.

» Pour les augmentations de crédit destinées aux traitements, il n'est demandé pour l'exercice prochain que les $\frac{2}{3}$ de la somme totale jugée nécessaire, bien qu'elle comprenne 184,500 francs déjà allouée au Budget de 1879, mais qui n'a pu être prévue au projet de Budget de 1880 déposé en février dernier. Or, cette somme a été totalement engagée en 1879. L'Administration a donc restreint ses demandes dans les limites les plus étroites, sauf à justifier auprès des Chambres les insuffisances que d'impérieuses nécessités de service pourraient révéler dans la suite à raison de l'extension du réseau et des transports.

» Un certain nombre des emplois nouveaux devront être occupés dès le commencement de l'exercice prochain, d'autres ont dû être créés dans les derniers mois de l'année courante, mais par contre des extensions de service, des ouvertures de lignes nouvelles, auxquelles on aura à faire face ne se produiront qu'à des époques plus ou moins avancées de l'année; d'un autre côté, une bonne part des emplois nouveaux seront donnés à des surnuméraires. »

Il est bien évident que, plus les chemins de fer prendront de l'extension, plus le personnel qui y sera employé sera nombreux et plus le chiffre de la dépense grossira.

Le point sur lequel la section centrale a voulu attirer l'attention du Ministre et de l'Administration, c'est la nécessité de restreindre le personnel au strict nécessaire afin de pouvoir mieux le rémunérer. Il vaut mieux exiger plus d'heures de services; plus d'activité, plus de vigilance, sauf à le payer

en conséquence, que de multiplier les emplois et de créer un personnel nombreux et plus difficile à diriger à raison de son nombre.

Le personnel des chemins de fer de l'État est déjà beaucoup plus nombreux en raison de l'étendue des lignes et du trafic que celui des Compagnies particulières faisant des transports plus considérables. Il faut veiller à ce que cette proportion excédante ne devienne pas excessive. Trop souvent le personnel de l'État prend ses aises, arrive tard et part avant l'heure et morigène le public par dessus le marché, s'il montre de l'impatience.

ART. 59 et 60. La dernière adjudication de rails d'acier pour l'entretien et le renouvellement des voies a occasionné dans le pays une certaine émotion qui s'est traduite dans la presse et les journaux spéciaux en vives polémiques.

La section centrale a désiré obtenir à cet égard des renseignements précis; elle a, en conséquence, adressé à l'honorable chef du Département une demande d'explications à laquelle il a répondu par la note suivante, accompagnée de tableaux que nous publions également :

« *Adjudication du 3 septembre 1879.*

» Les offres les plus basses, recueillies à l'adjudication du 3 septembre 1879, à laquelle n'ont été appelées à concourir que les usines belges, pour la fourniture de 12,000 tonnes de rails en acier fondu, accusaient le prix moyen de fr. 129 44 c^s, payable moitié en argent et moitié par la délivrance de vieux rails à bourrelets inégaux, calculés sur le pied de 82 francs la tonne.

» L'Administration avait traité le 7 juin précédent au prix de fr. 112.50 c^s la tonne, avec les mêmes établissements et rien dans le mouvement des divers marchés ne s'était produit, depuis cette date, qui pût justifier l'augmentation de 17 francs environ par tonne.

» Le *Moniteur des Intérêts matériels* du 31 août, à la page 747, rapportait, au contraire, que les États-Unis avaient traité en Angleterre un ordre de rails d'acier à fr. 112.50 c^s et le Canada une commande de 63,000 tonnes au prix de fr. 122.81 c^s, en moyenne, la tonne de rails, rendue à destination.

» D'autre part, d'après des renseignements, publiés en septembre par le *Moniteur des Intérêts matériels*, les établissements Krupp, d'Essen, avaient soumissionné 16,000 tonnes de rails d'acier, à livrer en Finlande, au prix de fr. 127.81 c^s la tonne et la Société Cockerill s'était engagée à fournir, en Espagne, 1,000 tonnes de rails d'acier, avec accessoires, à 123 francs la tonne.

» Or, il est à remarquer que, pour les fournitures à faire à l'État, les aciéries belges n'ont, au contraire, à leur charge qu'un transport insignifiant, jusqu'à la station la plus proche de leurs usines.

Le prix moyen de fr. 129.44 c^s fut considéré comme trop élevé et, de l'avis conforme de la direction des voies et travaux et du comité d'administration, ce prix ne fut pas approuvé par le Ministre, avec d'autant plus de raison qu'en paiement de la moitié du prix des fournitures, le Gouvernement avait à livrer des vieux rails de fer, à bourrelets inégaux, calculés sur le pied de 82 francs la tonne.

» Or, ce prix de 82 francs était inférieur au prix du jour à raison de nom-

breuses demandes de vieux rails qui s'étaient produites dans le but de faire des affrètements en destination de l'Amérique, et l'Administration avait la certitude d'obtenir un prix plus élevé, en procédant à cette vente par adjudication publique.

» En n'acceptant pas les soumissions du 3 septembre, il a paru à l'Administration qu'il était convenable de rentrer en même temps dans la situation normale et de procéder, pour l'achat de rails neufs, non plus en limitant la concurrence aux usines belges, qui fabriquent des rails d'acier⁽¹⁾, mais en recourant à l'adjudication publique aux conditions adoptées antérieurement.

« *Adjudication du 15 octobre 1879.*

» La nouvelle adjudication eut lieu le 15 octobre, et donna les résultats suivants :

» 1^o Pour la fourniture de 12,000 tonnes de rails d'acier, le prix moyen de fr. 158 84 c^s la tonne.

» 2^o Pour la vente de 12,000 tonnes de vieux rails à bourrelets inégaux, à prix d'argent, le prix moyen de fr. 108 06 c^s la tonne.

» Il convient de comparer d'abord les résultats du concours de 3 septembre avec ceux du concours du 15 octobre et de vérifier si le second a été plus favorable aux intérêts de l'Administration que le premier.

» D'après les offres recueillies le 3 septembre, le paiement en nature aurait eu une importance de $\frac{12000 \times 129.11}{2 \times \frac{129.11}{82}} = 9,447$ tonnes.

» En approuvant l'adjudication du 3 septembre, l'Administration aurait dû payer pour les 12,000 tonnes :

» 1 ^o En argent $\frac{12,000}{2} \times$ fr. 129.11 c ^s = fr.	774,660 »
» 2 ^o En vieux rails, 9,447 tonnes, valant au prix de l'adjudication du 15 octobre, $9,447 \times$ fr. 108.06 c ^s =	1,020,842 82
EN TOUT . . . fr.	1,795,502 82
» Au prix moyen de fr. 158.84 c ^s , résultant de cette dernière adjudication, l'achat de 12,000 tonnes aurait coûté. fr.	1,666,080 »
» L'ensemble des opérations, aux prix du 15 octobre, accuse donc un avantage final pour l'Administration, de fr.	129,422 82

» Le rejet des offres du 3 septembre est donc parfaitement justifié.

» Ce point établi, reprenons l'examen des résultats du concours du 15 octobre et des décisions intervenues à ce sujet.

» L'Administration a approuvé des offres au prix moyen de fr. 108.06 c^s par tonne, pour la vente de 12,000 tonnes de vieux rails, mais elle n'a pas cru devoir approuver les offres faites pour la fourniture de rails d'acier au prix moyen de fr. 158.84 c^s par tonne.

(1) Depuis le mois d'octobre 1877, les fournitures de rails d'acier ont eu lieu par voie de concours spéciaux, ouverts entre les aciéries du pays seulement.

» Ce prix présentait sur celui du 7 juin précédent de fr. 112 50 c^s, une augmentation de fr. 26 34 c^s à la tonne, c'est-à-dire de 23.41 p. %.

» Les cotes relevées depuis le mois de janvier 1879, jusqu'au 7 novembre pour les rails d'acier et les fontes hémalites dans le journal anglais *The Engineer*, n'ayant subi aucune variation sensible, ne pouvaient justifier l'augmentation de 23.41 p. % demandée par les usines belges (voir page 85, le Relevé C ci-annexé).

» Tout au contraire, ce relevé constate qu'en Angleterre les prix ont baissé depuis le mois de février 1879, et sont restés à peu près stationnaires jusqu'au mois de novembre à Sheffield, et jusqu'en septembre dans le pays de Galles et à Middlesbrough, tant pour la fonte hématite que pour les rails d'acier.

» D'un autre côté, en France, le prix de novembre est en baisse de 1 franc à fr. 2 40 c^s sur ceux du mois d'août, d'après les renseignements donnés par les Compagnies de chemins de fer de ce pays.

» Il est à noter, en outre, que, indépendamment des offres les plus basses dans la limite des 12,000 tonnes, recueillies à l'adjudication du 15 octobre, une usine allemande a soumissionné à 144 francs la tonne, et que ce prix comprenait diverses charges, que n'avaient pas les usines belges.

» Ces charges sont les suivantes :

» 1^o 10 francs de droit d'entrée en Belgique;

» 2^o Frais de transport jusqu'à Welkenraedt, évalués à 7.25 francs ;

» 3^o Obligation de maintenir en dépôt un cautionnement de 20 francs par tonne, pendant cinq ans⁽¹⁾.

» L'énumération de ces charges fait ressortir l'élévation du prix de fr. 138.55 c^s à fr. 139 25 c^s que les usines belges avaient demandé le 15 octobre.

» Ces prix ne pouvaient être justifiés non plus par ceux auxquels avaient contracté vers la même époque des Compagnies de chemins de fer, à l'étranger.

» En effet :

» Le *South Eastern Railway* à Londres a contracté dans la première quinzaine d'octobre, c'est-à-dire presque le même jour que l'adjudication qui nous occupe, au prix de fr. 126 56 c^s.

» Le chemin de fer Rhénan a reçu, le 25 octobre, des offres à fr. 173.75 c^s, soit en hausse de fr. 14.9 p. % sur le prix moyen de fr. 151 25 c^s auquel il a contracté en juin dernier, lorsque nous avons traité à fr. 112.50 c^s.

» En juin dernier, l'écart entre les prix belges et allemands était donc de 25 6 p. % en faveur des premiers.

» En admettant que cet écart subsiste encore en octobre et en l'appliquant au prix ci-dessus de fr. 173 75 c^s, demandé à cette époque en Allemagne, l'on

(1) En cas de dépôt en numéraire, la différence entre l'intérêt de 3 p. % que paye le Trésor belge et l'intérêt commercial de 6 p. % à payer généralement par l'industriel adjudicataire à son banquier, devait constituer une charge que l'on peut évaluer à 3 francs par tonne.

$$\left(\frac{20 \times 5}{100} = 0.60 \times 5 \text{ ans.} \right)$$

trouve que les usines belges n'auraient dû demander, le 15 octobre, que fr. 129 26 c^s au lieu de fr. 138 55 c^s à 140 francs.

» Enfin, les usines belges ayant offert, le 15 octobre, de reprendre des vieux rails à bourrelets inégaux, sur le pied de 98 francs la tonne, alors que le prix moyen de vente de ces vieux rails à la même adjudication a été de fr. 108 06 c^s, le coût (1) d'une tonne de rails d'acier, payée en nature, se serait élevé à fr. 153 01 c^s.

» Il est utile de rappeler ici qu'en octobre dernier, tous les industriels appréciaient, avec l'Administration, que les prix faits pour les vieux rails, destinés à l'exportation, constituaient des *prix d'occasion*, qu'il n'y avait pas lieu d'envisager comme les précurseurs d'une hausse générale et prochaine sur les prix des fers et des aciers neufs.

» Indépendamment des considérations qui précèdent, en mettant la fourniture des rails d'acier en réadjudication, l'Administration comptait bénéficier des résultats économiques du procédé de déphosphoration de Thomas et Gilschrist dont les journaux de ces derniers temps ont annoncé la réussite et l'application en France, en Allemagne et en Belgique.

» Si, pour l'adjudication nouvelle du 17 décembre, la quantité de 12,000 tonnes de rails a été portée à 21,400, cela a été fait uniquement en vue d'offrir à la concurrence publique, une quantité plus importante, dans l'espoir d'obtenir des prix plus favorables, tout en comprenant, dans la même opération, la quantité de rails de fer qu'il peut y avoir à mettre en œuvre en 1880 dans les renouvellements des voies à faible trafic et susceptibles d'être exécutés au moyen de rails de fer, lorsque l'écart entre le prix du fer et celui de l'acier atteint un certain chiffre.

» Les résultats de l'adjudication du 17 décembre ont donné, pour les rails d'acier, le prix de 189 francs et pour les rails de fer, celui de 170 francs.

» La hausse que ces résultats accusent, tant pour le fer que pour l'acier, n'était pas prévue et il n'avait pas été possible de prévoir qu'une hausse s'accroîtrait en si peu de temps, dans une mesure aussi large.

» Si l'Administration a été déçue dans son attente, ce serait commettre une erreur d'appliquer à la quantité de 21,400 tonnes, l'écart qu'il y a entre les prix demandés pour les rails d'acier, le 15 octobre, et ceux demandés le 17 décembre. La différence de prix doit être calculée sur la quantité de 12,000 tonnes seulement, mises au concours le 3 septembre et le 15 octobre.

» Il est à remarquer, toutefois, que tous les rails à retirer des voies en 1880, n'ont pas encore été mis en vente à cause de la difficulté de prévoir à l'avance les époques de délivrances probables aux acheteurs et que l'incertitude à ce sujet exerce une influence très-défavorable sur les prix.

» Par conséquent, si la hausse se maintient, il s'établira entre les prix d'achat des rails neufs achetés et à acheter pour l'entretien en 1880 et le prix de vente des rails à mettre hors d'usage, une compensation qui permettra de se procurer le complément des rails nécessaires en 1880, sans aggraver les dépenses d'exploitation proprement dites.

» Le 9 janvier 1880. »

(1) 138.84 : 98 = 1416 kilogrammes × 108.06 = fr. 153 01 c^s.

QUESTION.

Donner un aperçu sommaire, par année, des marchés de rails (vente de vieux et achat des neufs) faits depuis 1871.

RÉPONSE.

La section centrale trouvera ci-annexés deux relevés, indiquant :

A. Les marchés de rails de fer et d'acier conclus par l'Administration des chemins de fer de l'État de 1871 à 1879 inclus.

B. Les ventes de rails en fer et en acier hors d'usage effectuées par l'Administration des chemins de fer de l'État de 1871 à 1879 inclus.

Ces relevés enseignent par dates d'approbation, tant pour les rails neufs achetés que pour les rails hors d'usage vendus, les tonnages et les prix moyens par tonne pour toutes les opérations approuvées le même jour.

En outre, il y est indiqué, dans une colonne spéciale, le prix moyen d'achat et de vente pour toutes les opérations faites pendant un même exercice.

RELEVÉ A.

Marchés de rails neufs en fer et en acier conclus par l'administration des chemins de fer de l'État de 1871 à 1879 inclus.

EXERCICES.	RAILS DE FER.				RAILS D'ACIER.				Observations.
	DATES d'approbation des marchés.	TONNAGES.	PRIX par tonne. fr. c.	PRIX moyens. fr. c.	DATES d'approbation des marchés.	TONNAGES.	PRIX par tonne. fr. c.	PRIX moyens. fr. c.	
1871.	10 juillet. . .	Tonnes. 933.058	188 10	185.96	26 octobre. . .	Tonnes. 22.578	289.70	335.45	
	13 novembre. . .	23,045.376	181 71		20 décembre. . .	3,000.264	335.75		
	25 juillet. . .	238.025	302 99						
	4 septembre. . .	725.244	248 83						
1872.	7 septembre. . .	500.012	285 "	306.980	18 juillet. . .	5,060.039	361.75	408.08	
	14 septembre. . .	254.474	255 "		29 juillet. . .	18.648	337.90		
	1 ^{er} octobre. . .	12,999.993	313 184		12 octobre. . .	3,499.919	408.28		
	2 octobre. . .	98.265	249 45		31 octobre. . .	9,500.541	424.36		
	8 novembre. . .	252.423	255 "						
	30 mars. . .	96.585	310 "						
	31 mars. . .	13,006.659	314 84			17 janvier. . .	67.083		395 "
1873.	30 avril. . .	2,282.385	305 125	292.77	28 avril. . .	1,500.000	469 79	489.80	
	15 juin. . .	1,007.503	285 24		30 avril. . .	1,714.406	475 23		
	10 août. . .	12,248.624	278 802		15 juin. . .	500.000	466 97		
	18 septembre. . .	949.703	271 44		10 août. . .	12,000.000	433 24		
	24 septembre. . .	1,425.120	271 46		9 décembre. . .	500.000	430 "		
	1 ^{er} décembre. . .	1,044.117	262 50		25 décembre. . .	1,332.834	425 50		
	25 décembre. . .	950.509	240 "		24 décembre. . .	666.201	425 50		

EXERCICES.	RAILS DE FER				RAILS D'ACIER.				Observations.
	DATES d'approbation des marchés.	TONNAGES.	PRIX par tonne. fr. c.	PRIX moyens. fr. c.	DATES d'approbation des marchés.	TONNAGES.	PRIX par tonne. fr. c.	PRIX moyens. fr. c.	
		Tonnes.				Tonnes.			
	5 février . . .	950.527	240.25						
	6 février . . .	176.511	258.40						
	5 mars . . .	376.319	258. "						
	10 mars . . .	2,649.873	261.51		26 mai . . .				
	15 mars . . .	310.086	255.88		11 août . . .	1,420.840	522. "		
1874.	12 avril . . .	482.677	245.50	229.69	4 septembre .	1,461.005	260. "	262.95	
	18 juin . . .	4,355.246	243.49		11 septembre .	20,539.022	259.94		
	11 août . . .	475.370	224.50						
	6 octobre . .	525.892	224.50						
	31 octobre . .	6,000.268	205. "						
	6 novembre .	854.276	205. "						
					20 septembre .	9,550.091	224.49		
1875.	25 septembre .	5,000.120	162. "	162. "	15 octobre . .	780.000	224.50	227.07	
					18 novembre .	15,500.069	228.75		
	18 janvier . .	152.925	164.70		20 juillet . . .	449.010	215. "		
1876.	19 juin . . .	1,100.171	149.50	155.15	11 août . . .	2,999.962	215. "	182.61	
	7 octobre . .	5,600.384	156.50		7 octobre . . .	12,870.054	185.95		
					15 décembre .	11,400.000	171.54		
					22 juin . . .	152.172	171. "		
					9 août . . .	10,000.176	167.50		
1877.	17 mai . . .	2,500.072	155. "	154.45	15 septembre .	4,297.579	169.80	167.48	
	9 août . . .	5,000.160	154. "		24 octobre . .	5,999.972	166. "		
					27 octobre . .	4,000.035	167.50		
					29 octobre . .	1,100.002	166. "		
1878.					7 juin . . .	11,400.116	162. "	156.26	
					2 septembre .	6,000.098	161.67		
					30 décembre .	4,600.159	155. "		
					25 janvier . .	3,000.019	135. "		
					5 avril . . .	8,000.000	128.70		
1879.					27 juin . . .			149.59	
					20 août . . .	8,000.000	112.50		
					31 août . . .				
					25 décembre .	14,400.000	189. "		

RELEVÉ B.

Ventes de vieux rails en fer et en acier effectuées par l'administration des chemins de fer de l'État de 1871 à 1879 inclus.

EXERCICES.	RAILS DE FER.				RAILS D'ACIER.				Observations.
	DATES. d'approbation des marchés.	TONNAGES.	PRIX par tonne. fr. c.	PRIX moyens. fr. c.	DATES d'approbation des marchés.	TONNAGES.	PRIX par tonne. fr. c.	PRIX moyens. fr. e.	
		Tonnes.				Tonnes.			
1871.	25 janvier.	4,600. *	116.54						
	15 novemb.	8,000. *	120.11	120 85					
	4 décemb.	4,000. *	127.50						
1872.	25 juillet.	2,125. *	190. *						
	19 septemb.	2,125. *	185. *	191 98					
	24 octobre.	8,500. *	104.22						
1873	20 mars.	11,687. 1/2	210.68	107 87					
	23 juillet.	8,520. *	167.95						
	21 janvier.	400. *	167.50		21 janvier.	70. *	140.50	158.53	
	25 février.	428. *	146.46		11 novemb.	11.6	125.50		
	6 mai.	8,500. *	127.77						
1874.	8 juillet.	160. *	140. *						
	26 août.	125. *	129.57	126 80					
	2 septemb.	1,500. *	114.02						
	11 octobre.	250. *	129.57						
	11 novemb.	290. *	135. *						
	15 novemb.	1,500. *	114. *						
	21 août.	500. *	114. *						
	26 août.	5,858.0	100.47						
1875.	1 ^{er} septemb.	2,165. *	118.50	108 68					
	5 novemb.	290. *	110. *						
	1 ^{er} décemb.	250. *	104. *						
	29 décemb.	155. *	109.70						
	17 janvier.	200. *	110. *						
	26 janvier.	600. *	110. *						
	6 mars.	105. 1/2	100. *						
	18 mars.	100. *	110. *						
	5 avril.	511. 1/2	106.54						
	24 mai.	500. *	102.60						
	8 juin.	200. *	107.50						
	19 juin.	1,725. *	95.55						
	28 juin.	500. *	105.23	95 61					
1876.	5 juillet.	555. *	102.52						
	17 juillet.	97.7	101. *						
	20 juillet.	1,000. *	96.50						
	16 août.	1,510. 1/2	84.41		23 août.	150. *	92.60	95.88	
	20 septemb.	5,214.8	92.11		20 septemb.	171.531	95. *		
	25 octobre.	1,557.858	94.50						
	10 novemb.	1,551.215	96.89						
	20 décemb.	50. *	95. *						
	31 décemb.	55.8	78. *						

EXERCICES.	RAILS DE FER.				RAILS D'ACIER.				Observations.
	DATES d'approbation des marchés.	TONNAGES.	PRIX par tonne. fr. c.	PRIX moyens. fr. c.	DATES d'approbation des marchés.	TONNAGES.	PRIX par tonne. fr. c.	PRIX moyens. fr. c.	
		tonnes.				tonnes.			
1877.	5 janvier .	500. "	80 "	78.01	2 mars. .	61. "	90 "	90 "	
	9 janvier .	500. "	80 "						
	27 janvier .	500. "	80 "						
	3 février .	100. "	80 "						
	Id.	205.500	80 "						
	Id.	1,524.100	72 50						
	7 mars . .	2,235.200	74 86						
	28 avril .	400.500	83 24						
	25 mai . .	1,200. "	75 85						
	2 juin . .	2,500. "	75 "						
	20 juin . .	1,000. "	85 "						
	3 juillet . .	1,000. "	75 "						
	9 août . .	4,510.3637	81 37						
	15 septemb.	8,290.3573	70 30						
23 septemb.	848.7509	75 44							
27 octobre.	536.936	78 "							
28 octobre.	289.4869	77 58							
1 ^{er} décemb.	2,231. "	75 "							
1878.	10 mars . .	20. "	90 "	79.77					
	16 avril . .	1,466.8603	78 75						
	18 août . .	1,453.454	83 41						
	19 octobre.	1,147.462	70 60						
	18 octobre.	705.769	78 "						
	23 octobre.	100. "	87 50						
	25 octobre.	1,000. "	78 25						
4 novemb.	1,500. "	78 "							
10 décemb.	111. "	88 "							
1879.	8 janvier .	5.5490	86 50	85.57	5 mars. .	554. "	70 "	82.18	
	4 février .	64.2840	87 50						
	20 février .	5,106.5805	70 79						
	26 février .	267.8119	76 50						
	8 mars . .	1,060.323	82 56						
	Id.	145.9754	75 67						
	15 mars . .	509.7561	70 68						
	Id.	1,207.2728	75 80						
	17 mars . .	554.4921	75 20						
	1 ^{er} avril . .	3,610.056	78 "						
	4 mai . .	676.5686	74 20						
	27 juin . .	0,428. ¹ / ₂	70 "						
	1 ^{er} juillet.	44. "	75 "						
	50 juillet .	130.714	70 "						
	Id.	449.429	70 "						
	15 août . .	25.982	70 "						
	20 août . .	2,410.7	70 "						
31 août . .	4,017. "	70 "							
5 sept. (1).	5,000. "	76 60							
20 sept. (1).	5,000. "	85 "							
14 octobre.	895. "	105 52							
22 oct. (2).	12,000. "	108 06							
11 novemb.	2,000. "	105 18							
17 novemb.	4,800. "	102 15							
27 novemb.	1,569. "	102 15							
					20 septemb.	530. "	88 "	82.18	
					27 novemb	142. "	98 65		

(1) Rails du profil Vignoles hors de service.

(2) Rails à bourrelets inégaux hors de service.

RELEVÉ C.

Prix de la fonte HÉMATITE et des rails d'acier sur le marché anglais d'après les renseignements puisés dans le journal THE ENGINEER et comparés au prix des rails d'acier, faits par les usines du pays aux adjudications pour les chemins de fer de l'État belge.

N.B. Les prix sont donnés par tonne de 1,000 kilogr. en Belgique et de 1,015 kilogr. en Angleterre.

DATE des JOURNAUX.	FONTE HÉMATITE.				RAILS D'ACIER.				PRIX DES RAILS D'ACIER faits par les usines du pays aux adjudications pour l'État Belge.			
	PRIX MINIMA		PRIX MAXIMA		LIEUX de production.	PRIX MINIMA		PRIX MAXIMA		Approuvés.	Rejetés.	Date des adjudications.
	en livres.	en francs.	en livres.	en francs.		en livres.	en francs.	en livres.	en francs.			
5 janv. 79.	5. 0.0	75	5. 7.6	84 55	Sheffield B. . .	5.18.6	148 10	6. 5.0	156 25	135	139 90 à 152	décembre 1878. et janvier 1879.
				Galles B. . .	4.15.0	118 75	"	"				
				Middlesbrough.	5.15.0	143 75	5.17.6	146 85				
7 févr. 79.	5. 0.0	75	5. 7.6	84 55	Sheffield B. . .	5.18.6	148 10	6. 5.0	156 25	128 70	"	avril 1879.
				Galles B. . .	4.15.0	118 75	"	"				
				Middlesbrough.	5.15.0	143 75	5.17.6	146 85				
7 mars 79.	5. 0.0	75	5. 7.6	84 55	Sheffield B. . .	4. 9.6	111 85	6. 2.6	133 10	112 50	125 77	7 juin 1879.
				Galles B. . .	4.15.0	118 75	5. 2.6	128 10				
				Middlesbrough.	4.15.0	118 75	4.17.6	121 85				
4 avril 79.	5. 0.0	75	5. 7.6	84 55	Sheffield B. . .	4. 9.6	111 85	6. 2.6	133 10	112 50	125 77	7 juin 1879.
				Galles B. . .	4.15.0	118 75	5. 0.0	125				
				Middlesbrough.	4.12.6	115 60	4.15.0	118 75				
2 mai 79.	2.15.0	68 75	5. 2.6	78 10	Sheffield B. . .	4. 9.6	112 85	5.17.6	146 85	112 50	125 77	7 juin 1879.
				Galles B. . .	4.12.6	115 60	5. 0.0	125				
				Middlesbrough.	4.12.6	115 60	4.15.0	118 75				
6 juin 79.	2.15.0	68 75	5. 2.6	78 10	Sheffield B. . .	4.10.0	112 50	5.10.0	137 50	112 50	125 77	7 juin 1879.
				Galles B. . .	4.12.6	115 60	5. 0.0	125				
				Middlesbrough.	4.15.0	118 75	4.15.0	118 75				
4 juillet 79.	2.15.0	68 75	5. 2.6	78 10	Sheffield B. . .	4.10.0	112 50	5.10.0	137 50	112 50	125 77	7 juin 1879.
				Galles B. . .	4.12.6	115 60	"	"				
				Middlesbrough.	4.12.6	115 60	4.15.0	118 75				
1 août 79.	2.15.0	68 75	5. 2.6	78 10	Sheffield B. . .	4. 9.0	111 25	5.10.0	137 50	112 50	125 77	7 juin 1879.
				Galles B. . .	4.12.6	115 60	5. 0.0	125				
				Middlesbrough.	4.15.0	118 75	4.15.0	118 75				
5 sept. 79.	2. 5.0	56 25	2.12.6	65 60	Sheffield B. . .	4. 9.0	111 25	5.10.0	137 50	112 50	125 77	7 juin 1879.
				Galles B. . .	4.10.6	115 10	5. 0.0	125				
				Middlesbrough.	4.12.6	115 60	4.15.0	118 75				
3 oct. 79.	2. 5.0	56 25	2.12.6	65 60	Sheffield B. . .	4. 9.0	111 25	5.10.0	137 50	112 50	125 77	7 juin 1879.
				Galles B. . .	4.15.0	118 75	5. 0.0	125				
				Middlesbrough.	4.17.6	121 85	5. 0.0	125				
7 nov. 79.	2. 7.6	59 55	5.10.0	87 50	Sheffield B. . .	4. 9.0	111 25	5.10.0	137 50	112 50	125 77	7 juin 1879.
				Galles B. . .	5. 0.0	125	5. 5.0	131 25				
				Middlesbrough.	4.17.6	121 85	5. 0.0	125				
5 déc. 79.	2. 7.6	59 55	5.10.0	87 50	Sheffield B. . .	4. 9.0	111 25	5.10.0	137 50	112 50	125 77	7 juin 1879.
				Galles B. . .	5.15.0	143 75	6. 0.0	150				
				Middlesbrough.	4.17.6	121 85	5. 0.0	125				
2 janv. 80.	2. 7.6	59 55	5.10.0	87 50	Sheffield B. . .	4. 9.0	111 25	5.10.0	137 50	189	189 90 à 225 non compris droits d'entrée.	17 déc. 1879.
				Galles B. . .	5.15.0	143 75	6.10.0	162 50				

(¹) Les prix de fr. 138 55 c^s à fr. 139 25 c^s que l'État aurait dû payer aux usines belges sont évidemment surfaits comparativement à celui de 144 francs des aciéries du Rhin, qui comprend, d'une part, 10 francs de droits d'entrée en Belgique et, d'autre part, les frais de transport jusqu'à Welkenraedt et l'obligation de déposer un cautionnement de 20 francs par tonne pendant 5 ans.

QUESTION.

A. Dans quelle proportion a-t-on continué à substituer les rails d'acier aux rails de fer en 1879 et quelles sont les sections où ils ont été employés ?

RÉPONSE.

Le nombre de mètres courants de rails en service au 31 décembre 1878 était de 9,560,182 mètres, dont 5,567,750 mètres de fer et 5,792,432 mètres d'acier ⁽¹⁾.

Cette dernière quantité représente 40.52 p. % du nombre total de mètres courants de rails dans les voies.

Les rails de fer se répartissent comme il suit :

5,577,155 mètres dans les voies principales et 1,990,615 mètres dans les voies accessoires, et les rails d'acier :

5,445,442 mètres dans les voies principales et 377,520 mètres dans les voies accessoires.

Par suite de la mise en exploitation de nouvelles lignes ainsi que de la fusion des lignes des Flandres et de celles de St-Ghislain à Erbisœul, le nombre de mètres courants de rails de fer dans les *voies principales* s'est accru d'environ 552,090 mètres et s'élève maintenant à 4,429,225 mètres.

En supposant les travaux de réfection des voies terminées au 31 décembre courant, nous aurons à cette date 658,800 mètres courants de rails d'acier de plus dans les voies qu'il n'y en avait au commencement de l'exercice.

Il s'ensuit que, non compris les voies accessoires des lignes nouvelles et des lignes fusionnées en 1879, nous aurons au 31 décembre courant :

Dans les voies principales 5,400,416. ^m	} 5,481,051. ^m de rails en fer.
— accessoires 1,900,615. ^m	
— principales 4,055,021. ^m	} 4,451,241. ^m de rails d'acier.
— accessoires 377,520. ^m	

La substitution des rails d'acier aux rails de fer s'est effectuée en 1879 sur les sections suivantes :

Bruxelles à Ans, Bruxelles à Schellebelle, Alost à Lokeren, Malines à Termonde, Malines à Louvain, Landen à Ciney, Ans à Welkenraedt et Gemmerich, Chénéc à Battice, Angleur à Marloie, Pepinster à Gouvy, Gand à Ostende, Gand à Mouscron, Gand à Leuze, Denderleeuw à Courtrai et à Renaix, Denderleeuw à Ath et

¹⁾ Pour établir ces chiffres, on a considéré, comme faisant partie du réseau de l'État, les sections des lignes des Flandres, fusionnées en 1878. Les indications du compte rendu (page 16) s'appliquent exclusivement au réseau de l'État.

QUESTION.

RÉPONSE.

Ath à Jurbise, Tournai à Mouscron, Tournai à Basècles, Hal à Blandain, Leuze à S^t-Ghislain, Braine-le-Comte à Melle, Bruxelles (Ceinture), Bruxelles à Châtelineau, Bruxelles à Luttre par Baulers, Manage à Wavre, Châtelineau à Lam-busart, Braine à Quiévrain, Mons à Bonne-Espérance et à Quiévrain par Dour, Lignes du Flénu et de S^t-Ghislain, Bruxelles à la frontiè-re Grand-Ducal, Taminès à Landen, Namur à Tirlemont, Baune à Erquelines et à Marchiennes, et dans les stations de Schaerbeek, Malines, Anvers, Bassins et Tirlemont.

Ces renseignements, qui donnent à la transaction relative aux rails d'acier sa physionomie précise, démontre une fois de plus la difficulté pour une administration publique de gérer, commercialement, une entreprise aussi commerciale que l'exploitation d'un réseau de chemins de fer, qui bientôt, heureusement, seront des chemins d'acier.

Dans la transaction dont nous nous occupons, l'Administration a d'abord refusé de traiter à raison de fr. 129 11^c par tonne, parce que, dans la profonde détresse où s'est trouvée l'industrie métallique en 1878 et les premiers mois de 1879, les établissements avaient cédé leurs rails d'acier à fr. 112 50^c, c'est-à-dire à perte ou sans bénéfice.

L'Administration a cru, non à une reprise de l'industrie qu'elle eût dû saluer avec bonheur, mais à une coalition des usines belges produisant de l'acier.

Elle base les raisons de sa résistance à cette coalition vraie ou supposée, sur le fait que des Compagnies américaines, prévoyant une prochaine hausse de prix, sont venues enlever sur le marché anglais le stock qui déprimait le marché jusqu'au prix de fr. 112 50^c, tandis que les chemins de fer du Canada a envoyaient des ordres pour 65,000 tonnes, au prix de fr. 122 81^c, ce qui témoignait du flair commercial de leurs administrations.

La soumission des rails d'acier pour la Finlande par l'usine Krupp d'Essen, au prix de fr. 127 81^c, quelques jours plus tard, témoignait encore de la tendance à la hausse que ces marchés devaient nécessairement accentuer,

Pouvait-on, dans ces conditions, exiger des usines belges qu'elles s'abstinent de profiter de la chance qui s'offrait à elles d'écouler à un prix rémunérateur un produit qu'elles n'avaient pu livrer que sans bénéfice au prix infime de fr. 112 50^c?

En octobre, la hausse a donc continué et les mêmes raisons ont prévalu pour faire rejeter, d'une part, l'offre de rails d'acier à fr. 138 84^c, tandis que l'on acceptait, de l'autre, le prix en hausse de 26 francs sur les vieux rails en fer cédés à fr. 108 06^c la tonne.

L'Administration croyait toujours à une coalition de nos industriels pour la frustrer. Elle invoque à l'appui de cette décision les cotes anglaises des rails d'acier et des fers hématites qui n'avaient subi aucune variation sensible, mais elle néglige de tenir compte de la nécessité où se trouvaient les fabricants de rails d'acier de se tenir au courant des éventualités probables,

afin de réparer les pertes qu'ils avaient subies dans les temps de dépression.

Le fait que les prix baissent en France, tandis qu'ils haussaient en Belgique et en Angleterre, était du reste parfaitement conforme à la situation économique du marché français qui, fortement « protégé, » terme consacré, ne peut avoir l'élasticité des marchés libres d'entraves douanières. Non pas que l'acier soit complètement libre à l'entrée en Belgique, il est, au contraire, chargé de droits de 5, 10 et 40 francs, par tonne, selon qu'il est brut, en barres ou ouvré. Les rails sont soumis au droit de 10 francs la tonne, droit fort élevé quand les rails sont à 112 francs, mais assez léger quand ils atteignent 314 francs comme en 1873. Ce que veut dire ici le mot « marché libre, » c'est ce fait que le marché belge, pouvant largement importer toutes sortes de produits, sans droits, il doit les payer et les paye effectivement avec des produits, ce qui le soumet directement aux lois et aux fluctuations du marché général. Les usines belges donc ont dû être sollicitées, dès le moment de la reprise, à contracter des marchés au dehors, c'est ce qui ressort de toutes les informations qui sont venues à la connaissance du public par la presse et les journaux spéciaux, et c'est ce qui leur a donné cette fermeté qui s'est traduite dans leurs soumissions successives.

Le résultat du refus d'adjuger en octobre les rails de fer, à raison de fr. 108 55^c et les rails d'acier, à fr. 139 25^c a été, qu'en décembre, il a fallu, en présence d'une hausse qui s'accroissait de plus en plus rapidement, accepter le prix de 189 francs pour les rails d'acier et de 170 francs pour les rails de fer (*).

La Chambre se trouve donc en présence d'un fait regrettable sans doute au point de vue de l'exploitation économique des chemins de fer de l'État, mais très heureux pour l'industrie. Une administration publique, bien que composée d'hommes habiles et éminents dans leur spécialité, n'aura jamais le flair commercial que l'on acquiert dans les luttes incessantes de l'industrie et du commerce privés. La liberté et le pouvoir de se décider à l'instant leur fait défaut. Et si celui-ci a ses avantages, dans certains moments, ses inconvénients sont visibles dans d'autres.

Les sources d'informations d'ailleurs ne sont pas non plus les mêmes, ni aussi sûres, ni aussi rapides. De plus, n'ose pas négocier avec une administration publique comme avec un particulier. C'est dans la nature même des choses.

(* Les faits suivants expliquent parfaitement la hausse considérable des fers et des aciers dans ces derniers temps. Il y a maintenant 230,000 milles (370,000 kilom.) de simple voie de chemins de fer construits dans le monde dont 90,000 milles (144,800 kilom.) aux États-Unis. 40 millions de tonnes de fer et d'acier ont été employées dans cette construction.

Actuellement 12,000 milles (19,308 kilom.) exigeant plus d'un million et demi de tonnes de fer et d'acier sont sous contrat d'exécution dans les États-Unis d'Amérique. La France, de son côté, et d'autres pays d'Europe, d'Asie, d'Afrique et d'Australie, ont commencé d'importants travaux de même nature. La crise industrielle de ces dernières années a retardé les réparations et renouvellements indispensables aux voies ferrées; on n'a pu les ajourner. Partout les stocks et magasins de fer sont épuisés aussi bien chez le forgeron de village que dans les dépôts des villes. La concurrence s'est éveillée partout et la hausse en a été la conséquence immédiate.

D'autre part la construction des navires absorbe une quantité de fer et d'acier de plus en plus considérable; de 12,000 tonnes de jauge que mesuraient en 1850 les navires construits en tôle de fer, ils sont montés à 400,000 tonnes, en Angleterre seulement, en 1878. On ne construit presque plus de navires en bois. (Extrait du *Times* du 20 janvier 1880.)

Nous n'avons donc ici qu'à exprimer un regret et non un blâme, car nous avons la conviction que l'Administration, comme le Ministre, ont agi au mieux des intérêts qui leur sont confiés. Il est peu probable que d'autres eussent agi autrement.

Quant à des règles fixes et immuables, pour ces cas spéciaux, il serait impossible d'en indiquer, car l'intérêt privé et la spéculation s'en feraient facilement une arme contre l'Administration même qui s'y serait soumise.

L'emploi des traverses et des longrines métalliques a fait l'objet d'études nombreuses et d'essais, poursuivis pendant plusieurs années par le Département des Travaux publics ; la section centrale a désiré mettre sous les yeux de la Chambre les résultats de ces expériences. Elle a reçu du Ministre des Travaux publics la réponse suivante :

QUESTION.

Quels résultats a-t-on constatés des essais de traverses métalliques, longrines, etc. ? (Exercice 1879.)

RÉPONSE.

Traverses métalliques.

Les dispositions des traverses métalliques n'ont été approuvées que le 22 janvier dernier ; il en résulte que la mise en œuvre de ces supports de la voie est trop récente pour que l'on puisse émettre un avis sur le résultat de l'emploi des traverses de ce modèle.

Jusqu'ici l'on a constaté que ces traverses se maintiennent bien dans les voies en ligne droite et dans les voies en pente peu sensible.

Longrines.

La voie posée en matériel du système Hilf présente divers inconvénients.

On a constaté que le rail se déplace longitudinalement sur la longrine et celle-ci sur les traverses dans le sens de la marche des trains.

Le déplacement des rails entraîne les plaques d'arrêt placées à l'intérieur de la voie et, dans cette situation, ces plaques exercent une pression qui fait élargir la voie aux extrémités des rails ; ceux-ci étant entre-toisés en leur milieu par une tringle d'écartement, il en résulte que la voie présente des sinuosités en zigzag.

Le bourrage et le dressement de la voie Hilf ne s'opèrent pas dans d'aussi bonnes conditions que le bourrage et le dressement de la voie posée sur billes en bois.

On parvient difficilement à un bourrage régulier et uniforme, et les longrines sont toujours sujettes à se tasser en leur milieu ; or, elles sont soutenues à leurs extrémités par des traverses sous lesquelles le tassement est presque nul. Ce qui explique le ballotement que l'on éprouve dans les trains.

Les boulons avec taquets qui fixent les rails sur les longrines et les longrines sur les tra-

QUESTION.

RÉPONSE.

verses, se desserrent continuellement. Ces boulons doivent faire l'objet d'une surveillance incessante qui augmente sensiblement les frais d'entretien.

On a signalé onze bris de rails du système de Serres et Battig, sur un kilomètre de voie posé à titre d'essai.

Les cassures se sont produites généralement à l'emplacement du trou de la goupille qui maintient le rail.

La disposition de ce système de voie ne permet pas d'examiner si, parmi les rails en service, il ne s'en trouve pas qui sont fêlés en dessous du trou de la goupille.

Pour s'en assurer, il faut qu'on démonte les rails, et tout récemment, l'on a dû faire le service à simple voie pendant que l'on procédait à la visite des rails et au remplacement des barres cassées.

En présence de ce grave inconvénient que les froids rigoureux que nous subissons viennent de faire ressortir, il n'y a point lieu d'étendre l'emploi des longrines de Serres et Battig.

La section centrale a encore posé, à propos de l'entretien des voies, une autre question à l'Administration :

QUESTION.

RÉPONSE.

Quels résultats a-t-on constatés déjà de l'emploi généralisé du ballast ou pierrailles concassées ?

(Exercice 1879.)

Depuis que l'on généralise l'emploi du ballast en pierrailles concassées, on a constaté que la voie se maintient dans un parfait état d'assèchement et que les billes se conservent mieux que placées dans les cendrées.

En outre l'assiette de la voie, ballastée en pierrailles ayant une plus grande stabilité, les travaux d'entretien sont moins considérables et par suite moins coûteux.

Les rails ayant à subir des flexions moindres souffrent moins et auront une durée plus grande.

Il y a donc lieu de persister dans le remplacement du ballast en sable ou en cendrée par celui en pierrailles.

Nous ne dirons rien des traverses métalliques dont l'essai est encore trop récent.

Il est regrettable que les longrines présentent les inconvénients signalés,

car le roulement des trains y est très-doux et est exempt des chocs aux joints que l'on ressent même sur les voies éclissées. N'y aurait-il pas lieu, pour parer à l'inconvénient le plus grand signalé, d'augmenter le nombre des tringles d'écartement et de placer une traverse dans le milieu de la longueur des longrines?

Le commerce et l'industrie se sont plaints, dans ces derniers temps, du manque de matériel.

Par la comparaison que nous avons faite de l'exploitation de plusieurs réseaux étrangers, il est établi que le réseau exploité pour compte de l'État belge est l'un des mieux et des plus complètement outillés de l'Europe; il n'est pas probable que les chemins de fer américains le dépassent sous ce rapport. Cet outillage a encore été considérablement renforcé l'année dernière comme on le verra ci-dessous et, depuis, de nouvelles adjudications ont été faites.

La section centrale a demandé l'emploi des crédits de 4,000,000 et de 7,500,000 francs votés dans la dernière session (lois du 17 février et du 4 août 1879); elle a reçu le tableau suivant :

Nomenclature du matériel acquis au moyen de chacun de ces crédits.

	LOI du 4 août 1879.	LO du 17 février 1879.
69 locomotives à voyageurs et à marchandises. fr.	961,800	2,482,900 »
31 tenders complets de 7,500 litres avec longerons	56,460	83,239 »
18 jeux de roues de rechange sur essieux, pour locomotives.	21,559	65,120 »
49 voitures de 1 ^{re} classe à trois caisses.	245,405	338,455 »
22 » 2 ^e »	210,606	»
125 » 3 ^e » avec frein.	1,015,353	»
240 wagons plats de dix tonnes avec frein Stilmant.	171,560	326,925 »
95 wagons plats de vingt tonnes idem.	406,985	»
350 » à charbon de dix tonnes	722,300	»
550 » fermés de dix tonnes à quatre portes, frein Stilmant	1,206,130	264,650 »
10 wagons de secours	»	29,990 »
2 » grues de 6,000 kilog.	»	8,990 »
» machines-outils diverses	167,925	»
60 wagnnets avec frein et soufflets pour la route.	»	14,192 04
» freins Westinghouse. Pièces de rechanges (bandages, essieux, coussinets, tubes à fumée, boîtes à l'huile, tendeurs, etc.).	1,086,794 08	56,893 65
TOTAL . . . fr.	<u>6,272,677 08</u>	<u>3,691,534 69</u>

Les sommes restant disponibles sur ces crédits seront affectées incessamment à l'achat de fourgons, de machines-outils et de pièces de rechange.

QUESTION.

Est-il vrai que nous ayons, en ce moment, près de 4,000 wagons hors du pays où ils produisent de fr. 2 50 c^e à fr. 2 75 c^e de location par jour.

Il serait bon de pouvoir dire la situation aussi exacte que possible à un moment donné, entrées et sorties.

RÉPONSE.

Il résulte des relevés dressés par les stations d'échange qu'à la date du 26 décembre dernier, le nombre des wagons de l'État expédiés sur les lignes des Compagnies belges et étrangères et dont la restitution n'avait pas été signalée, était de 7,192.

Par contre, il se trouvait à la même date, sur le réseau de l'État, 7,100 wagons étrangers.

La différence en plus pour les wagons de l'État n'était donc que de 92 véhicules.

Ces chiffres ne présentent rien d'excessif si l'on considère l'importance du nombre de wagons échangés journallement et si l'on tient compte des difficultés exceptionnelles d'exploitation contre lesquelles les administrations ont eu à lutter et qui résultent des intempéries.

La Compagnie du Nord Français avec laquelle notre trafic est le plus important, a été particulièrement éprouvée sous ce rapport, et s'est trouvée dans l'impossibilité absolue de nous renvoyer nos wagons avec toute la célérité qu'elle aurait voulu. Les tourmentes de neige qui ont accompagné les froids rigoureux ont mis les routes, les chemins et les rues des villes dans un état tel que les chevaux pouvaient à peine s'y maintenir sur pied; les enlèvements ont été en disproportion avec les arrivages, et un grand nombre de gares, surtout dans la région de Paris, se sont trouvées encombrées.

Quant aux redevances de temps à payer pour l'emploi du matériel de l'État par les Compagnies et réciproquement, elles sont fixées comme suit :

A Pour les wagons à 15 tonnes et moins :

Fr. 1 25 c^e par jour pendant le délai accordé pour la restitution, étant entendu que le jour du chargement ou du déchargement est exempt de redevance.

Fr. 3 75 c^e par jour après l'expiration du délai de restitution.

B Pour les wagons de plus de 15 tonnes :

Fr. 2 50 c^e par jour pendant le délai.

Fr. 6 25 c^e par jour, après l'expiration du délai.

Ces redevances font l'objet de décomptes mensuels dont le solde est liquidé à l'expiration de chaque exercice.

Outre les redevances de temps, il est perçu des redevances de parcours.

Nous avons déjà indiqué (pp. 49 et suiv.) quelques-unes des raisons qui font que notre matériel est utilisé d'une façon moins fructueuse pour le commerce et l'industrie, par l'État, que celui d'autres réseaux. En Angleterre et en Amérique on remédie à ces déficits inévitables, même si le matériel était surabondant, en admettant plus facilement et à des conditions plus favorables le matériel étranger sur les voies. En Angleterre les Compagnies, exploitantes trouvent facilement du matériel en location temporaire; les grands ateliers de construction en ont toujours en avance, qu'ils louent quand ils ne peuvent les vendre, et des Sociétés spéciales possèdent un matériel nombreux qui est loué aux particuliers ou aux Compagnies.

Aux États-Unis de nombreuses entreprises de transport envoient leurs trains spéciaux dans toutes les directions. Les Compagnies propriétaires de chemins de fer, leur octroient le passage moyennant un péage modéré. C'est souvent le plus clair et le plus sûr de leurs recettes.

Il s'en suit qu'en Amérique les tarifs des chemins de fer ne sont pas, comme en Europe, soustraits à la loi de l'offre et de la demande. Quand les wagons sont recherchés, ils sont chers; quand ils sont délaissés, ils sont à bon marché; il en résulte que les hauts prix de transport sont, dans les temps de prospérité, un frein à l'accélération de la fabrication et du transport des produits, comme le bas prix du transport, en temps de crise ou de délaissement des produits, permet ces expéditions lointaines qui ont fait arriver en Europe les grains et les viandes des prairies du Farwest du continent américain. Nous avons vu, en effet, transporter pour 20 à 25 francs des bœufs des prairies situées à l'ouest du Mississipi jusqu'au bord de l'Océan, c'est-à-dire une distance plus grande que des steppes de l'Ukraine ou de la Podolie aux bords de la mer du Nord.

Le monopole de plus en plus complet de l'exploitation par l'État rend presque impossible le mode d'alléger, par la location de wagons, le capital immobilisé de cette entreprise.

On a admis, dans certains cas, le matériel des particuliers à concourir avec celui de l'État pour les transports sur des lignes et dans des directions spéciales; en facilitant, en avantageant même ce système, on parerait, dans une certaine mesure, aux fluctuations violentes de la demande du matériel. Il serait plus conforme à la nature des choses de prélever, sur la circulation, un « péage » uniforme, pour couvrir les frais d'entretien, de renouvellement et de garde des voies et stations, d'intérêt et d'amortissement du capital, tandis que le « fret » varierait selon les besoins et la demande.

Ce sera, du reste, selon une conviction exprimée depuis longtemps, le système d'exploitation final des chemins de fer.

Le public, qui se laisse assez facilement émouvoir par les plaintes momentanées d'intérêts particuliers, doit cependant bien se figurer qu'il faudrait beaucoup de place, en temps de chômage, pour remiser des milliers de wagons inertes qui s'usent plus vite au soleil et à la pluie, dans l'inaction, qu'en route.

Il est probable, pour ne pas dire presque certain, que l'on n'est pas encore arrivé aux meilleurs règlements pour l'emploi du matériel.

Selon nous, les chefs de gare et de section ont trop peu gardé d'initiative et d'action, outre que l'on exige trop de frais et de formalités pour dégager les gares au moyen d'embranchements particuliers.

En Amérique, il y a trente ou quarante ans déjà, des rues entières de New-York, Philadelphie, Baltimore, Boston, etc., étaient bordées des deux côtés de magasins, d'entrepôts en communication directe avec les gares. Ici on multiplie et on accumule les difficultés et les frais lorsqu'ils s'agit d'établir l'accès d'une gare à un magasin ou une usine, au lieu de faciliter ces dégagements par les moindres frais possibles. C'est le seul moyen d'utiliser complètement le matériel des chemins de fer. Il faut que, sous ce rapport, l'esprit de l'Administration se modifie entièrement. Elle doit comprendre que les chemins de fer sont la propriété de ceux qui s'en servent et qu'elle est uniquement préposée à leur en faire tirer le meilleur usage possible.

Quelques gares, où se font un échange de voyageurs très-nombreux entre diverses lignes qui y aboutissent ou s'y croisent, sont encore dans un état d'abandon des plus regrettables. Malines, Braine-le-Comte, Ath et Ottignies, pour ne citer que les plus importantes, sont dans ce cas. Des crédits ont été votés pour les améliorer ; il ne s'agit pas de constructions monumentales comme celles que l'on a prodiguées dans ces derniers temps, mais de simples abris et des installations qui permettent aux voyageurs de changer de train sans être exposés aux intempéries de l'air et sans danger. Il y a urgence à modifier cet état de choses.

En Angleterre, certains trains, même express, sont organisés de façon à laisser aux embranchements des voitures derrière eux, presque sans s'arrêter, et à en prendre d'autres. Les voyageurs peuvent ainsi changer de direction sans sortir de voiture. Pourquoi ne fait-on pas de même en Belgique ?

Il faut encore signaler la station du Nord, de Bruxelles, comme des plus incommode pour les voyageurs. Pourquoi les bureaux de recettes ne sont-ils pas placés en tête, Place des Nations ?

L'article 71 a appelé l'attention de la section centrale. Les accidents de toute nature doivent nécessairement se multiplier à mesure que les chemins de fer s'étendent et que leur exploitation devient plus active. La section centrale a donc posé au Ministre des Travaux publics une question à ce sujet que nous donnons avec la réponse :

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>Les accidents sont heureusement fort rares en Belgique, mais quelque précaution que prenne l'Administration et quelque vigilance qu'aient les employés, il est certain que des accidents quelquefois très-graves doivent arriver de temps à autre, et que des indemnités sont dues aux victimes, même lorsqu'il n'y a aucune faute à imputer à l'Administration ni à ses agents.</p> <p>L'Administration a-t-elle déjà porté son attention sur cette question et examiné s'il n'y a pas lieu d'ajouter à chaque billet de voyageurs au delà de la banlieue, par exemple, une taxe d'assurances différente selon les classes et donnant aux voyageurs la certitude qu'ils</p>	<p>L'Administration est tenue à la réparation du dommage souffert par les victimes d'un accident, lorsque celui-ci engage sa responsabilité. Il en est autrement si l'accident est dû à une cause fortuite et si l'Administration est à même d'établir qu'elle n'a absolument aucune faute à se reprocher.</p> <p>Dans ce cas, l'article 1148 du Code civil dégage l'État de toute responsabilité à l'égard des voyageurs lésés.</p> <p>Toutefois, suivant ses usages constants et dans la limite des ressources budgétaires, l'Administration vient alors en aide, par l'octroi de secours, aux victimes de l'accident, si leur position est digne d'intérêt</p>

recevront une indemnité déterminée selon l'accident qu'ils auraient subi et selon la classe de voitures qu'ils auraient prise ?

Des Compagnies privées font un service de cette nature en Angleterre.

Le nombre des voyageurs est aujourd'hui assez grand et les tarifs assez modérés en Belgique pour qu'au moyen d'une très-légère prime ce service d'assurance puisse fonctionner sans exposer l'État à des indemnités onéreuses pour le Trésor.

La section demande à ce propos le tableau succinct, sans détails des accidents, survenus dans les cinq dernières années et des indemnités payées aux voyageurs, victimes des accidents des chemins de fer.

L'Administration étudie, depuis quelque temps, la question relative à l'assurance des voyageurs. Elle a de plus été saisie récemment de propositions émanant d'une Société d'assurances françaises, propositions que l'on s'occupe d'étudier en ce moment.

Le relevé ci-joint indique les accidents survenus aux voyageurs et les indemnités payées aux victimes soit amiablement, soit à la suite de décisions judiciaires.

Il est toutefois à remarquer que des contusions ou blessures légères peuvent ne pas avoir été signalées à l'Administration, l'intéressé n'ayant pas jugé à propos de réclamer une indemnité.

Le relevé des accidents joint à cette réponse et qui relève jusqu'aux moindres blessures ou écorchures, n'a pas paru assez important pour être imprimé à la suite de ce rapport ; il restera sur le bureau de la Chambre pendant la discussion.

La théorie de cette réponse est assez commode ; elle a besoin d'être revue et corrigée. Elle est d'autant plus commode que la preuve de la responsabilité de l'Administration est souvent très-difficile à fournir.

Si le public avait le choix entre deux ou plusieurs entrepreneurs de transport, on pourrait lui dire, peut-être : il fallait prendre le meilleur, le plus sûr ou le moins dangereux. L'Administration, en acceptant le monopole des transports, a donc, par ce fait, accepté toute la responsabilité ; elle s'engage envers le public à le transporter sans accident, sinon sans danger, et elle s'oblige, par le fait même de ce monopole, à réparer tous les dommages qui ne sont pas imputables au voyageur lui-même, ou à l'expéditeur, s'il s'agit de marchandises.

Il y a donc lieu d'aviser à trouver un système d'assurances, pour les voyageurs, compris dans le coupon de parcours, ou dans le prix de l'abonnement et dont seraient exclus ceux qui voyagent sans payer, à moins qu'ils ne payent une prime annuelle.

L'assurance ne doit pas être indéfinie, ni proportionnelle à la valeur attribuée à l'individu selon sa profession ou sa position sociale ; elle doit être fixe et déterminée seulement par taux des billets délivrés. Selon toute prévision, la taxe d'assurance peut être très-minime ; une moyenne de cinq centimes, par voyageur, sur 40 millions que transportent les chemins de fer belges, donnerait lieu à une recette annuelle de 2 millions, qui permettrait de réparer largement tous les malheurs.

Ce qui n'est pas admissible, c'est qu'un voyageur qui a confié sa personne aux soins de l'Administration, fût-il pauvre, misérable ou sans appui, puisse être repoussé comme si l'accident ne le concernait en aucune façon. Il y a dans ce fait seul quelque chose qui choque à la fois le bon sens et l'humanité. Dans l'accident de Bassily, entre autres, où il y a eu mort d'hommes, votre rapporteur a été révolté de la froide indifférence avec laquelle il a été répondu à ceux qui y avaient perdu des parents.

Cela ne veut pas dire que l'État doive se substituer aux Sociétés d'assurances sur la vie et payer en proportion de la valeur personnelle des voyageurs blessés ou tués.

Le relevé suivant indique l'emploi du crédit de 7,000,000 de francs (loi du 17 juillet 1877) alloué pour l'amélioration des stations et dépendances des chemins de fer en exploitation.

N ^{os} des paragraphes de l'Exposé des motifs.	INDICATION	DATES	DEGRÉ	MONTANT	Observations.
	DES TRAVAUX.	de L'APPROBATION des marchés ou des autorisations.	D'AVANCEMENT.	de la DÉPENSE.	

1^o LOI DU 17 JUILLET 1877, § 48. CRÉDIT ALLOUÉ : 7,000,000 DE FRANCS.

Travaux restant à exécuter et terrains restant à acquérir.

1	MALINES.—Établissement de l'alimentation d'eau.	21 juillet 1879.	L'ordre d'exécution a été donné le 4 août. Il a été posé environ 1,500 mèl. de canalisation.	85,899 *	
2	Établissement de voies à la gare de Muysen.	15 août 1879.	Les travaux seront exécutés dès que l'on disposera des terrains nécessaires.	16,107 50	
	Nouvelles installations pour la commission de réception. Terrains.	11 mars 1879.	. . . . .	80,000 *	Aucun terrain n'est encore acquis. Des dix parcelles à emprendre deux sont en cours d'expropriation judiciaire. Les autres vont être acquises à l'amiable.
4	LOUVAIN. — Aménagement définitif.	20 janv. 1877.	Presque terminée. Pour achever les travaux, le hangar aux marchandises et le bâtiment provisoire doivent être démolis.	47,508 *	
5	TERMONDE. — Travaux divers pour l'aménagement de la station.	15 sept. 1878.	Les travaux de terrassements sont terminés; on s'occupe du ballastage et du relèvement des voies.	44,500 *	
6	TIRLEMONT. — Travaux d'aménagement.	1 ^{er} avril 1878.	Les travaux sont presque terminés, la somme liquidée est de fr. 19,887 79 cs.	21,640 12	
	Travaux divers pour l'aménagement.	15 août 1879.	Environ 3,500 ^{ms} de terrassements sont terminés.	25,489 59	
	Etablissement de deux voies de garage.	27 avril 1878.	Les deux voies sont construites en partie elles seront achevées aussitôt que les remblais pourront être terminés.	9,195 44	
	Aménagement de la station Terrains	11 sept. 1878.	. . . . .	45,000 *	Les acquisitions de terrains sont terminées. Une somme de 56,505 fr. 01 c'est liquidée. Il reste à payer des indemnités dues à des locataires et des frais de justice.

N° des paragraphes de l'Exposé des motifs.	INDICATION DES TRAVAUX	DATES de L'APPROBATION des marches ou des autorisations	DEGRE D'AVANCEMENT	MONTANT de la DEPENSE	Observations
8 (suite)	Établissement d'un chemin lateral au railway à Tir- lemont Terrains	9 nov 1878	.	4,000 .	Tous les terrains sont acquis, une somme de fr 2,780 20 c' a été liquidée Il reste à payer les indemnités dues à des locataires
9	BRUGES. — Construction d'un bâtiment des recettes avec gare couverte (pre- mière partie)	15 oct 1878	Une partie des fon- dations est termi- née	272,649 06	
10	RENAIX — Construction du bâtiment des recettes	11 juin 1878	Il reste à terminer la peinture de la fa- çade et la pose des papiers peints	34,586 50	
	LESSINES. — Aménage- ment de la station Ter- rains	4 oct 1877		00,000 .	Aucune acquisition n'est encore réalisée Des instances judiciaires sont entamées pour l'ex- propriation de huit par- celles
	Idem	25 mai 1878		15,000 .	Les négociations se poursuivent par l'achat des autres, au nombre de vingt-deux
	SOIGNIES. — Aménage- ment de la station Ter- rains.	11 juin 1878.		10,000 .	Aucune dépense n'est faite Des cinq parcelles à emprendre quatre vont être acquises à l'am- iable, une seule est en cours d'expropriation judiciaire
11	COURTRAI — Construc- tion d'une gare couverte	7 mai 1878	Terminé, à l'ex- ception de 1,700 car- reaux dont la pose est ajournée	15,000 .	
	TOURNAI — Éclairage du hangar et des voies.	9 juillet 1879	Ce travail est en voie d'achèvement	2,025 54	
13	TAVINNES — Aménagement définitif	30 avril 1878	L'exécution est très avancée, elle sera achevée à la bonne saison	1,171 85	Une somme de 9,100 francs est dépensée pour l'achat d'une parcelle Il vient d'être traité pour l'acquisition d'une autre parcelle Une troisième s'exproprie judiciai- rement Les négociations se poursuivent pour l'ac- quisition des autres au nombre de 59
	Aménagement définitif de la station Terrains	5 juillet 1878		200,500 .	
16	HAINF-S'-PAUL — Amé- nagement	17 janv 1879	Les terrassements sont terminés ainsi que les clôtures On acheve la pose et le ballastage des voies	51,742 68	Une seule parcelle est acquise pour le prix de fr 97 47 c' Des procès sont engagés pour l'ex- propriation de deux au- tres parcelles Les né- gociations sont suspen- dus provisoirement en ce qui concerne les ter- rains restant à acquérir, des modifications à ap- porter au plan approu- vé étant en ce moment à l'étude
	BRACQUEGNIES — Amé- nagement de la station Terrains	22 sept 1878	.	50,000 .	
18	GEMBLoux — Aménage- ment de la station Ter- rains	25 mars 1878	.	25,000 .	
21	RUMICOURT, FEXHE et BIERSET — Construc- tion d'abris pour voya- geurs	8 sept 1879	A Rumicourt et à Fexhe, les maçonne- ries de fondation sont terminées, et à Bierset et Awans les murs en élévation sont à 1 ^m 50 de hau- teur	15,599 .	Aucune dépense n'est faite Les cinq parcelles à emprendre sont en cours d'expropriation judiciaire

N° des paragraphes de l'Exposé des motifs.	INDICATION DES TRAVAUX.	DATES de L'APPROBATION des marchés ou des autorisations.	DEGRÉ D'AVANCEMENT.	MONTANT de la DÉPENSE.	Observations.
21 (suite).	ST-DENIS-BOVESSE. — Construction d'un abri pour voyageurs.	15 oct. 1879.	Les travaux ont été commencés, mais ils sont arrêtés par suite des gelées.	5,897 »	
	6 ^e GROUPE. — Construction d'abris pour voyageurs dans les stations de FOREST, RUYSBROECK, LOTU, BUYSINGEN, LEMBEQ et HESNUTÈRES.	28 déc. 1878.	Presque terminé, sauf l'abri de Ruysbroeck, qui n'a pu être commencé.	24,876 92	
	BERCHEM. — Construction d'un abri pour voyageurs. Terrains.	16 id.	. . . . .	7,000 »	Aucune dépense n'est faite. Une instance est en cours pour l'expropriation de la seule parcelle à entreprendre.
	FEXHE, ROSOUX et REMICOURT. — Construction de trois abris pour voyageurs. Terrains.	9 avril 1879.	. . . . .	6,000 »	
22	NAMUR. — Agrandissement de la remise aux locomotives.	27 mars 1879.	Il reste à terminer l'ardoisage et le vitrage des lanternes, les maçonneries de deux fosses et le pavage.	87,890 »	Une somme de 2,941 fr. 95 c' est liquidée pour les acquisitions de terrains de Remicourt et Fexhe qui sont terminées. Une instance est en cours pour l'expropriation judiciaire de la parcelle à entreprendre à Rosoux.

27. Travaux divers sur l'ensemble du réseau.

27	CHATELNEAU. — Agrandissement du hangar à marchandises	7 janv. 1878.	Terminé, sauf les peintures, dont l'exécution est ajournée.	44,354 95	
	BRUXELLES-OUEST. — Construction d'un hangar en fer.	9 juill. 1879.	Les terrassements sont commencés. Ce hangar est prévu complètement en fer. La partie métallique est en cours d'exécution à l'usine.	140,184 »	
	BIERGHES. — Aménagement provisoire de la station.	5 nov. 1879.	Les terrassements sont terminés sur une longueur de 610 ^m .	19,950 »	
	HAEREN. — Construction d'un bâtiment des recettes.	4 id.	Les terrassements sont exécutés et les maçonneries commencées.	45,758 »	
	TROOZ-AVAL. — Construction d'un bâtiment des recettes.	24 id.	L'ordre de mettre la main à l'œuvre sera donné dès que la saison le permettra.	68,200 »	
	PIÉTON. — Pavage de la cour aux marchandises.	16 juill. 1878.	Sera terminé après la démolition de l'ancien bâtiment des recettes.	5,475 60	
	LUTTRE. — Établissement de voies.	6 août 1878.	Il reste à ballaster et à placer une plaque tournante.	1,858 24	
	PÉRUWELZ et BASÉCLES. — Terrassements pour l'établissement de la double voie.	28 id.	On s'occupe du transport des terres.	4,758 82	

Nos des paragraphes de l'Exposé des motifs.	INDICATION DES TRAVAUX.	DATES de L'APPROBATION des marchés ou des autorisations.	DEGRÉ D'AVANCEMENT.	MONTANT de la DÉPENSE.	Observations.
27 (suite).	MEIRELBEKE. — Établissement de voies.	5 août 1879.	En cours d'exécution; sera terminé aussitôt que la saison le permettra.	6,110 20	
	SCHAERBEEK. — Établissement d'un chemin d'accès à la cour aux marchandises. Terrains.	27 fév. 1878.	.....	4,000 *	Tenu en instance en suite d'une réclamation de l'administration communale de Schaerbeek.
	TAMINES à GEMBLOUX. — Détournement d'un passage à niveau. Terrains.	3 janv. 1879.	.....	650 *	Aucune dépense n'est faite. Les acquisitions de terrains sont en cours.
	BEUZET. — Suppression d'un passage à niveau. Terrains.	16 fév. 1879.	.....	496 *	Même situation.

2° LOI DU 5 JUIN 1878, § 15. CRÉDIT ALLOUÉ : 5,500,000 FRANCS.

Travaux restant à exécuter.

1	SCHAERBEEK. — Établissement de voies.	24 mars 1879.	Les voies pouvant être posées en ce moment sont terminées. Les mauvais temps ont fait stater les travaux.	17,709 20	
	Agrandissement de la station. Terrains.	18 janv. 1879.	.....	80,000 *	Des instances sont entamées pour l'expropriation judiciaire des huit parcelles à emprendre.
2	LOUVAIN. — Établissement de trottoirs.	5 oct. 1878.	Presque terminés.	55,560 *	
	Peinture unie et décorative du bâtiment des recettes.	50 avril 1879.	Terminés, sauf une partie du lanterneau qui reste à peindre.	17,045 *	
	Construction d'urinoirs sous la gare couverte.	18 juill. 1879.	Sera terminé sous peu de jours.	9,975 *	
	Établissement de cinq voies.	5 août 1879.	Deux voies sont terminées et les trois autres commencées.	2,026 20	
5	VILVORDE. — Aménagement de la station. Terrains.	13 mars 1878.	.....	25,000 *	Les acquisitions sont terminées. Une somme de fr. 11,111 11 c ^a a été liquidée. Il reste à payer des frais de justice.
7	TIRLEMONT. — Établissement de voies destinées à relier la cour aux marchandises aux voies principales.	14 août 1879.	Sera terminé dans quelques jours.	1,150 *	
9	LANDEN. — Abaissement de voies; établissement de clôtures, etc.	16 mars 1879.	Les clôtures et une partie des voies sont établies.	9,681 95	
	Travaux de terrassements.	22 oct. 1879.	En cours d'exécution.	562 17	
10	VERVIERS-EST. — Ouverture de la station au service des voyageurs.	15 mars 1879.	Terminé sauf quelques petits travaux.	105,804 81	

Nes des paragraphes de l'Exposé des motifs.	INDICATION	DATES	DEGRÉ	MONTANT	Observations.
	DES TRAVAUX.	de L'APPROBATION des marchés ou des autorisations.	D'AVANCEMENT.	de la DÉPENSE.	
10 (suite).	Agrandissement de la station. — Terrains.	31 déc. 1878.	25,000 *	Aucune dépense n'est faite. Les négociations entamées n'ont pas encore abouti.
11	LIÈGE-VIVEGNIS. — Construction d'un hangar à marchandises.	8 sept. 1879.	Les murs en élévation de la 1 ^{re} partie sont terminés. Les fondations sont terminées sur tout le pourtour.	52,500 *	
	Agrandissement de la station. Terrains.	13 août 1878.	350,000 *	Une partie des acquisitions (61 parcelles) est terminée. Une somme de fr. 137,087 66 c ^s est liquidée. Des instances sont entamées pour l'expropriation de 57 parcelles. Les négociations se poursuivent pour l'achat des autres, au nombre de 23.
12	BRUGES. — Établissement d'un bâtiment des recettes avec gare couverte (deuxième partie).	15 oct. 1878.	La première partie est commencée (voir § 9 de la loi du 17 juillet 1877).	197,670 07	
14	BELLEM. — Aménagement de la station. Terrains.	2 mai 1879.	5,500 *	Aucune dépense n'est faite. Les négociations entamées n'ont pas encore abouti.
15	TOURNAL. — Établissement de voies.	29 avril 1879.	Il reste à poser 60 ^m de voies et 26 plaques tournantes.	15,754 70	
	Prolongement d'une voie .	4 juin 1879.	Retards jusqu'à la prise de possession du terrain nécessaire.	550 *	
18	JEMEPPE-SUR-SAMBRE. — Terrassements, empierrém ^{ts} , clôtures, etc.	29 sept. 1879.	Presque terminés.	2,757 50	
19	AUVELAIS. — Aménagement de la station. Terrains.	21 août 1879.	20,000 *	Rien n'est dépensé. On négocie l'achat des terrains. Une somme de 6,108 fr. 80 c ^s a été liquidée pour l'acquisition de 9 parcelles. Des instances sont en cours pour l'expropriation judiciaire de 6 parcelles. L'on négocie l'achat des autres au nombre de 27.
21	FLEURUS. — Aménagement de la station. Terrains.	22 déc. 1877.	. . . . .	50,000 *
25	TOURNAI. — Établissement d'appareils Saxby et Farmer.	9 avril 1879.	Il reste à fixer les connexions rigides aux aiguilles.	105,804 81	
	TERMONDE. — Établissement d'appareils Saxby et Farmer.	19 juill. 1879.	En cours d'exécution.	9,029 55	
	MALINES. — Établissement d'appareils Saxby et Farmer.	2 août 1879.	En cours d'exécution. Les 2 cabines à l'extérieur de la station sont construites.	78,092 18	

28. Travaux divers sur l'ensemble du réseau.

28	WAEREGHEM. — Construction d'un hangar à marchandises.	24 juin 1879.	Terminé à l'exception de l'avent vers la commune de Waereghem.	6,200 *
	ARLON. — Construction d'une rampe de chargement, trottoirs, etc.	29 juill. 1879.	Il reste les bordures des trottoirs à poser.	10,059 *

Nos des paragraphes de l'Exposé des motifs.	INDICATION DES TRAVAUX.	DATES de L'APPROBATION des marchés. ou des autorisations.	DEGRÉ D'AVANCEMENT.	MONTANT de la DÉPENSE.	Observations.
28 (suite)	Établissement de clôtures.	6 août 1879.	Presque terminés.	2,625 »	
	BOITSFORT. — Prolongement de 2 aqueducs.	20 juill. 1879.	Les travaux ont été entamés et interrompus à cause des mauvais temps. Ils seront repris aussitôt que possible.	3,500 »	
	NOIRHAT. — Création d'une station.	6 août 1879.	Les terrassements sont terminés.	20,990 »	
	MONS. — Fermeture de la façade longitudinale de la gare couverte.	8 id.	Les maçonneries des fondations sont faites.	18,650 »	
	TAMINES. — Construction d'un hangar à marchandises.	15 id.	Les maçonneries sont à une hauteur de 4 ^m 00 au-dessus des plinthes.	17,999 »	
	BAULERS. — Établissement d'une prise d'eau à Thynes.	50 id.	Les maçonneries sont terminées; la fouille est faite pour la pose de la conduite.	1,617 »	
	6 ^{me} GROUPE. — Construction d'aqueducs, de dalots, etc.	30 id.	En cours d'exécution.	4,378 20	
	JEMELLE. — Établissement des fondations d'un pont à poser et agrandissement de la chaufferie.	50 id.	L'agrandissement de la chaufferie est terminé. Les travaux sont statés à cause des gelées.	2,300 »	
	NEERWINDEN et ESEMAEL. — Construction d'abris pour voyageurs.	8 sept. 1879.	A Neerwinden, les murs en élévation sont à une hauteur de 1 ^m 50; à Esemael les maçonneries sont terminées.	9,247 »	
	GINGELOM. — Construction d'un abri pour voyageurs.	8 id.	Les maçonneries des fondations sont terminées.	4,885 »	
	ROSOUX-GOYER. — Construction d'un abri pour voyageurs.	8 id.	Les murs d'élévation sont à environ 0 ^m 60 de hauteur.	4,809 »	
	7 ^{me} GROUPE. — Construction de loges.	8 id.	Il reste à placer les châssis des fenêtres et des portes et à remplacer les voliges.	1,862 65	
	Construction de loges en briques et fer.	8 id.	La partie métallique est à pied d'œuvre.	4,773 20	
	ONOZ. — Revêtement du tunnel.	10 id.	Le revêtement de la première partie vers la station d'Onoz est presque terminé.	15,850 »	
	FONTAINE-L'ÉVÊQUE. — Construction d'une rampe de chargement.	29 id.	Les maçonneries sont terminées.	3,251 25	

N° des paragraphes de l'Exposé des motifs.	INDICATION DES TRAVAUX.	DATES de L'APPROBATION des marches ou des autorisations.	DEGRÉ D'AVANCEMENT	MONTANT de la DÉPENSE	Observations
	28 (suite)	<p>REYES — Etablissement de pavages dans la cour aux marchandises</p> <p>HOUDENG — Etablissement de pavages et de trottoirs</p> <p>MUYSEN — Prolongement d'un aqueduc, etc</p> <p>GAND — Construction d'un hangar au bois</p> <p>MESLIN - L'ÉVÊQUE — Suppression d'un passage à niveau</p> <p>DENDERLFFUW — Suppression de trois passages à niveau</p> <p>WATERLOO — Agrandissement de la cour aux marchandises</p> <p>Etablissement de voies de garage</p> <p>GHLIN — Installation du service des marchandises</p> <p>ARLON — Remaniement et pose de voies</p> <p>Etablissement d'un parc . .</p> <p>MESSANCY — Etablissement d'une passerelle sous une arche du pont de Messancy</p> <p>ONOZ. — Revêtement en maçonnerie du tunnel, surveillance des travaux ripage des voies, etc</p> <p>BEUZET — Suppression d'un passage à niveau.</p> <p>NEUVILLES, MASNUY-SI-PIERRE — Etablissement de trottoirs</p> <p>CAPPELLE-AU-BOIS — Suppression de passages à niveau</p> <p>NOIRHAT — Etablissement de voies</p>	<p>21 oct 1879</p> <p>21 id</p> <p>30 id.</p> <p>4 août 1879</p> <p>7 janv 1879</p> <p>16 id</p> <p>1^{er} avril 1879</p> <p>1 août 1879</p> <p>24 mai 1879.</p> <p>24 id</p> <p>1^{er} sept 1879</p> <p>13 juin 1879</p> <p>11 id</p> <p>21 id.</p> <p>25 id</p> <p>24 id.</p> <p>17 id.</p>	<p>En cours d'exécution</p> <p>Les pavés sont approvisionnés, 200^m de bordures posés</p> <p>Sera commencé dès que les terrains seront acquis</p> <p>Terminé, sauf la peinture des murs</p> <p>Les actes d'acquisition de terrains sont passés</p> <p>Les négociations ne sont pas encore entamées</p> <p>Les terrassements sont terminés les travaux touchent à leur fin</p> <p>Presque terminé il reste deux plaques tournantes à poser</p> <p>Il reste 1000^m de remblai à effectuer</p> <p>Les terrassements sont terminés et un premier relèvement de voies a été fait</p> <p>En cours d'exécution</p> <p>Sera terminé dans le courant de décembre</p> <p>En cours d'exécution, la voie est ripée</p> <p>Les négociations étant en cours pour l'achat du terrain, le travail ne peut être fait maintenant</p> <p>Sera terminé sous peu de jours</p> <p>L'achat des terrains est en cours de négociation</p> <p>Il y a 350^m de voie posés, le ballastage et la pose des voies seront terminés sous peu</p>	<p>1,889 »</p> <p>5,200 »</p> <p>2,290 »</p> <p>1,922 97</p> <p>905 96</p> <p>4,017 56</p> <p>2,262 65</p> <p>705 58</p> <p>15,282 52</p> <p>4,075 »</p> <p>1,135 20</p> <p>448 04</p> <p>1,647 »</p> <p>275 »</p> <p>335 78</p> <p>436 »</p> <p>1,325 50</p>

N ^{os} des paragraphes de l'Exposé des motifs.	INDICATION DES TRAVAUX.	DATES de L'APPROBATION des marchés ou des autorisations.	DEGRÉ D'AVANCEMENT.	MONTANT	Observations.
				de la DÉPENSE.	
28 (suite).	MUYSEN. — Travaux de terrassements.	29 juil. 1879.	Pas entamé, les terrains n'étant pas acquis.	10,000	
	FAURŒULX. — Déblais pour établissement du bâtiment des recettes.	4 août 1879.	Ces travaux sont commencés.	1,125 10	
	HAVINNES. — Fondations d'un pont à peser.	5 oct. 1879.	Il reste à effectuer le montage de l'appareil.	974 90	
	BRUXELLES-NORD. — Pavage du terre-plein circulaire de la place des nations.	18 nov. 1879.	Non commencé.	2,800	
	BOUSSU-HAINE. — Établissement d'une station.	16 août 1879.	Presque terminé.	2,914 72	

Terrains.

28	CHAUDFONTAINE. — Agrandissement de la station.	28 août 1878.	.....	2,600	Toutes les acquisitions sont faites. La somme de fr. 2,600 est liquidée. Il reste à payer des frais de justice.
	LEIGNON. — Établissement d'une station.	18 sept. 1878.	.....	5,000	Aucune somme n'est dépensée; neuf parcelles ont été cédées gratuitement à l'État; les autres, au nombre de neuf, sont en cours d'expropriation judiciaire.
	CHAPELLE-A-WATTINES. — Suppression d'un passage à niveau.	21 id.	.....	1,750 00	Aucun terrain n'est acquis. Les négociations entamées n'ont pas encore abouti.
	FAURŒULX. — Construction d'une gare.	16 oct. 1878.	.....	22,000	Une parcelle est acquise pour 5,000 francs. On négocie l'achat des autres terrains.
	NÉCHIN. — Aménagement de la station.	31 id.	.....	7,000	Aucune dépense n'est faite. Il vient d'être traité à l'amiable pour l'acquisition d'une parcelle. Des procès sont engagés pour l'expropriation des cinq autres.
	NOIRCHAT. — Établissement d'une station.	25 nov. 1878.	.....	11,000	Les acquisitions sont terminées. Une dépense de fr. 9,828 80 c ^t est liquidée.
	MEIRELBEKE. — Établissement d'un hangar.	20 id.	.....	42,551	Acquisitions en cours d'exécution.
	LE TROOZ. — Établissement de deux voies de garage.	6 déc. 1878.	.....	3,000	Acquisitions terminées. La somme de 3,000 francs est liquidée.
	BAULERS. — Établissement d'une prise d'eau.	7 janv. 1879.	.....	5,000	Les travaux seront exécutés incessamment.

Nos des paragraphes de l'Exposé des motifs.	INDICATION DES TRAVAUX.	DATES de L'APPROBATION des marchés ou des autorisations.	DEGRÉ D'AVANCEMENT.	MONTANT de la DÉPENSE.	Observations.
28 (suite).	MESLIN - L'ÉVÊQUE. — Suppression d'un passage à niveau.	7 janv. 1879.	.....	905 26	Les terrains sont ac- quis. Leur prix sera li- quidé sous peu.
	GREMBERGEN. — Aména- gement définitif de la station.	6 fév. 1879.	.....	20,000 *	Une somme de 7,757 fr. 20 c ^t est liquidée pour l'expropriation d'une par- celle. On négocie l'a- chat des autres parcelles au nombre de dix-neuf.
	CONTICH. — Aménage- ment de la station.	8 id.	.....	6,000 *	Une somme de 45,050 francs est liquidée pour l'expropriation d'une parcelle. On négocie l'achat des autres par- celles, au nombre de six.
	RIXENSART. — Aména- gement de la station.	20 id.	.....	10,000 *	Tenu en instance par suite de l'étude d'un nouveau projet réclamé par la commune.
	DENDERLEEUV. — Sup- pression de trois passages à niveau.	20 id.	.....	5,500 *	Les acquisitions ne sont pas encore enta- mées. Le chef de service doit répondre aux ob- servations présentées à l'enquête.
	RUYSBROECK. — Amé- nagement de la station.	28 id.	.....	11,000 *	Les négociations sont en cours.
	HAVRÉ-VILLE. — Aména- gement de la station.	5 mars 1879.	.....	3,000 *	Aucun terrain n'est acquis; des instances sont entamées pour l'expro- priation de quatre par- celles. On négocie l'a- chat des cinq autres.
	HAEKENDOEVER. — Sup- pression d'un passage à niveau.	2 id.	.....	3,514 27	Les acquisitions sont en cours de négocia- tion.
	BEUZET. — Élargissement d'une tranchée.	6 id.	.....	2,500 *	Tous les terrains sont acquis.
	HUY-STATTE. — Établis- sment d'un service de locomotives.	11 avril 1879.	.....	25,000 *	Une instance est en- tamée pour l'expro- priation judiciaire des par- celles nécessaires.
	HÉRINNES. — Détourne- ment de la rue d'En- ghien.	31 mai. 1879.	.....	500 *	Une parcelle est ac- quise, deux autres res- tent à acquérir.
	HUY-TILLEUL. — Aména- gement de la station.	15 juin 1879.	.....	51,000 *	Aucun terrain acquis; les négociations sont en cours.
	BRAINE-LE-COMTE. — Assèchement et consoli- dation des talus.	10 id.	.....	5,500 *	Comme ci-dessus.
	BOORTMEERBEEK. — Construction d'un abri pour voyageurs.	31 août 1879.	.....	681 45	Aucune dépense n'est faite. On négocie l'a- chat des deux parcelles nécessaires.
	FLÉNU - PRODUITS. — Aménagement de la sta- tion.	14 id.	.....	7,500 *	Rien n'est dépensé. Les négociations sont en cours.

N° des paragraphes de l'Exposé des motifs.	INDICATION DES TRAVAUX.	DATES de L'APPROBATION des marchés ou des autorisations.	DEGRÉ D'AVANCEMENT.	MONTANT	Observations.
				de la DÉPENSE.	
	WESPELAER. — Construc- tion d'un abri pour voya- geurs.	27 août 1879.	. . . . .	1,100 *	On négocie l'achat de la parcelle nécessaire.

5° LOI DU 4 AOUT 1879, § 45. CRÉDIT ALLOUÉ : 16,500,000 FRANCS.

Travaux en cours d'exécution et terrains à acquérir.

1	HIVERSIN A MARLOIE. — Construction d'une dou- ble voie.	29 sept. 1879.	Les entrepreneurs ont reçu l'ordre de commencer les tra- vaux le 1 ^{er} décem- bre, mais à cause des gelées et des neiges, ils n'ont pu mettre la main à l'œuvre.	575,000 *
	PÉPINSTER A SPA. — Études préalables aux travaux d'établissement de la double voie.	9 sept. 1879.	Presque termi- nées.	1,110 *
2	Fourniture de 50,000 ^{m²} de pierrailles.	14 août 1879.	En cours d'exécu- tion.	112,500 *
	Fourniture de 10,000 ^{m²} de pierrailles.	7 oct. 1879.	5,663 ^{m²} sont four- nis.	20,000 *
3	JUMET - BRULOTTE. — Établissement d'appareils Saxby et Farmer.	4 sept. 1879.	Sera commencé prochainement.	7,155 35
	Bifurcation vers Mon- ceau. — Établissement de ces appareils.	50 août 1879.	Presque terminé .	41,891 90
	LIÈGE-GUILLEMIN. Id.	10 oct. 1879.	Sera commencé prochainement.	110,840 28
	BRAGES. Id.	12 nov. 1879.	Id.	9,565 57
	MAFFLES. Id.	14 nov. 1879.	Id.	1,145 *
	COURTRAI. Id.	25 nov. 1879.	Id.	103,560 43
	OPWYCK. Id.	26 nov. 1879.	Id.	8,025 45
	DENDERLEEUV — Éta- blissement d'appareils Saxby et Farmer.	26 nov. 1879.	Sera commencé prochainement.	50,850 39
	IRCHONWELZ. — Id.	26 nov. 1879.	Id.	8,869 54
4	ETTERBEEK. — Construc- tion d'une station dite « des casernes. »	19 sept. 1879.	Les fondations du bâtiment des recet- tes sont commen- cées et les maçon- neries en élévation des lieux d'aisance sont terminées.	36,085 *
6	BERCHEM, WAVRE-S ^c - CATHERINE, EPPE- GHEM. — Construction d'abris pour voyageurs.	26 août 1879.	Les abris de Wa- vre et d'Eppegem sont presque termi- nés, celui de Berchem sera commencé à la bonne saison.	50,250 *

N ^{os} des paragraphes de l'Exposé des motifs.	INDICATION DES TRAVAUX.	DATES de L'APPROBATION des marchés ou des autorisations.	DEGRÉ D'AVANCEMENT.	MONTANT de la DÉPENSE.	Observations.
	6 (suite).	CUMPTICH, CORBEEK- LOO, WYGMAEL, BOORTMEERBEEK ET HAECHT. — Construc- tion d'abris pour voya- geurs.	17 sept. 1879.	Les maçonneries sont terminées à Cumptich, Corbeek- Loo, et Boortmeer- beek et la charpente est en cours d'exé- cution. Les travaux seront commencés prochainement à Wyg- mael et Haecht.	55,520 »
7	BRUXELLES - MIDI. — Construction d'une gale- rie couverte:	12 sept. 1879.	Les maçonneries des quatre pilastres sont terminées.	75,750 »	
	BRUXELLES - NORD. — Enlèvement de pavés.	25 nov. 1879.	Sera exécuté pro- chainement.	775 75	
	BRUXELLES (A.-V.). — Agrandissement de la sta- tion. — Terrains.	19 nov. 1879.	. . . . .	250,000 »	Aucune dépense n'est encore faite. Cinq par- celles seront expropriées judiciairement après l'ac- complissement des for- malités nécessaires. On négocie l'achat des au- tres terrains.
	LAEKEN. — Construction d'un bâtiment des rec- ettes.	9 oct. 1879.	Le gros déblai est terminé et les fouil- les pour fondations sont commencées.	70,644 »	
10	VILVORDE. — Construc- tion d'un ponceau et dé- placement d'un aqueduc.	10 nov. 1879.	Ces travaux seront commencés très- prochainement.	12,800 »	
11	MALINES. — Fourniture d'objets d'éclairage.	27 sept. 1879.	Presque terminés.	5,098 48	
	Démolition et reconstruc- tion de hangars.	30 oct. 1879.	L'ordre de com- mencer les travaux a été donné le 1 ^{er} dé- cembre courant.	58,750 »	
	Établissement de trottoirs.	19 nov. 1879.	L'ordre d'exécu- tion sera donné pro- chainement.	23,495 »	
	Établissement d'appareils d'éclairage au gaz.	18 juill. 1879.	En cours d'exécu- tion.	7,156 90	
	Parachèvement de la pose des voies de la gare de Muyssen.	4 sept. 1879.	La moitié des voies est posée.	3,350 »	
12	ANVERS-CENTRE. — Con- struction d'un bureau à marchandises.	19 sept. 1879.	Le montage de la charpente en fer est presque terminé, on s'occupe dans les ateliers de l'assem- blage provisoire des ouvrages de menui- serie.	34,678 »	
	ANVERS-DAM. — Con- struction d'un pavillon pour latrines.	8 nov. 1879	En cours d'exécu- tion; les murs de pourtours des fosses sont terminés.	1,945 »	
	ANVERS-EST. — Construc- tion d'une passerelle au passage à niveau de la rue du Vanneau.	26 nov. 1879.	Les travaux seront entamés à pied d'œu- vre dès que la saison le permettra.	29,945 »	
	ANVERS-BASSINS. — Éta- blissement d'une conduite d'alimentation d'eau.	26 nov. 1879.	Id.	6,277 28	

N° des paragraphes de l'Exposé des motifs.	INDICATION DES TRAVAUX.	DATES de L'APPROBATION des marchés. ou des autorisations.	DEGRÉ D'AVANCEMENT.	MONTANT de la DÉPENSE.	Observations.
	Construction d'une loge pour facteurs.	6 nov. 1879.	En cours d'exécution.	738 58	
15	TIRLEMONT. — Construction d'une voie d'accès à la remise aux locomotives.	10 sept. 1879.	L'une des voies est posée.	794 70	
14	LIÈGE-PALAIS. — Construction d'un hangar provisoire.	5 nov. 1879.	En cours d'exécution.	1,456 »	
16	TERMONDE. — Construction d'un hangar à marchandises.	19 id. 1879.	L'ordre d'exécution sera donné dès que la saison le permettra.	59,379 »	
	Établissement des voies . .	19 sept. 1879.	On s'occupe du ballastage et du relèvement des voies.	7,489 70	
17	MEIRELBEKE. — Construction d'une deuxième chaudière à vapeur.	8 nov. 1879.	La maçonnerie est commencée.	950 »	
18	BRUGES. — Construction d'un bâtiment des recettes avec gare couverte (3 ^e partie).	15 oct. 1878.	La première partie est commencée (voir § 9, loi du 17 juillet 1877).	279,480 87	
	Modifications des voies . .	28 id. 1879.	En cours d'exécution.	2,168 45	
19	OST ENDE. — Travaux dans la remise aux locomotives.	6 nov. 1879.	En cours d'exécution.	2,028 71	
20	TOURNAI. — Fourniture d'objets d'éclairage au gaz.	27 sept. 1879.	Presque terminé.	2,894 79	
	Établissement d'une voie en cul de sac. — Terrains.	6 nov. 1879.	. . . . .	1,000 »	Aucune dépense n'est faite; deux parcelles seront expropriées judiciairement après l'accomplissement des formalités. On négocie l'achat de la troisième et dernière parcelle.
25	BAUME. — Agrandissement de la station. — Terrains.	20 sept. 1879.	. . . . .	1,753 52	Rien n'est dépensé; les acquisitions sont en cours de négociations.
	HAINÉ-S ^t -PAUL. — Remblais aux abords du hangar.	11 oct. 1879.	En cours d'exécution, sera terminé prochainement.	590 »	
29	LANDEN. — Prolongement d'un viaduc.	4 déc. 1879.	Sera commencé quand la saison le permettra.	4,647 »	
30	HAL. — Aménagement de la station. — Terrains.	20 sept. 1879.	. . . . .	150,000 »	Rien n'est dépensé; les acquisitions sont en cours de négociations.
32	TONGRES. Fourniture de 260,000 pavés.	14 nov. 1879.	Commencé . . .	54,970 »	
	Établissement de voies . .	11 sept. 1879.	Il reste une partie de ballastage à effectuer	9,000 »	

N ^o des paragraphes de l'Exposé des motifs.	INDICATION	DATES	DEGRÉ	MONTANT	Observations.
	DES TRAVAUX.	de L'APPROBATION des marchés ou des autorisations.	D'AVANCEMENT.	de la DÉPENSE.	

33. Travaux divers sur l'ensemble du réseau.

FAURCEULX. — Construction d'un bâtiment des recettes.	3 sept. 1879.	En cours d'exécution.	6,600 »
MOUSTIER. — Travaux de terrassements de clôture, etc.	6 id.	Les travaux ont été commencé le 1 ^{er} octobre.	14,432 »
HOUDENG. — Modifications au bâtiment des recettes.	21 oct. 1879.	Presque terminé.	785 »
TROOZ. — Travaux de terrassement, etc.	21 id.	Il y a environ 3,000 ^m ² de terres enlevées.	17,520 »
MORLANWELZ. — Agrandissement du bâtiment des recettes.	50 id.	Une partie des fouilles est terminée, ainsi que la maçonnerie de la fosse jusqu'à la naissance de la voûte.	5,122 51
LOUVAIN. — Construction d'un bâtiment pour divers services.	50 id.	Les terrassements sont en cours d'exécution.	20,495 »
Continuation du service d'alimentation d'eau.	27 nov. 1879.	L'ordre de commencer les travaux sera donné aussitôt que le temps le permettra.	7,028 »
Construction d'égouts. . .	27 id.	Id.	13,010 »
LUTTRE. — Établissement d'un pavillon pour latrines, etc.	5 id.	Sera commencé dès que la saison le permettra.	0,596 »
FOUCHES — Travaux de terrassements de clôture, etc.	8 id.	Ces travaux seront exécutés dès que la saison le permettra.	17,944 »
7 ^e GROUPE. — Travaux de charpenterie et de menuiserie.	20 id.	En cours d'exécution.	7,180 »
6 ^e GROUPE. — Construction d'une maisonnette de garde.	26 id.	Ne peut être exécuté qu'après l'hiver.	5,200 »
VERTRYCK. — Établissement de clôtures, pavages, rampe, etc.	12 id.	Les fondations de la rampe et les pavages sont commencés.	15,447 »
CONTICH-EST. — Construction d'un bâtiment des recettes.	1 ^{re} dec. 1879.	Pas commencé.	25,717 »
COURTRAI. — Établissement de paratonnerres.	6 id.	Id.	4,115 »
LAVAUX. — Établissement d'un pavillon pour latrines.	9 id.	Id.	1,212 55

Nos des paragraphes de l'Exposé des motifs.	INDICATION DES TRAVAUX.	DATES de L'APPROBATION des marchés ou des autorisations.	DEGRÉ D'AVANCEMENT.	MONTANT de la DÉPENSE.	Observations.
	MONS. — Établissement d'un pont à peser les locomotives. Fondations.	9 déc. 1879.	Pas commencé.	2,885 »	
NIMY. — Travaux d'aménagement.	9 id.	Id.	20,615 »		
VERTRYCK. — Pavages. Modifications de voies.	30 août 1879.	Presque terminé.	3,003 47		
FOUCHES. — Remaniement de voies.	14 sept 1879.	Les travaux seront exécutés dès que la saison le permettra.	1,502 67		
LIMELETTE. — Suppression du passage à niveau du chemin n° 1.	25 août 1879.	Non commencé.	4,555 »		
MODAVE. — Établissement d'une voie d'évitement.	25 sept. 1879.	Id.	880 10		
CONTICH-EST. — Remblais autour du bâtiment des recettes.	26 id.	Ces remblais seront exécutés dès que la saison le permettra	3,189 56		
LIERRE. — Construction d'une deuxième voie de chargement.	5 oct. 1879.	La voie est établie, il reste le pavage à exécuter.	1,900 »		
MASNUY-S'-PIERRE. — Établissement de clôtures.	6 id.	Sera exécuté aussitôt que le temps le permettra.	704 40		
HAECHT. — Modifications aux voies de la station.	10 id.	Il reste à établir une partie du pavage et de la clôture ajournée à cause des mauvais temps.	665 71		
QUIÉVRAIN. — Construction d'aqueducs.	11 id.	Sera terminé sous peu.	697 57		
FALLAIS. — Travaux d'empierrement.	11 id.	Les pierrailles sont approvisionnées.	511 22		
NIMY. — Travaux de terrassement.	20 id.	Commencé. Sera terminé à la bonne saison.	5,600 »		
NESSONVAUX. — Établissement de clôtures en vieilles billes.	12 id.	En cours d'exécution.	958 26		
TILFF. — Établissement d'un fournil avec four à cuire le pain.	12 id.	Id.	554 05		
ANDERLUES. — Établissement de grillage en fer aux fenêtres du bâtiment des recettes.	12 id.	Id	567 12		
LILLOIS. — Établissement d'une voie de chargement.	20 id.	Les clôtures sont enlevées et une partie de la voie posée.	878 10		
TAVIERS. — Établissement de voies.	24 id.	L'enlèvement des clôtures et la pose des voies sont terminées sauf sur une longueur de 30 ^m 00.	1,264 85		
MONCEAU. — Construction d'un bout de voie.	29 id.	Exécution retardée à cause des mauvais temps.	246 20		

Nos des paragraphes de l'Exposé des motifs.	INDICATION DES TRAVAUX.	DATES de L'APPROBATION des marchés ou des autorisations.	DEGRÉ D'AVANCEMENT.	MONTANT	Observations.
				de la DÉPENSE.	
	ANSEGHEN et COUILLET. — Travaux divers.	30 oct. 1879.	Travail en cours d'exécution à Anseghem. Non commencé à Couillet.	000 01	
	JODOIGNE. — Remaniement de voies et établissement de voies nouvelles.	17 nov. 1879.	Sera exécuté dès que le temps le permettra.	545 0	
	BIERGHES. — Aménagement provisoire des voies.	14 id.	Les appareils dans les voies principales sont placés.	5,960 45	
	5 ^m GROUPE. — Établissement d'appareils à double transmission à la bifurcation du pont Hanotte.	18 id.	En cours d'exécution.	450 78	
	ZELE. — Démolition de la rampe, terrassements, etc.	26 id.	Sera exécuté dès que le temps le permettra.	5,000 85	

Terrains.

	LIMELETTE. Suppression du passage à niveau du chemin n° 1.	. . . . .	. . . . .	4,535 0	Rien n'est dépensé; les acquisitions ne sont pas encore entamées.
	NIMY. — Aménagement de la station.	17 sept. 1879.	. . . . .	14,000 0	Aucune dépense n'est encore faite. Une instance va être entamée pour l'expropriation judiciaire de deux parcelles, les autres terrains seront acquis à l'amiable.
	STAVELLOT. — Aménagement de la station.	20 id.	. . . . .	3,000 0	Aucune dépense n'est faite; les acquisitions sont en cours de négociation.
	LEUZE. — Détournement de la chaussée de Tournai.	16 oct. 1879.	. . . . .	15,000 0	Rien n'est encore fait. Le chef de service doit répondre aux observations présentées à l'enquête.
	ERQUELINNES. — Détournement du chemin n° 20. Terrains.	20 nov. 1879.	. . . . .	242 0	Aucune dépense n'est faite; les acquisitions sont en cours de négociations.
54	TIRLEMONT. — Construction d'une remise aux locomotives.	21 août 1879.	Les maçonneries en moellons sont presque terminés. Les travaux sont arrêtés par suite des gelées.	119,000 0	
	ANS. — Construction d'une habitation pour le fonctionnaire dirigeant l'atelier.	9 déc. 1879.	Pas commencé . .	15,095 0	
	SCHAERBEEK. — Construction d'une remise aux voitures.	11 id.	Id.	235,601 53	
	Établissement d'une cloison dans l'ancienne remise aux voitures.	11 id.	Id.	6,270 0	

Nos des paragraphes de l'Exposé des motifs.	INDICATION DES TRAVAUX.	DATES de L'APPROBATION des marchés ou des autorisations.	DEGRÉ D'AVANCEMENT.	MONTANT de la DÉPENSE.	Observations.
	Établissement d'une remise aux voitures, d'ateliers, etc. Terrains.	26 août. 1879.		240,000 *	Une somme de 9,907 fr. 78 c ^e est liquidée, vingt parcelles sont ac- quises. Des instances sont entamées pour l'ex- propriation judiciaire de seize parcelles. L'on né- gocie l'achat des autres au nombre de trente.
MALINES et MUYSSEN. — Établissement d'une re- mise aux voitures. Ter- rains.	23 id		125,000 *	Une somme de 52,925 fr. 94 c ^e est liquidée. Trois parcelles sont ac- quises. On exproprie ju- diciairement cinq autres. Les acquisitions restant à faire sont en cours de négociations.	

Il est à remarquer, dans ce tableau, que plusieurs des travaux urgents, compris dans la loi de 1877 et les lois postérieures, n'ont encore reçu aucun commencement d'exécution; d'autres ne sont pas même mentionnés, tandis que les efforts semblent avoir été concentrés sur d'autres points, urgents aussi peut-être et importants, mais certainement pas plus que les premiers.

Nous citerons, entre autres, Soignies, centre de vastes carrières; Tamines, centre de grandes exploitations de charbon; Gembloux, où rayonnent plusieurs chemins de fer; Fleurus, centre de carrières, de minières et de charbonnages, Ath où six lignes croisent leurs trains. La gare d'Ottignies, où déjà cinq lignes importantes se croisent et où des milliers de voyageurs doivent, chaque jour, changer de trains par tous les temps, avait été comprise dans les crédits de 1877 pour une somme de 76,000 francs, elle n'est pas mentionnée au tableau ci-dessus qui, probablement, contient encore d'autres lacunes qu'il serait trop long de rechercher.

Nous recommandons tous ces points à l'attention spéciale et bienveillante du Ministre des Travaux publics.

Sur les articles 73 et 74, section 5, contrôle des recettes, une remarque générale est à faire: il ne paraît pas de bonne règle, ni de bonne administration, que le contrôle des recettes et des dépenses soit fait par des personnes appartenant à une même administration.

Il semblerait plus naturel que ce contrôle fût confié à l'Administration des Finances, qui doit encaisser les fonds et les déboursier. En Angleterre, le contrôle général des recettes et dépenses des chemins de fer, exploités par des Compagnies privées cependant, est confié à des fonctionnaires comptables désignés par le *Board of Trade*, absolument indépendants des administrations de ces Compagnies.

Sans insister sur ce point, nous le signalons à l'attention de la Chambre et du Gouvernement.

CHAPITRE V.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

Art. 75 à 82. Les sections, ni la section centrale, n'ont présenté d'observations sur les articles relatifs à la poste, dont les services ont été considérablement étendus depuis qu'elle est mêlée aux transactions financières du pays par la collection des épargnes et leur restitution et par l'office de garçon de caisse et d'huissier qui a été adjoint à celui de facteur.

Le commerce et le pays s'applaudissent de cette réforme qui, sans aggraver dans une proportion trop grande le service de distribution des lettres, a rendu possible l'encaissement économique des petites créances dans toute l'étendue du territoire.

La poste est un véritable « service public, » parce que tout le monde, sans exception, peut en user aux mêmes prix et conditions quelque part qu'il réside.

Dans les grandes villes on a multiplié les distributions, parce que la vie y est plus active et que le temps y a une grande valeur; dans les localités de moindre importance on fait jusque quatre distributions par jour et dans le moindre hameau le facteur apparaît tous les jours, apportant journaux et lettres, journaux surtout attendus avec impatience, car ils sont les véritables liens de chacun avec le monde entier.

Les perfectionnements de détail qui restent à apporter çà et là se feront successivement à mesure qu'ils seront indiqués, et il reste peu à faire, pensons-nous, depuis le vote et l'application de la dernière loi. L'établissement de boîtes particulières serait utile dans tous les grands centres industriels et commerciaux.

La section centrale se fait un devoir de constater que l'Administration des postes fait tous ses efforts pour accomplir sa mission à la satisfaction de tous.

Le Département nous a fourni le relevé suivant des bureaux divers établis durant l'exercice.

Relevé nominatif des établissements de poste de toutes catégories, créés pendant l'année 1879.

PERCEPTIONS.

(Tournai station).

BUREAUX MIXTES.

Saint-Denis (Namur) Hamois, Hyon-Ciply, Obaix-Buzet, Ordange, Avins en Condroz, Baelen Shetke, Baulers, Bertrée-Avernas, Bodeghem-St-Martin, Bois-du-Luc, Bousval, Braives-Latinnes, Buvrines-Mont, Calevoet, Deerlyk, Desselghem, Deurle, Dieghem, Emptinne, Forrières, Fumal, Gendbrugge, Grandglise, Haelen, Heppen, Jusleville, Koekelberg, La Reid, Lillois, Mazy, Merbes-St^e-Marie, Monsville, Oostham-Quaedmechelen, Ormeignies, Papi-

gnies, Peissant-Piéton, Quatrecht, Reeth, Santbergen, Trazegnies et Velthem-Beysem.

SOUS-PERCEPTIONS.

Ben-Ahin, Bouffioulx, Carnières, Écaussines-d'Enghien, Geet-Betz, Hornu, Kieldrecht, Lendeledé, Lobbes, Lootenhulle, Rethy, Saint-Genois, Sleydinge, Tilleur, Tintigny, Vaux-sous-Chèvremont, Vierset, Villers-le-Gambon, Vracene, Watervliet, Warmonceau, Wavre-Notre-Dame, Lierneux, Herbeumont, Aerseele, Berchem-Saint-Agathe, Hamont, Lebbecke, Oignies, Opwyck.

BUREAUX DE DÉPÔT.

Becelaere, Berlaer, Burght, Couckelaere, Denderhautem, Denterghem, Everbecq, Forchies, Gaurain-Ramecroix, Haesdonck, Heusden (Flandre orientale), Jalhay, Laerne, Ledeghem, Marche-lez-Écaussines, Meerbeke, Oostacker, Rumbeke, Schoorisse, Schooten, Sirault, Sysseele, Villers-le-Bouillet, Wanfercée-Baulet, Handzaeme, Lessinghe, Lauwe.

Il n'en est pas des *télégraphes* comme de la poste. Jusqu'ici, ils sont restés au service du très-petit nombre et ne rendent guère de services généraux que par les facilités de correspondance rapide qu'ils offrent aux administrations publiques et au commerce général du pays. Le télégraphe n'est d'ailleurs pas appelé à rendre les mêmes services que la poste.

Une grande émotion a été jetée dans le monde des affaires par l'essai d'une réforme tentée au commencement de l'année, afin d'harmoniser notre système intérieur avec celui qui sera appliqué le 1^{er} avril prochain dans nos relations avec les télégraphes étrangers.

Cet essai avait encore un autre but, celui d'augmenter les revenus du service télégraphique, afin de combler le déficit qu'il donne chaque année au Trésor.

Le Ministre des Travaux publics ayant reconnu de bonne grâce et sans résistances inutiles que les réclamations générales des intéressés étaient fondées, il n'y a pas lieu d'examiner en détail une mesure qui n'existe plus. Toutefois, il a cru devoir maintenir l'aggravation de prix qui résultait de la réforme, dans une proportion plus forte, peut-être, qu'il ne l'avait proposée d'abord. En fait, le télégramme actuel est réduit à six ou sept mots utiles pour la grande majorité du public, et à neuf mots pour les négociants, banquiers ou industriels qui payent une redevance annuelle pour pouvoir user d'une adresse abrégée, celle de la firme. Mais toute autre personne doit indiquer le nom de la rue, le numéro de la maison et le nom de la personne, quelquefois le prénom, pour la distinguer des autres habitants de la même maison.

Avant le 1^{er} janvier, il restait quatorze ou quinze mots utiles dans chaque

télégramme de 50 centimes. La réduction est donc de plus de moitié. C'est trop. On devrait ne faire payer à tout le monde que deux mots pour l'adresse, quelque longue qu'elle soit, sauf aux télégraphistes à employer des abréviations faciles à trouver et à combiner pour réduire la transmission en quelques signes ou numéros. Par exemple, le nom de la ville ou du village, un numéro; si c'est une grande ville, le quartier télégraphique et postal, une lettre ou deux comme à Londres; le numéro de la rue dans ce quartier; le numéro de la maison dans la rue et le nom de la personne qui habite la maison; en tout, quatre signes qui équivalent à peine à dix lettres et un mot plus ou moins long.

Le public aurait ainsi huit mots disponibles pour une dépêche de 50 centimes: cela suffit dans la plupart des cas.

Le télégraphiste aurait à faire une nouvelle étude des grands centres de population; mais elle n'est pas même très-compiquée.

Pour réponse payée et le nombre des mots payés, un seul signe suffit; inutile donc d'en faire payer trois, à moins que ce nombre ne soit plus grand que la dépêche ordinaire, auquel cas un chiffre ajouté au signe doit suffire.

Une pétition datée de Nil-St-Vincent (Brabant), qui sera déposée sur le bureau pendant la discussion du Budget, réclame contre le taux des taxes supplémentaires qu'il faut payer lorsque le télégramme est adressé à une personne habitant au dehors de la zone de deux kilomètres.

Cette réclamation est très-naturelle, mais le Gouvernement répond qu'il ne peut entretenir dans tous les bureaux un personnel toujours disponible pour porter au loin des dépêches qui, dans certains d'entre eux, ne se présentent qu'une fois ou deux par an. Les dépêches lui coûteraient trop cher.

QUESTION.

On exige aujourd'hui une taxe spéciale très-élevée pour tout télégramme transporté à plus de deux kilomètres du bureau télégraphique. Ainsi des habitants de communes situées à trois, quatre ou cinq kilomètres des bureaux télégraphiques, voient les télégrammes qu'ils reçoivent, et qu'ils n'ont parfois pas demandés, taxés à 1 franc ou fr. 1 50 c et davantage, tandis que jusqu'à 2 kilomètres, il n'y a aucune surtaxe.

L'Administration a-t-elle examiné ces surtaxes de façon à rendre le télégramme accessible à une plus grande zone de territoire? Ne pourrait-on pas étendre d'abord la distance du transport à 2,500 mètres et fixer la surtaxe à 25 centimes pour les 2,500 premiers mètres en sus et 50 centimes pour toute distance au delà, dont le maximum serait porté à 7,500 mètres?

RÉPONSE.

Les télégrammes sont remis gratuitement dans le rayon de 2 kilomètres du bureau télégraphique d'arrivée, sans distinction de territoire. (En Angleterre, c'est un mille, 1609 mètres.)

En outre, les bureaux télégraphiques sont tenus de desservir sans frais, même à une distance supérieure de 2 kilomètres, toutes les habitations comprises dans l'agglomération continue de la ville, de la commune ou du hameau dont ils portent le nom.

En présence du tarif réduit dont jouissent les correspondances télégraphiques en Belgique, ce sont là des limites extrêmes que l'Administration ne peut pas dépasser, sous peine de voir encore s'augmenter le déficit provenant des télégrammes échangés à l'intérieur du royaume.

QUESTION.

La réponse en retour étant taxée à 25 centimes supplémentaires dans tous les cas.

RÉPONSE.

Pour les télégrammes à remettre au delà des limites ci-dessus, la règle générale est le transport par la poste, à partir du bureau d'arrivée, sans frais pour l'expéditeur ni pour le destinataire.

Lorsque l'expéditeur désire que son télégramme soit remis, dès son arrivée, par un message spécial, il doit insérer, dans l'adresse, l'indication *exprès* ou *exprès payé*, et il s'engage par là à payer les frais du transport.

Ces frais sont fixés, d'une manière générale, à 1 franc pour une distance de 2 à 5 kilomètres, plus 20 centimes pour chaque kilomètre en sus.

Les intéressés peuvent éviter ou atténuer les frais de l'espèce, en recourant à l'un des moyens suivants :

Ils peuvent indiquer par écrit, au bureau télégraphique, *dans la localité desservie par ce bureau*, une maison où les télégrammes à leur adresse doivent être portés et dont les habitants soient chargés d'en donner un reçu et de les faire parvenir au destinataire.

Ils peuvent également recourir à l'intervention du chef du bureau télégraphique, *pour traiter de gré à gré*, avec les exprès ordinaires ou avec une autre personne qui serait appelée au bureau chaque fois qu'il y a un télégramme à faire remettre à l'intéressé, la personne désignée agissant comme exprès et rapportant le reçu au bureau.

Par l'un ou l'autre arrangement, on obtient les avantages suivants :

Les télégrammes qui en font l'objet peuvent ne porter pour adresse que le *nom du destinataire et le nom du bureau télégraphique d'arrivée*, ce qui économise plusieurs mots.

Si la distance et les arrangements pris de gré à gré comportent une *réduction du prix des courses*, le destinataire en bénéficie.

On ne pourrait porter le rayon de distribution gratuite de 2,000 à 2,500 mètres, sans augmenter notablement les frais imposés à l'Administration.

D'un autre côté, à raison de 25 centimes pour une distance de 2,500 à 5,000 mètres et de 50 centimes jusqu'à 7,500 mètres, comme il est proposé, les bureaux éprouveraient souvent des difficultés pour trouver quelqu'un qui voulût bien se charger, à ces conditions, de la remise des télégrammes. Avec les taxes actuelles, il arrive déjà parfois que les bureaux

QUESTION.

—

RÉPONSE.

—

ne trouvent personne et doivent autoriser la perception de 50 p. 0/0 en plus pour des transports effectués la nuit ou par du mauvais temps. La perception de 25 centimes en plus, lorsque le destinataire chargerait le porteur de rapporter une réponse au bureau, cas qui se présente assez rarement, ne comblerait pas l'insuffisance de la rémunération.

Lorsqu'il s'est agi des télégraphes locaux, le rapporteur a fait remarquer que si l'on soumettait leur établissement à des formalités, à des autorisations et à des engagements administratifs, il ne s'en établirait pas. C'est ce qui est arrivé, même là où des demandes d'autorisation étaient en instance.

On a fait observer alors que les communications entre citoyens par télégraphe local ne concernaient pas plus l'administration publique que les communications personnelles de bouche à bouche ; que si les progrès de la science permettent, pour établir ces communications ou entretiens, de supprimer le déplacement des personnes et les pertes de temps qui en résultent, l'Administration n'a ni titre, ni excuse pour empêcher ce progrès de se réaliser chez nous comme il l'est déjà ailleurs.

Pourquoi ne pas laisser un village ou un hameau quelconque, qui se trouve à deux, quatre, six ou dix kilomètres d'une station télégraphique, se mettre en communication avec cette station par un fil économique et un appareil placé, soit à l'école, soit à la maison communale, soit même chez un boutiquier ou cabaretier ? Une mise de fonds de quelques centaines de francs suffirait pour mettre une commune écartée en communication directe avec tout le réseau national, et un supplément de 25 ou 30 centimes couvrirait largement la dépense pour peu que le besoin s'en fit sentir. En Angleterre, malgré le monopole du Gouvernement, des télégraphes particuliers relient les usines aux magasins, ceux-ci aux entrepôts, et ces télégraphes se transforment rapidement en téléphones qui dispensent de toute écriture.

Qu'on laisse donc établir librement des télégraphes et téléphones locaux sans aucune autre formalité que celles de droit commun et de la garantie à donner pour le paiement des taxes télégraphiques dues à l'État. Il sera temps de légiférer si des abus se produisent.

La section a encore adressé la question suivante sur l'emploi des poteaux métalliques, comme on le voit dans d'autres pays.

QUESTION.

—

A-t-on essayé en Belgique l'emploi des poteaux métalliques, notamment les vieux rails ?

RÉPONSE.

—

Le service des télégraphes a essayé l'emploi des poteaux en tôle (système Desgoffes) et des poteaux en fer de différents profils (simple T, double T, fer en u). Ces poteaux donnent lieu à certains inconvénients au point de vue du ser-

QUESTION

RÉPONSE.

vice; mais l'objection la plus grande qu'on puisse faire est l'élévation du prix. Cet élément joue un rôle si considérable dans la dépense annuelle, qu'en tenant compte même d'une durée très-grande pour le fer, il est plus économique d'employer les poteaux en bois.

Le télégraphe ne s'est pas servi de vieux rails comme poteaux.

En admettant que le prix des vieux rails soit actuellement de 11 francs les 100 kilogrammes, le prix d'un rail de 6 mètres (à 53 kil.) serait d'environ 2 francs le mètre. Ce poteau devrait être muni de traverses pour porter les tiges d'isolateurs; il y aurait des trous à percer, des boulons ou des rivets à fixer, et à peindre le rail au minium.

Enfin le poteau devrait être planté dans un socle en ciment.

Dans ces conditions, le poteau reviendrait à fr. 11 45 c; il pourrait porter huit fils et correspondrait comme hauteur et comme usage à un poteau en bois, n° 3 (de 7^m,50 de hauteur), dont le prix, préparation comprise, a été de fr. 5 55 c en 1879.

En admettant que le poteau en fer puisse durer cinquante ans, et celui en bois vingt ans (il peut durer plus de vingt-cinq ans), la dépense, provenant de l'emploi de vieux rails, serait convertie en annuité d'environ 95 centimes, tandis que celle du poteau en bois ne serait que de 45 centimes.

Une étude très-complète de cette question a été publiée dans les *Annales des Travaux publics*, t. XXXV, année 1877.

Le tableau suivant donne le relevé nominatif des bureaux télégraphiques créés ou rendus accessibles au public pendant l'année 1879.

Heppen.	Lommel.	Vaudignies.
Rooborst.	Merchtem.	Exaerde.
Bodeghem-St-Martin.	Opwyck.	Izel.
Trois-Ponts.	Velthem.	Libin.
Frasnes-lez-Gosselies.	Chaineux.	Meix-devant-Virton.
Haelen.	Oostkerke.	Merbes-St ^e -Marie.
Froidchapelle.	Eenaeme.	Moorsel.
Rèves.	Herent.	Sirault.
Tessengerloo	La Roche (Brabant).	Tertre-lez-Baudour.

Viesville.	Middelkerke.	* Neerlinter.
Vaux-sous-Chèvremont.	Surice.	* Uccle.
Overyssche.	Embresin.	* Forest (Midi).
Quévaucamps.	Herbeumont	* Berchem (Station).
Wavre-St ^e -Catherine.	Vieux-Campinaire.	* Angleur (État)
Wichelen.	Hamont.	* Borgerhout.
Geet-Betz.	Niel.	* Louvain (Bassin).
Idegem.	St-Gérard.	* St-Ghislain (Rivage).
Thy-le-Château.	Ordange.	* Verviers (Est).
Aus (Compagnie).	Pirange.	* Bruges (Bassin).
Eessen.	Fontaine-Valmont.	* Flénu (Central).
Flémalle (Grande).	Châtelet.	* Charleroi (Centre).
Ghlin.	Chièvres.	* La Planche.
Henri-Chapelle.	Durbuy.	* Commissariat de police de Laeken.
Lambusart.	Leupeghem.	* St-Nicolas (Ouest).
Lebbeke.	Moere.	

* Bureaux ouverts au départ seulement.

CHAPITRE VI. — MARINE.

Art. 87 à 91. La section a adressé sur ce chapitre des questions au Ministre des Travaux publics, qui y a répondu comme suit :

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>Dans le rapport sur le crédit de 700,000 francs alloué l'an dernier pour la construction d'un steamer à coque d'acier, on a attiré l'attention de l'administration sur plusieurs points essentiels de ce service, savoir :</p> <p>1° La forme de construction qui, en ne prenant qu'un faible tirant d'eau, assurerait un grand espace pour les voyageurs comme pour les marchandises, en même temps que la stabilité et la vitesse;</p> <p>2° Le confort des voyageurs, c'est-à-dire les installations les plus perfectionnées pour une traversée de 4 à 6 heures;</p> <p>3° Le tarif du passage, qui est beaucoup trop élevé, surtout pour la saison d'été et les voyages aller et retour.</p> <p>Quelle suite a été donnée à l'étude de ces points?</p>	<p>La concurrence que la ligne d'Ostende est appelée à soutenir contre les services étrangers, fait une loi à l'administration de ne rien négliger pour réaliser la plus grande somme possible de perfectionnements dans la construction de ce paquebot en acier.</p> <p>Les spécifications et les plans du nouveau navire ont été dressés, sans perte de temps, par l'ingénieur en chef de la marine. Ce fonctionnaire a été chargé d'aller en Angleterre étudier les plus récentes innovations dans les constructions navales et de rechercher si elles permettent d'adopter, pour les communications entre Ostende et Douvres, un type de bâtiment qui, tout en satisfaisant aux exigences du port d'Ostende, offre plus de ressources pour des installations spacieuses et, par conséquent, pour le confort des voyageurs.</p> <p>Il a pu constater qu'il est possible d'employer sur la ligne belge des navires de dimensions plus grandes, sans dépasser la limite de tirant d'eau imposée pour garantir des départs à heures fixes en tout état de la marée.</p>

QUESTION.

RÉPONSE.

A-t-on traité pour la construction du nouveau steamer en acier?

Prière de communiquer le cahier des charges.

Les avantages que présente le type définitivement proposé ne permettent point d'hésitation, mais l'approbation de la Législature est réservée, car il faudra solliciter un crédit complémentaire, lorsque l'adjudication publique en aura fourni les éléments.

Dans ces conditions nouvelles, le tonnage du paquebot sera porté à 800 tonneaux environ; il aura une longueur de 67^m,40 au lieu de 61 mètres et 8^m,58 de largeur au lieu de 7^m32. Le tirant d'eau ne sera que de 2^m,14. Avec de telles dimensions, on pourra améliorer considérablement les installations pour passagers, et faire usage des machines Compound de 4,800 chevaux, ce qui procurera une économie de combustible de 40 p. % avec une vitesse de 17 nœuds.

L'inconvénient, au point de vue des manœuvres, de ces dimensions plus grandes, sera largement compensé par l'établissement d'un gouvernail et de cabestans à vapeur.

La réduction des tarifs de passage d'Ostende à Douvres est décidée en principe; la mesure sera mise à exécution dans un avenir très-prochain.

L'administration n'a pas encore traité pour cette construction.

Le nouveau cahier des charges est à l'étude.

La Chambre apprendra, nous n'en doutons pas, avec le plus vif intérêt, que des améliorations importantes seront apportées au service du passage d'Ostende à Douvres, toujours menacé par la concurrence de Calais-Douvres. L'intérêt de maintenir, par la Belgique, le courant des voyageurs d'Allemagne vers l'Angleterre, l'Amérique et les pays d'outre-mer est évident, et c'est, pour cela, que la vigilance du service de la marine doit toujours être en éveil sur toutes les améliorations qui sont adoptées dans d'autres pays pour ces traversées maritimes.

Rien n'assurera mieux la conservation du courant des voyageurs par Ostende que la réduction des tarifs actuels, surtout pour les voyages d'aller et retour pendant la saison des bains. Le succès des tarifs réduits sur les fleuves, les baies et golfes d'Amérique est un gage certain du même succès chez nous pour un service qui s'adresse à une nation très-voyageuse de trente millions d'habitants, d'un côté du détroit, et de l'autre cinquante millions d'Allemands, de Belges, de Russes, de Suisses et de Français de l'Est.

Le courant des voyageurs ne tarde jamais à entraîner à sa suite un courant de petits et de gros colis.

L'administration de la marine, qui doit avoir déjà, dans ce moment, une réserve de vieux paquebots encore en état de service, ne pourrait-elle, de juillet à fin septembre, essayer d'un service côtier de plaisance et d'utilité entre Blankenberghe et Nieuport, une ou deux fois par semaine, assez régulièrement pour que les habitants, comme les baigneurs, puissent régler leur temps quelques jours à l'avance? Un tarif modéré assurerait à ce service une grande clientèle, au moins par les jours de beau temps.

Une autre question sur ce service a éclairci un point obscur des développements des articles de ce chapitre.

QUESTION.

—

L'article 91 comprend-il l'entretien et les réparations du matériel, comme c'est à supposer, aucun poste n'étant spécialement affecté à ce service?

Comment se fait l'entretien?

Est-ce en régie ou par adjudication?

RÉPONSE.

—

L'article 91 comprend l'entretien et les réparations.

Cela résulte des développements du Budget (litt. b de cet article).

Les travaux importants sont mis en adjudication publique, mais les réparations partielles et les travaux courants d'entretien sont effectués par les ouvriers du génie maritime, pour éviter des retards qui compromettraient la régularité des communications.

Le tableau suivant des remises faites aux différents services maritimes en 1878 et 1879 donne le détail de l'emploi de la somme pétitionnée par l'article 89.

Remises payées aux différents services de la marine en 1878 et 1879.

SERVICES.	1878.	1879.	Observations.
I. Remises aux receveurs, encaisseurs, etc., chargés de la perception des produits des divers services	26,900 "	27,500 "	
II. Autres agents payés par remises ou recevant des vacances :			
A. Pilotage	1,248,521 06	1,298,285 20	Pour les deux derniers mois de 1879, l'administration a pris la moyenne des mois précédents.
B. Remorque	3,000 "	3,000 "	
C. Sauvetage	3,146 "	2,504 90	
D. Police maritime	11,488 80	11,924 07	
E. Malles entre Ostende et Douvres	18,264 50	18,261 30	
TOTAUX	1,511,520 36	1,361,475 47	
AUGMENTATION DE	50,155 11		L'augmentation de remises est le résultat de l'accroissement des recettes en 1879.

Les derniers chapitres et articles du Budget n'ont donné lieu à aucune observation ni question, ils ont été adoptés par la section centrale.

Il ne reste donc plus qu'à examiner l'ensemble de la situation financière des divers services afin de permettre à la Chambre de voter en complète connaissance de cause.

Il eût été fâcheux, pour cet examen, que nous fussions réduits à comparer le Budget de 1880 avec les résultats de l'exploitation en 1878. Cela eût rendu la tâche du rapporteur très-difficile, car, à tout moment, il se fût trouvé en présence de situations modifiées ou changées du tout au tout et avec lesquelles les comparaisons n'eussent plus été possibles.

Cette fois pourtant, il doit à l'empressement obligeant et bienveillant de l'honorable chef du Département, le relevé suivant des recettes et des dépenses effectuées par le Département des Travaux publics en 1879.

Ces documents, bien qu'ils ne soient pas tout à fait complets, serviront cependant mieux que ceux du rapport de l'année précédente, à éclairer la Chambre sur les chiffres pour 1880.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

État indiquant, par nature de produits, les recettes approximatives, pour compte de l'État (y compris les droits constatés au profit du Trésor), effectuées pendant l'exercice 1879.

NATURE DES PRODUITS.	RECETTES.	Observations.
Chemin de fer	95,260,000 *	Chiffre approximatif.
Télégraphes électriques	2,301,488 *	
Postes	6,547,815 *	Dédution faite de la part attribuée au fond communal, soit 4,305,000 francs.
Service des paquebots de l'État entre Ostende et Douvres.	745,000 *	Chiffre approximatif.
Droits de pilotage	1,745,252 63	
Droits de fanal	623,350 54	
Droits de police maritime	06,337 36	
Passage d'eau d'Anvers à la Tête-de-Flandre	45,756 05	
Abonnement des provinces, etc., pour le service des ponts et chaussées	42,815 32	
Quote-part de la ville d'Ostende dans les frais de manœuvre des écluses des bassins de commerce	1,360 *	
TOTAL	107,407,161 50	

Tableau renseignant, par chapitre du Budget, les dépenses faites et engagées au 31 décembre 1879, à charge de l'exercice 1879.

Chapitres.	SERVICES.	CRÉDITS votés.	DÉPENSES faites et engagées.	DIFFÉRENCES.	
				Excédants.	Insuffisances.
I.	Administration centrale	1,786,799	1,811,799	•	25,000
II.	Ponts et chaussées. — Bâtiments civils . . .	10,045,648	10,450,555	515,995	•
III.	Mines	410,010	410,810	•	800
IV.	Chemins de fer	57,658,379	57,659,901	18,478	•
V.	Postes et télégraphes.	10,016,446	10,075,758	•	57,312
VI.	Marine	3,270,570	3,598,159 59	•	127,769 39
VII.	Commission des procédés nouveaux. — Com- mission des <i>Annales des travaux publics</i> . — Comité du contentieux.	19,200	8,545 50	3,854 50	•
VIII.	Traitements de disponibilité	74,000	74,000	•	•
IX.	Pensions	19,000	12,000	7,000	•
X.	Secours	29,500	29,500	•	•
XI.	Dépenses imprévues	18,000	18,000	•	•
		84,240,352	85,907,007 89	544,225 50	210,881 39
			Excédant.	353,344 11	

Nous ne doutons pas que la Chambre ne soit satisfaite de pouvoir comparer le Budget proposé pour 1880 aux faits réalisés, en 1879, et non plus à ceux de 1878. Ce progrès est la preuve qu'il n'est pas plus impossible en Belgique, qu'il ne l'est en Angleterre, de mettre sous les yeux des actionnaires de l'État, c'est-à-dire des contribuables, le bilan et le compte des profits et pertes de l'administration des chemins de fer, dès le mois de janvier.

En Angleterre, la plupart des Compagnies ont déjà tenu leurs assemblées générales et déclaré leurs dividendes pour le second semestre de l'exercice écoulé. Les vérificateurs du *Board of trade* ont contrôlé les livres et les comptes, les directeurs ont fait leurs rapports et les assemblées ont voté l'approbation des comptes et du bilan ; il s'agit parfois de recettes doubles des nôtres sur un réseau plus étendu et tout aussi compliqué de reprises, de locations et d'exploitation à compte commun.

Comment ces Compagnies sont-elles parvenues à se rendre si promptement compte des résultats de leur exploitation et comment la vérification en bloc de leurs comptes est-elle devenue si facile pour tout le monde ? Par l'adoption d'un système uniforme de compte rendu et de bilan imposé par acte du Parlement à toutes les Compagnies de chemins de fer, par suite de la défense qui leur a été faite, à la même époque, d'imputer sur le compte de premier établissement, certains frais d'entretien et d'amélioration qui devaient l'être sur le compte de l'exploitation à charge des revenus annuels.

Les comptes sont précédés d'un rapport très-succinct des directeurs donnant l'explication sommaire des modifications survenues dans l'année et qu'il faut connaître pour comprendre les changements dans le résultat des comptes. Ce rapport est suivi des « certificats » des directeurs de l'exploitation, des ingénieurs de la voie et du mouvement ou des travaux en cours d'exécution, s'il y en a ; il comprend aussi un aperçu des demandes faites au Parlement et de la suite qui y a été donnée, ainsi que des opérations financières, en dehors de l'exploitation, qui auraient eu lieu dans le semestre ou l'année.

Les comptes proprement dits comprennent :

- 1° Compte capital, divisé en capital *autorisé* et capital *émis*, celui-ci se subdivisant en *actions* de diverses natures et *obligations* ou emprunts ;
- 2° Le compte particulier des actions ordinaires et privilégiées ;
- 3° Le compte des emprunts (*obligations* diverses) ;
- 4° Les recettes et dépenses pour compte du capital ;
- 5° Les détails des dépenses pour ce compte, pendant le semestre ;
- 6° Le tableau du matériel roulant de l'exploitation ;
- 7° L'estimation des dépenses restant à faire sur le capital du premier établissement ;
- 8° Le tableau des sommes que la Compagnie est encore autorisée à lever par les actes du Parlement ;
- 9° Le compte des recettes et des dépenses ; du trafic et du revenu du semestre ;
- 10° Le compte du revenu net ;
- 11° L'appropriation du revenu net ou disponible proposée aux actionnaires pour former le dividende ;

12° Tableaux succincts des dépenses suivantes :

A. Entretien et maintien de la voie et des travaux d'art ;

B. Dépenses pour la force motrice ;

C. Entretien et renouvellement des voitures et wagons.

D. Dépenses du trafic ;

E. Frais généraux ;

13° Balance du compte Profits et Pertes ;

14° Étendue des voies autorisées, construites, en construction et exploitées ;

15° Tableau du mouvement des trains de voyageurs et de marchandises.

Le tout occupe huit à dix pages in-folio pliable en quatre, y compris la liste des directeurs, des auditeurs et des principaux fonctionnaires.

Les tableaux des comptes n'occupent que cinq pages. D'autres Compagnies ont adopté le format in-8°. Les comptes y prennent de douze à seize pages.

En adoptant de nouvelles formules le Ministre des Travaux publics tend évidemment à se rapprocher de ces simplifications et nous ne doutons pas qu'il n'arrive à fournir aux Chambres tous les ans, au mois de janvier, le compte, très-approximatif, tout au moins, des recettes et des dépenses de l'exercice écoulé.

L'idée d'établir la comptabilité de l'exploitation des chemins de fer pour compte de l'État sur des bases commerciales et d'après les formules reconnues les plus simples et les meilleures par le commerce et l'industrie, a souvent été préconisée dans les Chambres et déjà le Ministre précédent avait fait faire un grand pas à cette question plus importante qu'elle ne paraît au premier abord. Le Ministre actuel l'a mise en pratique et y persévérera.

Le premier résultat de cette modification a été de faire rentrer dans les comptes des chemins de fer de l'État, comme capital dépensé, une somme très-importante empruntée aux ressources « ordinaires » et dont les intérêts et les frais étaient supportés par les contribuables. Ce compte s'est élevé jusqu'à 89 millions.

Le Trésor public est donc devenu, dans le nouveau système, le *banquier* de l'administration des chemins de fer, laquelle, en conformité des articles 5 de la loi du 1^{er} mai 1834 et du 12 avril 1835, est tenue de verser au Trésor les produits des péages qui doivent servir à couvrir l'intérêt et l'amortissement des capitaux des emprunts qui ont servi à construire et à meubler la route.

Les capitaux provenant « des ressources ordinaires » qui, en fait, provenaient de l'emprunt puisque l'État devait emprunter pour une foule d'autres besoins, produiront donc désormais intérêt, et si le Trésor public est appelé à y pourvoir, il en rendra compte aux Chambres.

On rentrera, de cette façon, dans la vérité des choses et le pays connaîtra la situation vraie de l'entreprise des transports pour compte de l'État, c'est-à-dire des contribuables.

Le premier résultat de cette comptabilité nouvelle a été de constater pour l'exercice 1878 un excédant de dépenses sur les recettes de fr. 5,542,401 87 c.

Il y a longtemps que ces insuffisances étaient signalées, mais les membres des Chambres n'ont pas toujours les éléments ou le temps nécessaires pour les rechercher dans le fatras des documents officiels.

Le Gouvernement sera désormais plus fort, en présence d'une situation constatée, pour prendre les mesures nécessaires pour qu'elle ne s'aggrave pas.

Il ne faut pas se dissimuler pourtant qu'il sera fort difficile d'empêcher que cette situation ne dure pendant longtemps encore. Le nombre des voies nouvelles en construction est encore considérable et peu de ces voies donneront lieu à un trafic nouveau. Les chemins seront raccourcis, c'est incontestable, mais les transports pourront tout au plus recevoir certains développements. Et, d'autre part, ne travaille-t-on pas aussi à enlever aux chemins de fer les transports pondéreux dans l'espoir chimérique, il faut l'espérer, de forcer les chemins de l'État à transporter à perte, comme si l'impôt et la dette n'étaient pas plus onéreux et plus redoutables pour l'industrie et surtout pour l'agriculture que des tarifs rémunérateurs.

Notons en passant, parce que l'occasion se présente, que les chemins de fer en France, en Angleterre et ailleurs ont à supporter des charges dont sont exempts les nôtres. Tous les réseaux anglais doivent porter, au compte des frais d'exploitation, des sommes très-importantes pour taxes locales et générales; c'est ainsi que nous trouvons au compte semestriel du *Great Western* :

Taxes et charges locales.	liv. st.	63,488 16 ^s 11 ^d
et pour les droits du Gouvernement.		55,818 17 ^s 9 ^d
		<hr/>
TOTAL.	liv. st.	119,307 14 ^s 8 ^d

en francs 3,012,500 pour six mois, soit 6,025,000 francs par an.

Nous trouvons dans le compte des frais généraux de la Compagnie du Nord de la France les postes suivants qui ne se trouvent pas dans les comptes belges :

Assurances et contributions	fr.	533,136 02
Réserve spéciale pour les retraites		506,480 51
Abonnement au timbre pour les obligations.		578,608 59
		<hr/>
TOTAL.	fr.	1,618,225 12

qui entrent dans les 45 p. % des frais d'exploitation.

La part de l'État, sur les voyageurs seulement, par les chemins du Nord Français, s'est élevée, en 1878, à 4,376,768 francs; ce qui porte à près de six millions les impôts et charges que supporte cette exploitation et dont la nôtre est exempte.

Le Budget des Voies et Moyens estime à 94,750,000 francs les produits des chemins de fer, en 1880, soit une augmentation de 1,750,000 francs sur les prévisions de 1879 et, comme nous l'avons vu plus haut, 510,000 francs de moins que les recettes réalisées en 1879.

Les dépenses prévues, pour le même exercice, étant de 60,207,807 francs l'excédant disponible pour payer les intérêts et amortissement serait de 34,542,000 francs environ.

Les intérêts sur avances du Trésor, les annuités, les amortissements d'avances

du Trésor et des annuités se sont élevés en 1878 à fr. 58,522,587 57 c., somme qui sera nécessairement augmentée en 1879 et en 1880 par les avances considérables que doit faire le Trésor à mesure de la continuation et de l'achèvement des travaux en cours; on peut prévoir pour l'exercice de 1880 un déficit nouveau de quatre et demi à cinq millions de francs, en supposant que les dépenses prévues ne soient pas dépassées et qu'aucun crédit supplémentaire ne nous soit demandé, ce qui est assez peu probable en présence de la hausse du prix de toutes choses à laquelle nous assistons.

D'autre part, pourtant, il est très-probable que l'année 1880 amènera un accroissement de recettes assez considérable pour atténuer, dans une certaine mesure, ce déficit.

Si des chemins de fer nous passons aux postes, nous trouvons la situation suivante :

Prévisions des recettes.	fr. 10,800,000 »
Déduisant la part du fonds communal	4,280,400 »
	RESTE . . . fr. 6,519,600 »
Dépenses prévues au Budget (1).	7,450,854 »
	DÉFICIT . . . fr. 931,254 »

La poste jouit du transport gratuit sur les chemins de fer, même concédés, tandis qu'en Angleterre tout au moins, sinon en France, elle doit payer les frais de transport aux Compagnies. Mais d'autre part, malgré la modicité extrême de ses tarifs, elle cède 41 p. % de son revenu brut au fonds communal dont profitent les moindres hameaux; il n'y a donc pas lieu de la chicaner sur un déficit qui finira par se combler à la longue.

Les Télégraphes sont portés, comme recette, au Budget des Voies et Moyens de 1880 pour 2,252,800 francs, et, comme dépense, au Budget des Travaux publics, pour 2,881,459 francs, y compris la moitié des services communs (2), soit un déficit de 628,659 francs. Mais on doit tenir grand compte de ce fait que les télégraphes font gratuitement tout le service des dépêches de l'État.

La réforme essayée en janvier et modifiée, à partir de février, comblera-t-elle cette différence de près du cinquième des dépenses? La note explicative laisse entrevoir une diminution de revenu du côté des télégraphes internationaux qui laissaient un large bénéfice; mais il est plus probable qu'une diminution notable des tarifs augmentera énormément le nombre des télégrammes pour l'étranger, beaucoup plus utiles que dans l'intérieur du pays où la poste est presque aussi expéditive que le télégraphe et coûte infiniment moins cher. Il se peut donc que l'aggravation du prix des télégrammes intérieurs nuise aux recettes, surtout s'il ne reste que six ou sept mots utiles

(1) Un amendement présenté, par lettre du 11 décembre 1879, a majoré le chiffre primitif de 125,110 francs.

(2) Amendement du 5 janvier 1880.

pour 50 centimes, tandis que l'abaissement des prix pour l'étranger augmente notablement ses produits.

Dans aucun tarif du continent on ne trouve, croyons-nous, de faveur spéciale accordée pour les télégrammes de la presse; aussi celle-ci en use-t-elle beaucoup moins qu'elle ne le ferait si elle était traitée comme un service public. On n'hésite pas à accorder la gratuité à des centaines de milliers de télégrammes infiniment moins utiles à la généralité que les informations que pourrait recueillir la presse, si les télégrammes lui coûtaient moins cher. En Amérique, où les télégraphes sont des entreprises privées et concurrentes, la presse est beaucoup mieux traitée qu'en Europe; aussi voit-on des pages entières de télégrammes dans les grands journaux de New-York et des autres cités commerciales.

On oublie trop souvent, de ce côté de l'Atlantique, que la presse est un service plus public, plus utile, plus nécessaire à tous que les trois quarts des rouages administratifs, et que, par conséquent, c'est le public tout entier qui profiterait des facilités qui seraient accordées à la presse.

Dans les dépenses du télégraphe ne sont pas compris l'intérêt du capital de fr. 3,913,090 10 c^s, qui y était employé à la fin de 1878, soit, à 4 p. o/o, 160,000 francs, plus 50,000 francs pour amortissement, ce qui porterait le déficit total à plus de 800,000 francs.

La Marine, c'est-à-dire les paquebots d'Ostende à Douvres, sont portés en recette pour 800,000 francs.

Les dépenses afférant à ce service sont confondues avec celles d'autres branches entièrement distinctes; aucune explication ne permet, sans l'assistance de l'administration, de les séparer exactement.

D'après les développements du Budget, ces dépenses consisteraient : 1^o en une partie dans la direction centrale du service; supposons

1/8 environ.	fr.	30,000	»
2 ^o Une part des services spéciaux, disons 2/10		318,246	»
3 ^o Une part des traitements et salaires 1/3		56,400	»
4 ^o Une part de l'article 91, disons 3/4.		721,128	»
		<hr/>	
TOTAL.	fr.	1,126,374	»

Si cette appréciation est à peu près exacte (l'administration pourra donner les chiffres précis au prochain Budget), la perte à prévoir, sur ce service, serait de 326,000 francs, non compris l'intérêt du capital fr. 8,862,473 09 c^s immobilisé dans le matériel. Ce service est absolument indispensable; on doit le considérer, par rapport à notre système commercial et à nos chemins de fer, comme un ouvrage d'art coûteux, un pont qui sert à nous relier directement au système des chemins anglais.

Il est probable que si notre réseau avait été entre les mains d'une Compagnie, le conseil d'administration se serait entendu au moins avec l'une des deux Compagnies correspondantes anglaises, pour lui faire supporter une partie des frais.

Cette revue sommaire de tous ces services nous montre que tous sont en perte, même en ne comprenant que pour mémoire l'intérêt des capitaux engagés. Les chemins de fer seuls payent une partie de leurs intérêts. Il n'est pas douteux que les mêmes services confiés à l'activité intéressée de particuliers donneraient des bénéfices et très-probablement, pour ne pas dire certainement, donneraient, en même temps, une plus grande somme d'utilité à ceux qui s'en serviraient, car l'intérêt privé sait mieux se plier aux exigences variables du commerce et de l'industrie, tandis que les administrations publiques se croient volontiers supérieures à ces mesquines préoccupations et prennent trop souvent leur montre pour mesure de leur activité.

La tâche du Ministre et des Chambres est donc de veiller sans cesse à ce que ces services rendent à l'industrie, au commerce et à l'agriculture du pays toute l'utilité qu'ils peuvent en attendre et qu'ils ne restent pas trop longtemps grevés des intérêts et de l'amortissement de premier établissement. On trouvera à la suite de ce rapport, annexe III, p. 135, la note explicative et le Budget amendé par M. le Ministre des Travaux publics.

Notre tâche est à peu près terminée. — Il nous reste, pour mettre la Chambre en mesure d'être complètement renseignée sur la situation et sur les progrès réalisés depuis la dernière session, de mettre ci-après divers tableaux fournis par l'administration, sur l'état d'avancement des chemins de fer projetés ou en construction; le matériel commandé en 1879, les appareils Saxby et les abris pour voyageurs, établis dans le même exercice, et enfin le mouvement du bureau des renseignements commerciaux.

La Chambre et le pays pourront se convaincre, par l'examen très-résumé qui précède, que le Ministère des Travaux publics a réalisé, dans l'exercice qui vient de finir, de notables progrès dans toutes les branches de son activité et que si, au point de vue financier, il n'a pas donné des résultats complètement satisfaisants, le travail national y a trouvé, en toutes circonstances, un auxiliaire dévoué.

§ 1^{er}.

Les lignes à construire en vertu de la convention-loi des 1^{er}/26 juin 1877, par la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi des 25 avril/5 juin 1870), mesurent 136,409^m.42, se subdivisant comme suit (voir les détails au tableau I):

Sections livrées à l'État afin d'exploitation en 1877	5,644 ^m . »
— — — — — 1878	»
— — — — — 1879	95,140 ^m .42
— restant à livrer	35,625 ^m . »
	<hr/>
TOTAL	136,409 ^m .42
	<hr/>

La valeur de ces lignes, évaluées sur le pied de 200,000 francs par kilomètre, est de 27,281,884 francs. La valeur des travaux faits au 1^{er} janvier 1880 est de 23,905,369 francs; celle des travaux restant à faire est de

5,576,515 francs. La valeur des travaux faits au 1^{er} janvier 1879 était de 17,243,563 francs. La valeur des travaux effectués pendant l'année 1879 est de 6,661,806 francs. Au 1^{er} janvier 1880, les travaux sont faits à concurrence de 88 p. %; il reste des travaux à faire à concurrence de 12 p. %.

Les 35,625 mètres de sections restant à livrer comprennent :

a. La section de Marcinelle à Jumet, qui est terminée et qui pourra être ouverte à l'exploitation dans quelques jours.	4,705 ^{m.} »
b et c. Deux sections fort avancées et qui seront très-prochainement achevées, savoir :	
Mont-Sainte-Geneviève à Lobbes	4,038 ^{m.} »
Courcelles (centre) à Gosselies (ville) et à Jumet	6,734 ^{m.} »
d. La section de la Providence à la Planche, dont l'exécution est retardée par suite de l'opposition très-vive que certains établissements industriels font à l'exécution du projet approuvé: une nouvelle combinaison a été étudiée en vue de donner satisfaction aux opposants; il sera très-prochainement statué à cet égard et, que le projet actuellement approuvé soit conservé ou remplacé par un autre, le Gouvernement veillera à ce que cette section soit achevée le plus tôt possible.	4,648 ^{m.} »
e. La section de Jette à Assche: les plans en sont approuvés depuis longtemps; mais la Société de construction a staté ses travaux, parce qu'elle espère obtenir des modifications au projet approuvé, au cas où aboutirait la nouvelle combinaison concernant la création d'une ligne directe à faibles inclinaisons entre Bruxelles et Anvers; dans cette éventualité, en effet, les modifications proposées pourraient être admises; le Gouvernement sera prochainement à même de saisir les Chambres de cette affaire	9,000 ^{m.} »
f. Enfin, la section de Couillet à Jamioulx, dont le projet a été approuvé le 2 octobre 1879, et dont les travaux ne sont pas commencés, la Société sollicitant du Gouvernement certaines modifications aux décisions intervenues, qu'elle trouve trop onéreuses pour elle : il sera très-prochainement statué à cet égard	6,500 ^{m.} »
TOTAL	35,625^{m.} »

§ 2.

Les lignes à construire en vertu de la convention-loi des 1^{er}/26 juin 1877, par la Banque de Belgique, conformément au contrat que cette Banque a conclu, le 7 mars 1878, avec la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi des 25 avril/5 juin 1870), mesurent 274,200 mètres, se subdivisant comme suit (voir les détails au tableau II) :

A. Sections fort avancées aujourd'hui et qui étaient en voie d'exécution lorsque la Banque de Belgique a traité avec la Société de construction :

Bassilly à Lessines.	8,200m. »	
Boom à Termonde	20,700m. »	
		28,900m. »

B. Sections sur lesquelles la Banque de Belgique a mis la main à l'œuvre conformément à des projets présentés par elle et approuvés par le Gouvernement dans le courant de l'année 1879 :

Londerzeel à Boom	11,800m. »	
Antoing à Saint-Amand.	8,500m. »	
Avelghem à la frontière française	15,800m. »	
Bruxelles à Auderghem	3,000m. »	
Beaumont à Froidchapelle	17,500m. »	
Lobbes à Thuillies	7,800m. »	
Dour vers Cambrai	11,000m. »	
Lessines à Renaix	19,200m. »	
		94,600m. »

C. Sections sur lesquelles la Banque de Belgique va mettre incessamment la main à l'œuvre conformément à des projets présentés par elle et approuvés par le Gouvernement dans le courant de l'année 1879 et le mois de janvier de l'année 1880 :

Tournai à la frontière	13,700m. »	
Écaussines à Ronquières	8,500m. »	
Tubize à Braine-l'Alleud	14,000m. »	
Froidchapelle à Chimay.	10,500m. »	
		46,500m. »

D. Sections sur les projets desquelles le Gouvernement pourra prochainement statuer :

Lembecq à Ronquières	12,200m. »	
Sottegem à Ellezelles.	16,100m. »	
Renaix à Tournai	20,000m. »	
Auderghem à Tervueren	7,000m. »	
		55,500m. »

E. Sections à l'étude :

Bruxelles (Ouest) à Londerzeel	19,000m. »	
Embranchement du Bois de la Cambre.	2,500m. »	
Chimay à la frontière.	12,000m. »	
Couillet à Châtelet	4,400m. »	
Mettet à Acoz	11,000m. »	
		48,900m. »

TOTAL. 274,200m. »

La valeur de ces lignes, évaluées sur le pied de 200,000 francs par kilomètre, est de 34,840,000 francs. La valeur des travaux faits au 1^{er} janvier 1880 est de 8,013,800 francs; celle de travaux restant à faire, de 46,824,200 francs. La valeur des travaux faits au 1^{er} janvier 1879 était de 2,190,400 francs. La valeur des travaux effectués pendant l'année 1879 est de 3,823,400 francs. Au 1^{er} janvier 1880, les travaux sont faits à concurrence de 13 p. %; il reste des travaux à faire à concurrence de 83 p. %.

En un an, de janvier 1879 à janvier 1880, le Gouvernement a approuvé des projets pour 141,100 mètres. Il pourra approuver prochainement des projets pour 33,300 mètres. Les cinq sections formant les 48,900 mètres encore à l'étude soulèvent des questions spéciales, sur lesquelles la Législature peut être appelée à se prononcer sous peu.

Déjà, l'année dernière, le Gouvernement a entretenu la Chambre de l'idée de modifier les conditions prévues par la convention-loi des 1^{er}/26 juin 1877, en ce qui concerne la section de Bruxelles (Ouest) à Londerzeel, de façon à établir une nouvelle ligne à faibles inclinaisons entre Bruxelles et Anvers : cette étude est fort avancée.

Pour la section de Bruxelles au Bois de la Cambre, la Banque de Belgique a émis l'idée qu'il serait préférable d'aboutir à un autre point que l'entrée du Bois, point d'aboutissement indiqué à la dite convention-loi. Cette question est à l'étude.

Pour la section de Chimay à la frontière, un accord sera nécessaire entre la Belgique et la France. Le Gouvernement s'en occupe.

Pour les sections de Couillet à Châtelet et de Mettet à Acoz, le Gouvernement fait examiner s'il y a lieu d'apporter, à la convention de 1877, certaines modifications sur lesquelles son attention a été appelée.

§ 3.

Les lignes à construire en vertu de l'article VII de la convention-loi des 31 janvier/13 mars 1873, mesurent 242,099^m.41 (chiffre sujet à révision), se subdivisant comme suit (voir les détails au tableau III) :

Sections livrées à l'État afin d'exploitation en 1876 et 1877	28,508 ^m .16
— — — — — 1878.	»
— — — — — 1879.	53,091 ^m .23
— sur lesquelles on travaille et qui seront livrées à l'exploitation en 1880	57,000 ^m . »
Sections pour lesquelles il n'y a pas de plans approuvés, en raison du procès intenté par la Société à l'État	103,500 ^m . »
TOTAL.	242,099^m.41

La valeur de ces lignes, évaluées sur le pied de 200,000 francs par kilomètre, est de 48,419,882 francs. La valeur des travaux faits au 1^{er} jan-

vier 1880 est de 23,596,000 francs; celle des travaux restant à faire, de 22,823,882 francs. La valeur des travaux faits au 1^{er} janvier 1879 était de 21,833,000 francs. La valeur des travaux effectués pendant l'année 1879 est de 3,764,000 francs. Au 1^{er} janvier 1880, les travaux sont faits à concurrence de 53 p. %; il reste des travaux à faire à concurrence de 47 p. %.

Les plaidoiries devant le tribunal de première instance de Bruxelles sont commencées. Le Gouvernement continuera à mettre tous les soins à ce que des solutions sur les questions en litige puissent intervenir à bref délai.

§ 4.

En dehors des trois groupes de lignes dont il a été parlé aux trois paragraphes qui précèdent, l'État a ouvert à l'exploitation, dans le courant de l'année 1879, les sections ci-après :

- 1^o Battice à Dison, le 3 juillet 1879; longueur 8,072^m.73;
- 2^o Tongres à Saint-Trond, le 10 septembre 1879; longueur 24,023^m.70;
- 3^o Dison à Verviers, le 1^{er} décembre 1879; longueur 4,003^m.60.

Les travaux de la ligne d'Aubel à Battice (10^{ks}) sont exécutés à concurrence de 23 p. %.

La ligne de Thielt à Lichtervelde (17^{ks}) est presque achevée; elle sera très-prochainement ouverte à l'exploitation.

On s'occupe des expropriations des terrains pour la transformation du chemin de fer de ceinture de Bruxelles, en vue de la suppression des passages à niveau entre les stations du Nord et du Quartier-Léopold.

§ 5.

Le tableau IV récapitule toutes les sections livrées à l'État, a fin d'exploitation, par les diverses Sociétés de construction, dans le courant de l'année 1879. La longueur totale de ces sections est de 184,333^m.72.

§ 6.

Le tableau V indique les chemins de fer concédés ouverts à l'exploitation par des Sociétés concessionnaires dans le courant de l'année 1879. La longueur totale de ces sections est de 64^{ks}.

La dernière section (8^{ks}) de Virton à la frontière française du chemin de fer concédé de Marbehan à Montmédy sera prochainement ouverte à l'exploitation.

§ 7.

La longueur totale des chemins de fer ouverts à l'exploitation, du 24 mars 1879 au 15 janvier 1880, est de 249 kilomètres.

§ 8.

Dans le courant de l'année 1879, le Gouvernement a fait commencer, par les soins de l'Administration des ponts et chaussées, les études d'un grand nombre de lignes, savoir :

Libramont à Bertrix.
Bertrix vers Sedan par Bouillon.
Florenville vers Carignan.
Vallée de la Lesse.
Vallée de la Mollignée.
Vallée du Hilan.
Marloie à Bastogne.
Bastogne à Wiltz.
Vallée de l'Amblève.
Wavre à Jodoigne.
Audenarde à Orroir.

On a poursuivi l'étude, commencée antérieurement, d'une ligne d'Anvers vers Tilbourg ou Boxel.

Ces lignes mesurent ensemble 300 kilomètres environ.

Le projet du tracé et du profil en long de la ligne de Libramont à Bertrix (12 kilomètres environ) a été approuvé le 22 décembre 1879. Le Gouvernement compte être à même de mettre très-prochainement les travaux de ce chemin de fer en adjudication.

La plus vive impulsion est donnée aux études de toutes les autres lignes ci-dessus énumérées.

Le Gouvernement fera procéder, dans le courant de l'année 1880, aux études d'un chemin de fer de Bruxelles à Lessines par Lennick-Saint-Quentin.

Il va de soi que ces études ne préjugent rien, quant à l'exécution ultérieure des lignes pour lesquelles la Législature n'a pas encore alloué de crédits.

TABLEAUX.



TABLEAU I.

Lignes à construire en vertu de la convention-loi des 1^{er}/26 juin
(Convention-loi des

N° d'ordre.	LIGNES.	SECTIONS.	Longueurs approximatives indiquées sous réserve de vérification.	DATES DES ARRÊTÉS D'APPROBATION des tracés et des profils en long.
1	Boom à Hoboken	Boom à Hoboken	10,509 »	12 mars 1876
2	Anvers à Douai	Londerzeel à Opwyck	21,531 20	29 avril 1876
3	Id.	Opwyck à Alost		15 février 1877.
4	Réseau du Brabant	{ Jette à Assche. Assche à Termonde	9,000 » 17,252 60	14 nov. 1878 et 8 janv. 1879. 28 janvier 1876.
5	Quenast à Rebecq-Rognon et embran- chement du Pendant	Quenast à Rebecq-Rognon et em- branchement du Pendant	0,509 »	30 avril 1878.
6	Saint-Ghislain à Ath.	{ Waudignies à Ath. Saint-Ghislain à Waudignies.	7,884 » 11,902 »	22 décembre 1876
7	Fratreries à Chimay et Extensions	Courbes de Buvrinnes et de Peissant.	5,044 »	30 septembre 1870
8	Id. id.	Mont-Sainte-Genève à Lobbes	4,038 »	3 juillet 1876
9	Id. id.	Trazegnies à Luttre	5,798 »	11 mai 1875.
10	Id. id.	Courcelles (centre) à Gosselies (ville) et à Jumet	6,734 »	17 février 1872.
11	Ceinture de Charleroi	Vieux-Campinaire à Ransart avec courbes de raccordement vers Gilly et Lambresart	5,294 »	17 novembre 1868
12	Id.	Jumet à Masses Diarbois	3,281 »	6 mars 1872
13	Id.	Masses Diarbois à Ransart	1,921 »	6 mars 1872
14	Id.	Marcinelle à Jumet	4,705 »	6 mars 1872
15	Id.	La Planche à la Providence	4,648 »	24 octobre 1876
16	Luttre à Châtelaineau	Jumet à Gilly	5,108 62	28 juin 1872.
17	Couillet à Jamioux	Couillet à Jamioux	6,500 »	2 octobre 1870
TOTAUX			136,409 42	

1877. — *Groupe de la Société anonyme de construction.*
25 avril/3 juin 1870.)

ÉVALUATION A RAISON DE 200.000 FRANCS PAR KILOMÈTRE.					Observations.
Total.	SITUATION DES TRAVAUX au 1 ^{er} janvier 1879.		SITUATION DES TRAVAUX au 1 ^{er} janvier 1880.		
	Fait.	Restant à faire.	Fait.	Restant à faire.	
2,110,800	1,690,800	420,000	2,110,800	•	Exploité depuis le 20 juillet 1879.
4,306,240	2,020,750	2,285,490	4,306,240	•	Exploité depuis le 12 octobre 1879.
1,800,000	951,820	868,180	951,820	868,180	La Société a interrompu ses travaux espérant obtenir un contre-tracé si la combinaison nouvelle pour le chemin de fer de Bruxelles (Ouest) à Londerzeel aboutit.
3,450,520	3,386,880	63,640	3,450,520	•	Exploité depuis le 18 mai 1879.
1,313,800	1,062,450	251,350	1,313,800	•	Exploité depuis le 15 novembre 1879.
1,576,800	1,750,000	2,207,200	3,057,200	•	Exploité depuis le 18 septembre 1879.
2,380,400						Exploité depuis le 8 novembre 1879.
1,128,800	1,128,800	•	1,128,800	•	Exploité depuis le 1 ^{er} novembre 1877.
807,600	528,057	479,545	505,157	502,445	Les travaux seront terminés au commencement de l'année 1880.
1,159,600	872,062	287,538	1,159,600	•	Exploité depuis le 15 novembre 1879.
1,346,800	791,626	555,174	911,726	455,074	Les travaux seront terminés au commencement de l'année 1880.
658,800	569,400	289,400	658,800	•	Sera ouvert à l'exploitation le 15 janvier 1880.
656,200	978,675	61,725	1,040,400	•	Exploité depuis le 3 juillet 1879.
584,200						Sera ouvert à l'exploitation le 15 janvier 1880.
941,000	641,082	299,918	928,082	12,918	Va être ouvert à l'exploitation.
929,600	541,700	587,900	471,700	457,900	Les travaux sont abandonnés. La Société cherche à faire modifier une partie du tracé approuvé par suite de l'opposition de grands établissements industriels.
1,021,724	959,561	82,163	1,021,724	•	Exploité le 24 mars 1879.
1,500,000	•	1,500,000	•	1,500,000	Les travaux ne sont pas commencés la Société sollicitant du Gouvernement certaines modifications aux décisions intervenues.
27,281,884	17,246,563	10,058,321	23,905,869	3,376,515	

TABLEAU II.

Lignes à construire en vertu de la convention-loi des 1/26 juin

N ^o d'ordre.	LIGNES.	SECTIONS.	Longueurs approximatives indiquées sous réserve de vérification.	DATES DES ARRÊTÉS D'APPROBATION des tracés et des profils en long.
1	Braine-le-Comte à Courtrai	Bassilly à Lessines	8,200	14 juin 1875.
2	Id.	Lessines à Renaix	19,200	5 juillet et 17 nov. 1879 .
3	Réseau du Brabant	Bruxelles (Ouest) à Londerzeel . .	19,000	•
4	Id.	Londerzeel à Boom.	11,800	17 janvier 1879.
5	Id.	Ronquières à Lembecq	12,200	•
6	Anvers à Douai	Boom à Puers.	20,700	{ 2 avril 1878. } { 22 avril 1876. } { 2 avril 1878. }
7	Id.	Puers à Oudenbriel.		
8	Id.	Prolongement vers Termonde . .		
9	Id.	Sotteghem à Ellezelles	16,100	•
10	Id.	Renaix à Tournai	20,000	•
11	Id.	Tournai à la frontière.	15,700	31 décembre 1879.
12	Antoing à St-Amand	Antoing à St-Amand	8,500	26 juin 1874 et 3 fév. 1879.
13	Écaussines à Ronquières	Écaussines à Ronquières.	8,500	14 janvier 1880.
14	Dour vers Cambrai	Dour vers Cambrai.	11,000	26 septembre 1879
15	Tubize à Braine-l'Alleud	Tubize à Clabecq	14,000	16 janvier 1880 sauf une petite partie voisine de Tubize.
16	Id.	Clabecq à Braine-l'Alleud		
17	Avelghem à la frontière française . .	Avelghem à la frontière française.	15,800	28 mars et 9 juil. 1879 sauf le raccordement entre Es- tampuis et la frontière. .
18	Embranchem ^t vers le bois de la Cambre.	Embranchement vers le bois de la Cambre	2,500	•
19	Bruxelles à Tervueren	Bruxelles à Auderghem.	5,000	12 juillet 1879
20	Id.	Auderghem à Tervueren	7,000	•
21	Frameries à Chimay	Beaumont à Froidchapelle.	17,500	6 mars et 11 juill. 1879 .
22	Id.	Froidchapelle à Chimay.	10,500	16 janvier 1880.
23	Id.	Chimay à la frontière.	12,000	•
24	Id.	Lobbès à Thuillies	7,800	8 fév. 1876 et 17 janv. 1879.
25	Ceinture de Charleroi	Couillet à Châtelet.	4,400	•
26	Mettet à Acoz.	Mettet à Acoz.	11,000	•
TOTAUX.			274,200	

1877. — Groupe de la Banque de Belgique (contrat du 7 mars 1878).

ÉVALUATION A RAISON DE 200,000 FRANCS PAR KILOMÈTRE.					Observations.
Total.	SITUATION DES TRAVAUX au 1 ^{er} janvier 1879.		SITUATION DES TRAVAUX au 1 ^{er} janvier 1880.		
	Fait.	Restant à faire.	Fait.	Restant à faire.	
1,640,000	635,400	1,004,600	1,359,000	280,600	Presque achevé.
5,840,000	"	5,840,000	205,800	5,630,200	Travaux commencés.
5,800,000	"	5,800,000	"	5,800,000	Combinaison nouvelle à l'étude.
2,560,000	"	2,560,000	1,356,000	1,004,000	Travaux avancés.
2,440,000	"	2,440,000	"	2,440,000	Le projet pourra être approuvé prochainement.
4,140,000	1,478,700	2,661,500	2,825,700	1,316,500	Travaux fort avancés.
5,220,000	"	5,220,000	"	5,220,000	Le projet pourra être approuvé assez prochainement.
4,000,000	"	4,000,000	"	4,000,000	Le projet pourra être approuvé prochainement.
2,740,000	"	2,740,000	"	2,740,000	Les travaux seront prochainement entamés.
1,700,000	"	1,700,000	570,700	1,129,500	Travaux commencés.
1,600,000	"	1,600,000	"	1,600,000	Les travaux seront prochainement entamés.
2,200,000	"	2,200,000	565,200	1,856,800	Travaux commencés.
2,800,000	"	2,800,000	"	2,800,000	Les travaux seront prochainement entamés.
5,160,000	"	5,160,000	572,500	2,587,700	Travaux commencés.
500,000	"	500,000	"	500,000	A l'étude.
600,000	"	600,000	147,800	452,200	Travaux commencés.
1,400,000	"	1,400,000	"	1,400,000	Le projet pourra être approuvé prochainement.
3,500,000	"	5,500,000	522,200	5,177,800	Travaux commencés.
2,100,000	"	2,100,000	"	2,100,000	Les travaux seront prochainement entamés.
2,400,000	"	2,400,000	"	2,400,000	A l'étude.
1,560,000	76,500	1,485,700	296,700	1,265,500	Travaux commencés.
880,000	"	880,000	"	880,000	A l'étude.
2,200,000	"	2,200,000	"	2,200,000	A l'étude.
54,840,000	2,190,400	52,649,600	8,015,800	46,824,200	

TABLEAU III.

Lignes à construire en vertu de la conven

N° d'ordre.	LIGNES.	SECTIONS.	Longueurs approximatives indiquées sous réserve de vérification.	DATES DES ARRÊTÉS D'APPROBATION des tracés et des profils. en long.
1	Gembloux à la Sambre	Gembloux à la Sambre	14,146 40	"
2	Athus à la Meuse	Athus à Signeux	13,908 81	"
5	Id.	Signeux vers Gorcy	452 95	"
4	Id.	Signeux à Florenville (provisoire).	32,464 35	"
5	Id.	Florenville (provisoire) à Straimont.	10,000 "	19 janvier 1878.
6	Id.	Straimont à Palisœul.	25,000 "	7 avril 1877.
7	Id.	Palisœul à Gedinne.	15,000 "	21 mai et 26 juin 1878.
8	Id.	Gedinne à la Meuse	51,000 "	"
9	Tamines à la Meuse	Tamines à Mettet	20,626 90	12 mars et 20 juin 1877
10	Id.	Mettet à la Meuse	26,000 "	"
11	Jumelle à la Meuse	Jumelle à Éprave	9,000 "	8 déc. 1876 et 4 avril 1878.
12	Id.	Éprave à Baronville	17,000 "	"
13	Bastogne à Gouvy.	Bastogne à Gouvy	29,500 "	"
			242,099 41	

tion-loi des 31 janvier/15 mars 1873.

ÉVALUATION A RAISON DE 200,000 FRANCS PAR KILOMÈTRE.					Observations.
Total.	SITUATION DES TRAVAUX au 1 ^{er} janvier 1879.		SITUATION DES TRAVAUX au 1 ^{er} janvier 1880.		
	Fait.	Restant à faire.	Fait.	Restant à faire.	
2,829,280	"	"	"	"	Exploité depuis le 1 ^{er} mai 1877.
2,781,762	"	"	"	"	Id. 6 novembre 1876.
905,900	"	"	"	"	Id. 50 juillet 1877.
6,492,870	"	"	"	"	Id. 26 mars 1879.
2,000,000	"	"	"	"	Ces 3 sections pourront être ouvertes à l'exploitation vers le milieu de l'année 1880.
4,600,000	"	"	"	"	
5,000,000	"	"	"	"	
6,200,000	"	"	"	"	Exploité depuis le 3 septembre 1879.
4,125,380	"	"	"	"	
5,200,000	"	"	"	"	Cette section pourra être livrée à l'exploitation dans le courant de l'année 1880.
1,800,000	"	"	"	"	
3,400,000	"	"	"	"	
5,900,000	"	"	"	"	
48,419,882	21,835,000	26,584,882	25,596,000	22,825,882	

TABLEAU IV.

Sections de chemins de fer livrées à l'État à fin d'exploitation dans le courant de l'année 1879.

N° d'ordre.	SECTIONS.	EXPLOITÉES depuis le :	LONGUEURS.
1	Jumet à Gilly	24 mars 1879.	mètres. 5.108,62
2	Signeux à Florenville	26 mars "	32.464,35
3	Assche à Termonde.	18 mai "	17.252,60
4	Jumet à Masses-Diarbois	3 juillet "	3.281, "
5	Battice à Dison	5 juillet "	8.072,75
6	Room à Hoboken	20 juillet "	10.599, "
7	Tamines à Mettet	3 septemb. "	20.620,90
8	Tongres à Saint-Trond.	10 septemb. "	24.025,70
9	Waudignies à Maffles.	18 septemb. "	7,884, "
10	Londerzeel à Alost.	12 octobre "	21.531,20
11	Saint-Ghislain à Waudignies.	8 novemb. "	11.902, "
12	Trazignies à Luttre	13 novemb. "	5.798, "
13	Quenast à Rebecq-Rognon et embranchement du Pendant.	15 novemb. "	6.589, "
14	Dison à Verviers.	1 décemb. "	4.005,60
15	Masses-Diarbois à Ransart.	15 janvier 1880.	1.921, "
16	Ransart au Vieux-Campinaire avec courbes de raccordement vers Gilly et Lambusart.	15 janvier "	3.294, "
		TOTAL.	184.335,72

TABLEAU V.

Chemins de fer concédés, exploités par des Sociétés concessionnaires, ouvertes à l'exploitation dans le courant de l'année 1879.

N° d'ordre.	LIGNES.	DATE de l'exploitation.	LONGUEURS.
1	Herenthals à la frontière des Pays-Bas dans la direction de Gladbach.	20 juillet 1879.	116m. 54.4
2	Menin à la frontière française dans la direction de Tourcoing	9 septembre 1879.	1.2
5	Taviers à Embresin	30 id.	0.4
TOTAL.			64.6

Matériel commandé pendant l'année 1879.

DATE DE LA COMMANDE.	QUANTITÉS.	DÉSIGNATION.	PRIX.
1° Locomotives.			
29 mai 1870	30 0 15 } 54	Locomotives à voyageurs. Id. à marchandises Id. de gare	2,482,900 *
23 septembre 1870.	12 8 } 20	Id. à marchandises Id. à voyageurs.	961,800 *
7 novembre 1870.	2 2 } 4	Id. à marchandises Id. à voyageurs.	183,800 *
	78		5,628,500 *
2° Tenders.			
22 mars et 2 mai 1870.	19.	Tenders.	83,250 *
22 septembre 1870.	12.	Id.	56,460 *
	31		139,699 *
3° Véhicules pour trains à voyageurs.			
16 janvier 1870.	2.	Boxe.	5,000 *
19 juin 1870	30.	Voitures de 1 ^{re} classe	338,455 *
10 août 1870	247.	Id. (1 ^{re} , 2 ^e , 3 ^e et mixte).	2,106,870 *
20 septembre 1870.	105.	Id. id.	898,934 *
23 octobre 1870.	18.	Id. de 3 ^e classe	121,050 *
4 novembre 1870.	10.	Wagons pour équipages	32,000 *
17 novembre 1870.	75.	Voitures de 3 ^e classe.	554,900 *
	485		4,058,199 *
4° Wagons à marchandises.			
7 mai 1859	25 75 50 75 } 225	Wagons plats de 10 tonnes. Id. à charbon de 10 tonnes. Id. coke et laine Id. fermés à 4 portes, 10 tonnes.	598,225 *
25 octobre 1870.	90 350 220 95 } 755	Id. plats de 10 tonnes. Id. à charbon de 10 tonnes. Id. fermés de 10 tonnes Id. plats de 20 tonnes.	2,061,575 *
4 novembre 1870.	200 45 } 245	Id. 10 tonnes, laine et coke Id. fermés pour bétail.	646,105 *
	1,225		3,305,905 *
5° Voitures Belpaire.			
12 novembre 1870	1.	Voiture Belpaire	30,395 *
		DÉPENSE TOTALE.	11,162,698 *

Appareils Saxby, établis pendant l'année 1879.

LOCALITÉS.	DATE DE LA COMMANDE.	LEVIERS.	DÉPENSE.
	1879.		
Landen vers Huy et Liège	2 janvier	24	22,207 80
Malines, bif. 4 et 5	14 mars	51	51,196 85
Bruxelles-Midi (complément).	21 mars	1	945 92
Marchiennes (Bayemont-Monceau).	4 avril	127	120,257 05
Tournai	9 avril	125	105,804 81
Berchem (complément).	25 avril	17	12,605 15
Lisserœulx	29 mai	12	10,614 60
Rebecq-Rognon	25 juillet	11	11,000 0
Saint-Ghislain (complément)	51 juillet	8	6,678 75
Malines (station)	2 août	83	78,092 18
Termonde	8 août	25	25,552 30
Jumet-Brulotte.	20 août	56	51,546 0
Monceau et Traversée de Sart-les-Moulins.	30 août	45	41,891 00
Alost.	11 septembre	10	8,157 85
Hoboken	16 septembre	11	9,512 50
Liège-Guillemins	10 octobre	118	110,840 28
Lessines	8 novembre	11	8,475 68
Bruges-Saint-Michel.	12 novembre	11	9,565 57
Maffles	14 novembre	12	11,294 70
Verviers	15 novembre	21	21,075 67
Bassilly	19 novembre	12	10,985 90
Courtrai	25 novembre	89	103,560 45
Denderleeuw	26 novembre	57	50,850 54
Opwyck	26 novembre	45	58,417 99
Irchonwelz	26 novembre	12	8,860 54
Saint-Ghislain (vers Ath).	28 novembre	11	8,244 44
Anvers-Struyvenberg	29 novembre	54	51,492 72
Gilly-Sart-Allet.	4 décembre	13	13,506 14
Antoing	5 décembre	12	9,258 88
Gembloux	10 décembre	52	51,477 79
Puers	12 décembre	13	10,057 35
Vieux-Campinaire	15 décembre	16	21,592 81
Charleroi	22 décembre	137	155,741 95
Piéton	22 décembre	42	35,572 65
Ciney	23 décembre	12	11,874 60
Landen	25 décembre	24	22,049 65
La Pinte	24 décembre	15	14,647 15
Auddeghem	24 décembre	10	10,000 15
		1,501	1,219,858 95

ABRIS POUR VOYAGEURS.

Pendant l'année 1879 la construction d'abris a été décrétée dans les stations et aux dates indiquées ci-après :

Haut-Pré	le 9 mai 1879.
Berchem-lez-Anvers.	} le 26 août 1879.
Wavre-Sainte-Catherine	
Epeghem	
Neerwinden	} le 8 septembre 1879.
Esemael.	
Gingelom	
Remicourt	
Fexhe	
Rosoux-Goyer	
Bierset-Awans	} le 12 septembre 1879.
Cumptich	
Corbeek-Loo	
Wygmael	
Boortmeerbeek	
Haecht	} le 13 octobre 1879.
Saint-Denis-Bovesse	

Mouvement du bureau de renseignements commerciaux.

		ANNÉE 1879.							Total.
		Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	
Demandes auxquelles il a été répondu par lettres	Marchandises.	50	17	•	4	4	2	2	59
	Voyageurs. . .	•	•	•	•	•	•	•	•
Demandes auxquelles il a été répondu par memorandum	Marchandises	52	89	95	86	114	98	145	659
	Voyageurs. . .	7	55	25	52	17	11	6	129
Renseignements ver- baux	Marchandises.	•	•	5	7	14	10	12	48
	Voyageurs. . .	•	•	7	27	15	20	5	74
	Douanes. . . .	•	•	•	•	•	3	1	4
		69	150	150	156	164	144	171	975

Diverses pétitions ont été renvoyées à l'examen de la section. Elles seront déposées sur le bureau de la Chambre pendant la discussion du Budget. Nous signalons à l'attention particulière de l'honorable Ministre des Travaux publics les pétitions de Wavre, Grez-Doiceau et Jodoigne qui demandent la prompte exécution du chemin de fer de Wavre Jodoigne dont les études définitives se poursuivent actuellement sur le terrain. La pétition des habitants de Nil-Saint-Vincent relative aux frais de transport des dépêches télégraphiques dont il a été fait mention dans le cours du rapport et celle des administrations communales de Grimberghen, Humbeek, Beyghem et Nieuwenrode relatives au tracé de la nouvelle ligne de Bruxelles à Anvers; ces administrations prétendent démontrer que le tracé proposé n'exigerait pas de tunnel et coûterait moins que celui proposé par la Banque de Belgique, qu'il serait plus court, que le maximum des rampes n'excéderait pas 6 millimètres et que le rayon des courbes ne serait pas moindre de 1,000 millimètres.

La section centrale n'a pas les éléments nécessaires pour se prononcer sur ces questions, elle ne peut que recommander au Gouvernement, puisqu'il a cru nécessaire de doubler la communication avec Anvers, de la faire la plus courte, et la plus économique possible, se bornant à se relier aux voies qu'il doit traverser par de simples raccordements, le trafic avec ces voies n'étant pas l'objectif que l'on a eu en vue.

Le Rapporteur,

AD. LE HARDY DE BEAULIEU.

Le Président,

J. DESCAMPS.

(148)

ANNEXES.

ANNEXE I.

PROGRAMME

des cartes et renseignements à publier relativement aux voies navigables.

I. — Carte au 1/320000, avec indication des bassins de divers ordres accusés par des hachures sans courbes de niveau. Les différentes voies navigables y seront figurées par des lisérés rouges. Les cours d'eau non navigables, les canaux d'assèchement et d'irrigation seront marqués en bleu. Les localités de quelque importance au point de vue de la navigation, à raison des ouvrages d'art qui s'y trouvent, des bureaux de perception qui y sont établis, ou pour d'autres circonstances spéciales, y seront notées. (*Envoyée à l'Institut cartographique.*)

II. — Carte figurant les mouillages et les dimensions des écluses des voies navigables. Elle sera faite au 1/320000, dans des conditions semblables à celles de la carte française. Elle indiquera : 1° le nombre, la forme et les dimensions des écluses de toutes les voies navigables; 2° le tirant d'eau dont chacune de ces voies est capable. A la simple vue, l'expéditeur et le batelier pourront juger de la ligne de navigation à suivre pour aller avec des bateaux de dimensions déterminées d'un point à un autre, quelle que soit la distance qui les sépare. (*Envoyée au graveur.*)

III. — Carte-guide des bateliers. Au 1/320000, elle montrera les bureaux de perception, les ports, les écluses. Une légende au verso indiquera la longueur totale des voies, leur largeur au plafond, le nombre des biefs, les taxes, le fret et le mouillage.

IV. — Recueil des profils en long de toutes les voies navigables. Il donnera le développement de ces voies à l'échelle de 1/40000 et les hauteurs de l'échelle de 0^m.005. On indiquera sur ces profils en long, non-seulement l'emplacement des ponts et passerelles, mais la position des ports, bureaux de

perception, bacs, chemins de halage, localités, etc., etc. Ce document, joint à la carte au 1/40000 de l'état-major, préalablement complétée, fournira une description graphique complète de nos voies navigables. (*Les planches de plusieurs profils sont terminées. On commencera bientôt le tirage.*)

V. — Le recueil, en trois volumes in-8°, sera intitulée : « Les voies navigables en Belgique. » (*Il sera publié avant la fin de l'année.*)

Il comprendra la description de toutes les voies navigables, faite autant que possible sous forme de tableaux.

Pour chacune des voies navigables, il fera connaître le point d'origine de la voie considérée, le développement total de cette voie, les longueurs comprises dans chaque province, etc. Viendront ensuite les tableaux : 1° des biefs; 2° des écluses; 3° des barrages; 4° des ponts; 5° des chemins de halage; 6° des ports et rivages; 8° des bassins de commerce et gares d'eau; 9° des murs de quai.

Ces tableaux seront moins nombreux pour les rivières à marées. La description se terminera par des indications sur :

- a. *Les droits de navigation.* — Règlements, arrêtés qui fixent ces droits.
- b. *Les bureaux de perception.*
- c. *Le mode de traction.*
- d. *Les bateaux.* — Le tonnage maximum, les dimensions ordinaires.
- e. *Les télégraphes.*
- f. *La nature ordinaire des transports.*

VI. — Carte de la côte, à l'échelle de 1/5000. Elle donnera la situation exacte de la côte avec les ouvrages de défense de Flessingue à Dunkerque. Les plans nécessaires sont au nombre de sept. (*Six sont envoyés à la gravure, le septième sera terminé prochainement.*) *L'Institut cartographique demande deux ans pour achever le travail.*

VII. — Carte des wateringues et des polders maritimes au 1/40000. On y trouvera indiqués les fossés, rigoles, canaux d'évacuation, siphons, écluses, prises d'eau, déversoirs, digues et batardeaux, et enfin tous les ouvrages d'art et moyens d'irrigation et d'écoulement des terrains endigués. Une notice indiquera l'étendue de chaque polder ou wateringue, la date de sa constitution, la législation qui le régit et enfin les ouvrages d'art et voies d'écoulement avec profils ou descriptions. Cette carte est entrée dans la période d'exécution. (*On commence la carte des polders limitrophes entre la Belgique et la Hollande.*)

VIII. — Carte du mouvement des transports. Elle résumera graphiquement le mouvement des transports sur les voies navigables du pays.

ANNEXE II.

QUESTION.

Pourquoi laisse-t-on indéfiniment les propriétaires des terrains situés sur le tracé d'une avenue conduisant des casernes d'Etterbeek vers le bois de la Cambre, sous le coup d'un arrêté royal qui les soumet à une expropriation par zone, tandis que personne ne se présente pour exécuter ces travaux? N'y aurait-il pas lieu de déterminer à l'avenir un délai en deçà duquel des concessions de cette nature devaient être exécutées et au delà duquel elles seraient périmées de plein droit?

RÉPONSE.

Ce n'est pas, comme la section centrale le suppose, un arrêté royal qui a décrété l'expropriation par zones pour l'ouverture d'une avenue conduisant des casernes d'Etterbeek au bois de la Cambre. Cette expropriation a été décrétée par la loi du 26 avril 1875, relative au déplacement du Champ des manœuvres de Bruxelles; l'article 4 de cette loi stipule en effet : « Sont approuvés tels qu'ils sont figurés » au plan n° 5, annexé à la présente loi, le » tracé. et le tracé d'un » boulevard, destiné à relier ces établissements » à l'avenue Louise, à proximité du bois de la » Cambre.

» Il y a lieu à expropriation par zones pour » l'ouverture de ces voies de communication.
 » La profondeur des zones à exproprier » pour être revendues après l'exécution des » travaux ainsi que la largeur du boulevard, » vers l'avenue Louise, seront déterminées par » arrêté royal. »

Aux termes de la convention du 8 février 1875, jointe à la dite loi, le Gouvernement est obligé envers la ville de Bruxelles de construire ou de faire construire le boulevard en question. La commune d'Ixelles s'est engagée en 1865 à fournir gratuitement les terrains nécessaires à l'exécution de cette voie de communication sur 28 mètres de largeur; le Département lui a demandé, il y a quelque temps déjà, de remplir son engagement; elle s'y refuse en alléguant notamment que le tracé figuré au plan annexé à la loi diffère de celui qu'elle avait en vue, lorsqu'elle a pris l'engagement de 1865.

En supposant donc qu'il s'agisse aujourd'hui de ne pas construire le boulevard, la question serait de savoir si le Gouvernement obtiendrait de la ville de Bruxelles d'être délié de son obligation; le concours de la Législature serait d'ailleurs indispensable pour rapporter à cet égard la loi du 26 avril 1875.

En tout état de choses, cette importante et difficile affaire est en instruction; les Départements de la Guerre et des Finances auront à intervenir pour arriver concurremment avec celui des Travaux publics à une solution définitive, aussi bien que le Département de l'Intérieur par les soins duquel le projet de loi a été présenté en 1875 à la Législature.

Pour élucider complètement cette affaire, nous donnons ci-dessous l'explication qui en a été donnée au Conseil communal d'Ixelles:

BULLETIN COMMUNAL D'IXELLES.

SÉANCE DU 5 SEPTEMBRE 1877.

Cinquième objet : Boulevard entre le Champ des manœuvres et l'avenue Louise.

M. l'échevin Du Bosch. — Il y a sur cette question un rapport lu en section. Il n'y a pas de dépenses à faire.

« Par dépêche du 18 juin dernier M. le Gouverneur de la province de Brabant fait connaître, de la part de M. le Ministre des Travaux publics, que le moment est venu de régler définitivement l'établissement du boulevard entre le chemin de fer du Luxembourg et l'avenue Louise.

« A cette fin il rappelle que la commune d'Ixelles s'est engagée à mettre à la disposition du Gouvernement les terrains nécessaires à cette voie, sur une largeur de 28 mètres, à condition que l'État supporte les frais de travaux d'art, de pavage, de terrassements et des plantations; en un mot, toute la dépense de construction du boulevard; cet engagement a été pris par le conseil communal en séance du 25 octobre 1865; mais il y a lieu de remarquer qu'antérieurement M. le Ministre des Travaux publics, par sa dépêche du 20 janvier 1864, demandait cependant qu'indépendamment de l'acquisition des terrains la commune exécutât les travaux de terrassements, ce à quoi le conseil communal n'a jamais consenti.

« Aujourd'hui M. le Ministre ne peut, dit-il, que maintenir les conditions auxquelles l'État a subordonné son intervention, en ajoutant que si la commune persistait à ne pas les accepter pour elle-même, il aurait à s'entendre avec les propriétaires pour l'acquisition du surplus des terrains à incorporer dans le boulevard qui doit avoir une largeur de 52 mètres au lieu de 28 et pour l'exécution des travaux de terrassements.

« Dans le cas de non-entente entre la commune et les propriétaires, il ne resterait au Gouvernement, dit le Ministre, qu'à user du droit d'expropriations par zones, les obligations contractées par la commune quant aux 28 mètres demeurant entières.

« Quant à ce dernier point, il semble que si la commune obtient des propriétaires la cession des terrains nécessaires aux 28 mètres de largeur du boulevard, il n'est pas possible que l'État puisse exproprier par zones; de plus, depuis que la commune a pris cet engagement, le tracé du boulevard a été modifié plusieurs fois; ce ne sont plus aujourd'hui les mêmes parcelles de terre qui sont traversées par le tracé, et comme la cession des ter-

» rains n'a été consentie par la commune qu'à condition pour l'État de
 » s'occuper de tous les travaux de voirie, y compris les terrassements ; que
 » ce dernier travail n'a jamais été accepté par le Gouvernement ; par ces
 » motifs, le collège estime que l'engagement du 21 octobre 1865 doit être
 » considéré comme non avenu, attendu que les conditions dans lesquelles il
 » a été pris sont modifiées et n'ont pas été acceptées antérieurement.

» En présence de cet état de choses, il ne reste à la commune qu'à faire des
 » vœux pour que l'État use du droit que lui accorde la loi du 26 avril 1875
 » en expropriant par zones les terrains nécessaires à l'ouverture de ce boule-
 » vard dont l'utilité au point de vue de la commune est loin d'être grande. »

Il y a eu tellement de modifications, ajoute l'échevin, à ce rapport, que la commune est déliée vis-à-vis du Gouvernement.

M. Bouillon. — Il n'y a pas de vote?

M. le bourgmestre. — Que voulez-vous voter?

M. Bouillon. — Les conclusions du rapport.

M. le bourgmestre. — C'est le collège qui doit écrire cela.

M. l'échevin Du Bosch. — Oui, mais il faut une autorisation du conseil.

Cette autorisation est accordé à l'unanimité.

Il résulte de l'examen de ces documents que la commune d'Ixelles, à tort ou à raison, nous n'avons pas à examiner ce point, se refuse à remplir ses engagements, et que, par suite, des changements d'idées et de plans, elle prétend être dégagée. Il faudra donc que l'État intervienne si cette avenue est nécessaire. Mais il faut mettre d'accord quatre Départements ministériels. Ce n'est pas chose aussi facile qu'elle peut le paraître au premier abord, bien qu'il n'y ait qu'une seule bourse pour payer. Mais en attendant, les particuliers sont lésés, la propriété est stérilisée en leurs mains, grevée qu'elle est d'expropriation indéterminée par zones. Cette situation est intolérable, elle ne peut se prolonger; il faut donc qu'une décision soit prise immédiatement ou que la loi soit rapportée. Les particuliers ne peuvent être privés du libre usage de leurs biens que moyennant une juste et préalable indemnité.

Dans le cas ci-dessus, identique à un grand nombre d'autres, les propriétaires d'une partie des terrains à traverser par l'avenue, ont fait sur leur bien des dépenses considérables d'appropriation. Ils étaient d'autant mieux fondés à les faire qu'outre les conventions rappelées ci-dessus, il en existait un autre en date du 1^{er} juin 1877, entre le Gouvernement belge et la Société anonyme de construction qui contenait la clause suivante :

ART. 6. — La Société contractante construira également :

5° Un chemin de fer qui, prenant son origine sur la ligne du Luxembourg au sud de la station du Quartier-Léopold, à Bruxelles, se dirigera vers l'entrée du bois de la Cambre où il se terminera par une station à créer contre l'avenue du Bois, au sud de l'Académie militaire.

ART. 26. — Les chemins de fer restant à construire seront terminés pour la fin de l'année 1884.

Les particuliers croient pouvoir se baser avec sécurité sur ces conventions solennelles. Partout ailleurs ce serait chose certaine; en Belgique des résistances anonymes et irresponsables suffisent pour défaire les engagements.

Note relative à la concessibilité des minerais de fer.

La loi du 2 mai 1837 a suspendu, en ce qui concerne les mines de fer, l'application de la loi du 21 avril 1810; la situation que créait la nouvelle loi n'était, à cette époque, considérée que comme provisoire, mais elle se maintint, au grand préjudice du bon aménagement de nos richesses minérales, malgré les tentatives faites à nombreuses reprises pour modifier l'état de choses qu'elle avait inauguré.

En effet, les avis, réitérés du conseil des mines, juge cependant bien compétent en ces matières, les vœux exprimés itérativement par plusieurs conseils provinciaux, les efforts du Gouvernement lui-même qui, sous diverses administrations, a élaboré un projet de loi qui abrogeait, en ce qui concerne les mines de fer, la réserve consacrée par l'article 1^{er} de la loi de 1837; toutes ces tentatives restèrent sans résultat jusqu'à ce jour.

Cependant, dans une discussion qui surgit à la Chambre le 19 février 1875 sur les conclusions d'un rapport de la commission permanente de l'industrie, le Gouvernement, par l'organe de M. le Ministre des Travaux publics, annonça qu'il avait fait préparer un projet de loi sur la matière et il ajouta que, dans sa pensée; avec quelque bon vouloir, on pouvait trouver une formule qui satisfait tous les intérêts en cause, il convenait, d'après lui, de donner à cette question très-importante, une solution urgente, la situation *provisoire* avait trop duré et il était temps d'y mettre un terme.

Cinq ans se sont écoulés depuis la manifestation de ces bonnes intentions et la section centrale se demande ce que sont devenus les projets de modifier enfin les dispositions d'une loi reconnue fatale aux intérêts de notre industrie sidérurgique

ANNEXE IV.

A Monsieur le Président de la Chambre des représentants, à Bruxelles.

Bruxelles, le 18 novembre 1879.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

J'ai l'honneur de vous transmettre une série d'amendements au projet de budget de mon Département pour l'exercice 1880.

Ces amendements sont justifiés dans une note que je joins à cette lettre. Pour en faciliter l'examen, j'ai fait dresser de nouveau le tableau sur lequel la Chambre est appelée à voter, et aussi le tableau des développements.

La section centrale chargée d'examiner le budget des Travaux Publics étant constituée, vous jugerez sans doute opportun, Monsieur le Président, de lui renvoyer directement les propositions que j'ai l'honneur de vous communiquer.

Veillez, Monsieur le Président, agréer la nouvelle assurance de ma haute considération.

Le Ministre des Travaux Publics,

SAINCTELETTE.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET DE L'EXERCICE 1880.

Note explicative.

Comme d'usage, il vient d'être procédé à la révision du projet de budget des Travaux Publics pour l'exercice 1880. Cet examen a révélé la nécessité d'y apporter divers amendements, afin de mettre les allocations en un rapport plus exact avec les besoins probables des services.

Les modifications consacrées par ces amendements sont résumées, par branches de service, dans le tableau ci-dessous :

SERVICES.	BUDGET primitif.	BUDGET amendé.	DIFFÉRENCES.	
			Augmentation.	Diminution
Administration centrale.	677,150	723,650	46,500	»
Ponts et chaussées.	10,910,788	11,242,438	331,650	»
Mines.	411,010	427,410	16,400	»
Chemin de fer.	58,819,164	60,207,807	1,388,643	»
Postes et Télégraphes	10,043,524	10,205,959	162,435	»
Marine	5,148,570	5,168,870	20,300	»
Commissions.	12,200	12,200	»	»
Traitements de disponibilité.	74,000	74,000	»	»
Pensions (1 ^{er} terme)	19,000	19,000	»	»
Secours	29,500	29,500	»	»
Dépenses imprévues	18,000	18,000	»	»
Totaux.	84,162,683	86,126,854	1,964,171	»

Entre le budget voté pour 1879 et le projet de budget amendé pour 1880, la différence se réduit à 1,886,482 francs. Mais la Chambre sait qu'il n'y a aucune induction à tirer de semblables rapprochements, quand il s'agit, non pas d'un budget réduit à des dépenses normales, régulières, ne se modifiant que par suite de circonstances exceptionnelles; mais d'un budget dans lequel se trouvent réunis précisément les services dont les besoins sont le plus soumis à de constantes fluctuations et qui, nécessairement,

prennent, chaque année, une plus grande extension. Ce n'est que l'exposé des considérations spéciales qui doit servir de guide dans l'appréciation des propositions budgétaires.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

Litt. B. — Régie.

Au 1^{er} janvier 1878, les chemins de fer exploités par l'État mesuraient 2,164 kilomètres; depuis lors, le réseau s'est accru de 425 kilomètres; et, en 1880, il recevra un nouveau développement.

Cette extension entraîne, un accroissement proportionnel du personnel ouvrier dans les ateliers, dans les stations et sur les routes.

Aussi est-il devenu impossible d'assurer le paiement régulier des salaires, sans augmenter le personnel qui en est chargé. Il le faut renforcer d'un contrôleur payeur et de ce chef prévoir une augmentation de . fr. 2,700

Le travail de bureau s'accroissant nécessairement dans la même mesure, je demande une augmentation de fr. 1,250
du crédit affecté à ce service.

L'allocation provisoire était de fr. 68,000
le chiffre définitif devra être porté à fr. 71,950

Litt. C. — Ponts et chaussées.

L'allocation proposée au projet est de fr. 188,600

Elle comprend le complément d'un crédit de 17,500 francs justifié aux pages 3 et 4, de la note des amendements au budget de 1879, et une somme de 2,000 francs justifiée par la note pour 1880.

Il y a nécessité de renforcer le personnel inférieur de 4 commis pour assurer la prompte et régulière expédition des affaires dans les divers services. C'est une augmentation de fr. 8,000

D'autre part, le service de la photographie des plans exige le concours de deux aides manipulateurs et, de ce chef, il faut prévoir une somme de fr. 2,550

L'allocation totale serait donc de fr. 199,150

ART. 3. Frais de route, etc.

L'allocation de fr. 39,250
portée au projet, sera insuffisante, si l'on en juge d'après les dépenses constatées pour l'exercice 1879. Il y a lieu de l'augmenter de 2,000 francs et de la porter à fr. 41,250

ART. 5. Matériel des administrations centrales.

Le crédit affecté aux dépenses de matériel des administrations centrales (mobilier, chauffage, éclairage, fournitures de bureau, etc.) a été fixé à 110,000 francs par les lois de budget de 1877 et de 1878; mais il s'est trouvé de beaucoup insuffisant et il a fallu l'augmenter, par voie de crédits supplémentaires, de 23,000 francs pour l'exercice 1877, de 15,000 francs pour l'exercice 1878. Au budget suivant, l'allocation ordinaire a été maintenue à 110,000 francs et l'administration a supposé qu'il suffirait d'y ajouter 10,000 francs comme charge extraordinaire et temporaire pour faire face à tous les besoins de l'exercice 1879.

De ces crédits, il faut distraire aujourd'hui les allocations destinées à l'administration centrale du chemin de fer. Le crédit de 120,000 francs voté, en 1879, pour le matériel de toutes les administrations centrales, a donc été diminué d'une somme de 23,000 francs constituant la part approximative du chemin de fer, ainsi que de celle de 10,000 francs allouée comme crédit temporaire. La somme de 87,000 francs, prévue au projet sera certainement insuffisante pour couvrir les dépenses ordinaires et l'on n'échappera pas à la nécessité de faire, en 1880, certaines dépenses extraordinaires principalement dues aux conditions défavorables dans lesquelles un grand nombre de services sont installés. En conséquence, il y a lieu de porter le crédit ordinaire à 100,000 francs et de prévoir, comme charge extraordinaire, une allocation de 15,000 francs.

ART. 6. Honoraires des avocats en titre du Département.

Jusqu'en 1854, les honoraires des avocats du Département ont été payés sur états et à raison du travail que chaque affaire avait occasionné. A la suite d'observations présentées au sein des Chambres, ce mode de paiement a été abandonné. Un arrêté royal du 9 août 1854 a institué trois avocats en titre pour la défense des intérêts du Département devant les tribunaux et cours; il a décidé que les honoraires en seraient fixés par abonnement à une somme annuelle à déterminer par le Ministre.

Depuis lors, le Département s'est, plusieurs fois, trouvé dans la nécessité de réclamer le concours d'autres jurisconsultes pour certaines affaires spéciales, notamment pour suivre des instances en expropriation. Ces affaires exigent des déplacements fréquents, un travail considérable et urgent dont les avocats en titre ne peuvent se charger sans négliger forcément d'autres devoirs également importants.

A ce propos un dissentiment s'est produit entre la Cour des comptes et le Département des Travaux Publics. La Cour ne conteste pas au Ministre le droit de charger exceptionnellement de la défense des intérêts de l'Etat des avocats autres que ceux institués par l'arrêté royal du 9 août 1854; mais elle prétend que leurs honoraires doivent être payés sur la même allocation que ceux de ces derniers. Le Département des Travaux Publics est d'un avis contraire. Il faut donc qu'une résolution de la Législature fasse cesser cette divergence d'opinions

Au fond, ce différend n'a aucune importance; il ne s'agit que d'une question d'imputation. Lorsque l'arrêté royal du 9 août 1854 a fixé à 52,000 francs le maximum de la dotation destinée aux honoraires des avocats, il n'a eu et ne pouvait avoir en vue que les avocats en titre du Département. Aussi, l'arrêté ministériel du 4^{er} janvier 1855 qui, en exécution de cet arrêté royal, a désigné ces avocats, et fixé leurs honoraires par abonnement, a-t-il réparti entre eux le crédit de 52,000 francs, jusqu'à concurrence de 29,000 francs, le surplus étant tenu en réserve pour des circonstances spéciales où il conviendrait d'accorder une rémunération particulière. Dès l'origine donc, et jusqu'à présent, l'allocation ouverte à l'article 6 du budget de mon Département a été établie d'après la somme des honoraires à payer, par abonnement, aux seuls avocats en titre du Département. Faut-il augmenter, chaque année, cette allocation, en vue de besoins éventuels, qui, la plupart du temps ne se présenteront pas; ou n'est-il pas plus rationnel et plus conforme aux principes qui régissent l'imputation des dépenses publiques, de prélever les honoraires à payer exceptionnellement à des juristes autres que les avocats en titre du Département, à charge des allocations budgétaires ou spéciales, afférentes aux services qui ont exigé le concours de ces conseils extraordinaires. — La question semble devoir être résolue dans ce dernier sens, et c'est pour ne laisser aucun doute sur ce point qu'est proposé le nouveau libellé de l'article 6 : Honoraires des avocats *en titre* du Département.

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES. BATIMENTS CIVILS.

2^e SECTION. — BATIMENTS CIVILS.

ART. 9. *Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices, bâtiments et monuments appartenant à l'Etat, etc.*

Le crédit proposé au projet est de 400,000 francs. C'est le chiffre qui a été voté pour 1879. Il serait insuffisant pour 1880. Il doit, en sus des charges antérieures, couvrir les frais de location de dix-neuf immeubles occupés par des bureaux de divers Départements ministériels; pourvoir à l'entretien de cinq autres maisons prises directement à bail par le Département de l'Intérieur pour les services du Musée d'antiquités et de la carte géologique, satisfaire enfin aux besoins de plusieurs bâtiments, occupés par des bureaux des Finances, de l'Intérieur et de l'Instruction publique. Ce surcroît de dépenses est évalué à 25,000 fr.

ART. 10. Un crédit extraordinaire de 417,000 francs a été porté au projet, pour l'exécution de travaux à divers bâtiments civils. La note préliminaire n'a donné la justification détaillée.

Il y a lieu d'ajouter, par amendement, 33,000 francs au crédit de fr. 93,000 déjà prévu au litt. D pour travaux extraordinaires d'amélioration et de restauration à exécuter à divers bâtiments civils.

Il s'agirait de faire repeindre et restaurer, pour les fêtes de 1880, les façades des principaux édifices et hôtels situés à Bruxelles, qui le réclament impérieusement.

TROISIÈME SECTION.

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

Les allocations proposées au budget primitif s'élevaient à fr. 2,280,800
Les modifications jugées nécessaires portent ce total à . . . 2,444,330

C'est une augmentation de fr. 163,530

En voici la justification détaillée par service :

ART. 11. *Travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire ; dépenses d'exploitation des canaux et rivières.*

Litt. A. — *Meuse*, dans les provinces de Namur, de Liège et du Limbourg.
— Augmentation fr. 20,000

Cette somme est destinée à des travaux d'entretien extraordinaire au chemin de halage dans la province de Namur.

Litt. E. — *Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut* :

Augmentation 6,500

Les murs en aile du siphon établis sur le Tappelbeck menacent de s'écrouler. Ils exigent une prompte consolidation. La somme de 6,500 francs y sera employée.

Litt. B, K, O, R, S, T, U, Y. — Augmentation 50,000

Les crues extraordinaires de 1879 rendront nécessaires des dragages dans les divers cours d'eau énumérés, sous les lettres ci-dessus, au tableau des développements.

Augmentation totale de l'article 11. fr. 76,500

Travaux d'amélioration des canaux et rivières.

ART. 12. *Meuse*, dans les provinces de Namur, de Liège et de Limbourg :

Crédit primitif fr. 80,000
— nouveau 100,000
Soit une augmentation de 20,000

Cette somme est destinée à des travaux de rectification et d'amélioration du chemin de halage.

ART. 18. *Sambre canalisée. Amélioration du chemin de halage*

Crédit primitif	15,000
— nouveau	22,000
Augmentation	<u>7,000</u>

ART. 22. *Canal de Pommerœul à Antoing.*

Crédit primitif. fr.	4,100
— nouveau	6,500
Soit une augmentation de. fr.	<u>2,200</u>

La somme demandée sera affectée à l'empierrement du chemin de halage.

ART. 23. *Canal de Gand à Ostende et raccordement avec le bassin de commerce, à Gand.*

Crédit primitif. fr.	41,500
— nouveau fr.	50,000
Soit une augmentation de fr.	<u>8,500</u>

La somme demandée est destinée à améliorer le chemin de halage.

ART. 23^{bis} (nouveau). *Canal de Plasschendaele, par Nieuport et Furnes, vers la frontière de France.*

Crédit demandé : fr. 15,000

Il est destiné aux travaux nécessaires pour combler une lacune que présente le chemin de halage entre le pont de Hagebrug et celui de Snaeskerke.

ART. 27^{bis} (nouveau). *Dendre.*

Crédit demandé : fr. 16,650

Il se répartit de la manière suivante :

1 ^o Travaux nécessaires pour établir la continuité du chemin de halage, dans la traverse de la ville de Termonde. fr.	10,000
2 ^o Subside à la ville de Termonde pour travaux utiles à la navigation fr.	6,650
Total. fr.	<u>16,650</u>

ART. 30^{bis} (nouveau). *Canal d'Ypres à l'Yser*

Crédit demandé : fr. 17,700

Il s'agit du dévasement du bief supérieur du canal d'Ypres à l'Yser pour mettre le mouillage de ce bief en rapport avec le mouillage du bief inférieur de l'Yser.

Ce travail est d'une utilité incontestable et la province ne peut en supporter seule la dépense. L'intervention de l'Etat a été admise dans la proportion des $\frac{2}{11}$ par les lois budgétaires de 1858 à 1863 et de 1874.

Les dévasements exécutés en dernier lieu par la province de la Flandre occidentale ont coûté fr. 38,934-93, dont $\frac{2}{11}$ ou fr. 17,696-34 pour l'Etat.

Le crédit de 17,700 francs est destiné à pourvoir au paiement de cette somme.

SECTION V. — FRAIS D'ÉTUDES ET D'ADJUDICATIONS.

ART. 58. *Etudes de projets, etc.* Le crédit de 45,500 francs inscrit au budget de 1879 et reproduit provisoirement au projet pour 1880 est épuisé depuis quelque temps déjà. Un crédit supplémentaire devra être demandé pour 1879. Il en devrait être de même pour 1880, si le crédit n'était, dès à présent, mis plus exactement en rapport avec la dépense probable. L'accroissement est dû à l'élaboration par les ponts et chaussées de nombreux projets de chemins de fer, etc.

Le crédit extraordinaire demandé est de 10,000 francs.

ART. 58^{bis} (nouveau). Un crédit extraordinaire de 40,000 francs a été introduit, dans le budget de 1879, pour les frais d'études relatives au réseau et au régime de notre navigation intérieure. Ces études ont été commencées, aussitôt le budget voté. Le crédit n'est pas encore complètement dépensé, mais l'excédant disponible est engagé et il faudra d'ailleurs continuer les études en 1880. Il y a donc lieu de porter au budget pour cet objet un nouveau crédit extraordinaire.

Une somme de 10,000 francs suffira.

SECTION VI. — PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 59. *Traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, frais de bureau, frais de déplacements.*

Le projet fixe l'allocation à	fr.	907,825
Je demande une augmentation de		45,700
ce qui portera l'allocation totale à	fr.	<u>953,525</u>

En voici la justification.

Le grand nombre des travaux à l'étude ou en cours d'exécution oblige le personnel des ponts et chaussées à des frais exceptionnels de bureau et de déplacement et aussi à un travail extraordinaire. Il y a lieu de lui tenir compte de ces déboursés et de ce travail

D'un autre côté, le personnel du service spécial des installations maritimes d'Anvers doit être indemnisé du surcroît de travail auquel il est assujéti.

Pour faire face à ces diverses dépenses, il est nécessaire de porter au budget 15,000 francs à titre de charge temporaire. . . . fr. 15,000

Il y a lieu de comprendre, en outre, au budget pour les études et la surveillance de ces travaux nouveaux :

Les traitements de 2 ingénieurs de 2 ^e classe.. . . .	8,500
— de 3 sous-ingénieurs.	8,100
— de 4 conducteurs	7,600
Les frais de bureau et de déplacements de ces fonctionnaires .	6,500
Ensemble. fr.	<u>45,700</u>

Somme qui se subdivise ainsi qu'il suit :

Charge permanente fr.	9,200
— extraordinaire fr.	36,500

L'ensemble du crédit se subdivise dans ces termes :

Charges ordinaires et permanentes fr.	865,600
— extraordinaires et temporaires	87,925
Comme ci-dessus fr.	<u>953,525</u>

ART. 40. *Traitements et indemnités des chefs de bureau, commis, surveillants, sergents d'eau, gardes-canal et autres agents subalternes des ponts et chaussées. Frais des jurys d'examen.*

L'allocation inscrite au projet s'élève à fr.	1,024,152
Elle doit être augmentée de	24,925
ce qui la portera à. fr.	<u>1,049,077</u>

L'augmentation se divise en :

Charges ordinaires et permanentes.

1^o Traitement d'un garde-rivière (Meuse, dans la traverse de Liège.) fr. 1,500

Cet agent sera chargé de la police de la Meuse et de sa dérivation dans le parcours du territoire de la ville de Liège.

2^o Traitement d'un second aide-éclusier pour le service de l'écluse n° 6 à Anvers (3^e section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut) 900

Le travail, à cette écluse, s'accroît de jour en jour, par suite du nombre de plus en plus considérable des bateaux qui naviguent sur cette voie.

A reporter. . . . fr. 2,200

	Report. . . fr.	2,200
3° Traitement d'un 5° aide-éclusier aux écluses de la porte de Damme à Bruges sur le canal de Gand à Ostende par Bruges.		900
Ce service comprend, outre les écluses, plusieurs ponts, et les deux aides chargés des manœuvres, ne peuvent, malgré toute leur activité, suffire à tant de besogne.		
4° Traitements et indemnités de logement du pontonnier et de l'aide-pontonnier à charger de la manœuvre du grand pont à Termonde.		2,000
Ce pont sera repris par l'État le 1 ^{er} janvier 1880, et la manœuvre en incombera dès lors à l'administration.		
5° La révision des cadres du personnel (commis des ponts et chaussées) est devenue indispensable si l'on veut pouvoir accorder aux agents, en temps voulu, les avancements auxquels leurs services leur donnent des titres.		
Cette mesure occasionnera une dépense de fr.		4,600
6° Il est enfin indispensable, si l'on veut éviter de coûteux retards dans l'exécution des travaux publics décrétés, d'augmenter le nombre des commis dessinateurs, des surveillants et des messagers.		
Ces augmentations de personnel exigeront une dépense de 42,700 francs. Mais les agents qui seront appelés à occuper les nouveaux emplois sont déjà au service de l'administration en qualité d'aides temporaires; ils sont payés sur le crédit inscrit au budget comme charge extraordinaire et temporaire, il suffira donc de porter la somme précitée de fr.		42,700
parmi les charges ordinaires et permanentes, sauf à réduire de pareille somme, le crédit figurant au budget comme charge extraordinaire et temporaire.		
<hr/>		
La somme des augmentations (charges ordinaires et permanentes) est de		52,400
Le projet comprenait une somme de fr.		952,252
le total des charges ordinaires et permanentes sera donc de. fr.		<u>1,004,652</u>
<hr/>		
La somme des charges extraordinaires et temporaires figurait au projet pour fr.		71,900
Il y a lieu d'augmenter ce crédit des sommes indiquées ci-après :		
1° Le personnel temporaire attaché aux études et à la surveillance des travaux de construction des lignes de chemins de fer		

	D'autre part. . . fr.	71,900
occasionne aujourd'hui, en salaires et en indemnités, une dépense de fr.	76,247	
Le crédit précité de	71,900	
présente une insuffisance de. fr.	4,547	
Elle doit figurer comme augmentation au budget de 1880. .		4,547
2° Le travail occasionné par les statistiques des voies navi- gables et des routes nécessite un renfort de personnel. Mais l'augmentation de dépense, qui en résultera, ne constituera qu'une charge temporaire.		
C'est une somme de		7,800
3° Il y a, en outre, à payer à la ville de Bruxelles 1,200 francs pour les observations à faire sur le canal de Willebroeck, 876 francs à la Société concessionnaire du pont de Tamise sur l'Escaut, pour un service analogue, et 1,000 francs à un agent spécial à placer au pont de Termonde, ensemble fr.		
		3,076
La somme totale des charges extraordinaires et temporaires s'élèverait donc à fr.		87,123
mais comme une partie de cette somme, soit 42,700 francs, doit être transférée au crédit ordinaire, elle se réduit, en définitive, à (87,123 — 42,700).		44,423
avec le crédit ordinaire, arrêté à fr.	1,004,632	
c'est un crédit total (article 40) de. fr.	1,049,055	

SECTION VII. — SERVICE DES BATIMENTS CIVILS.

Les attributions du service des bâtiments civils ont, depuis quelque temps, reçu une notable extension ; elles embrassent aujourd'hui, outre les palais, édifices, monuments et hôtels de l'agglomération bruxelloise et certains bâtiments affectés à des administrations provinciales, la direction et la surveillance des travaux de construction des nouvelles prisons, etc., etc. Il est, dès lors, devenu nécessaire de mettre le cadre du personnel de ce service en harmonie avec sa tâche. Un arrêté royal du 31 octobre dernier, a réorganisé ce service. Les modifications apportées au projet sont la conséquence de la première application de cette mesure. Elles consistent, d'abord, dans le groupement, au budget, d'une façon plus distincte, des dépenses afférentes au service des bâtiments civils ; ensuite, en quelques augmentations dont voici le détail :

ART. 42. <i>Traitements et indemnités des architectes et autres agents. Frais d'habillement des gardiens des monuments</i>	fr.	69,500
L'allocation proposée au projet étant de		60,000
l'augmentation est donc de		9,500

Elle comprend : 1° les $\frac{3}{4}$ du crédit de 10,000 francs que comporte l'application de l'arrêté royal du 31 octobre dernier . . . 7,500
 2° la somme présumée nécessaire pour frais de déplacements . . . 2,000

Total égal. . fr. 9,500

ART. 42^{bis}. *Études de projets, achats d'instruments et de livres; matériel, fournitures de bureau, impressions, achat et réparation de meubles, chauffage, éclairage des bureaux, menues dépenses; frais d'adjudication* fr. 8,000

CHAPITRE III.

MINES.

ART. 46. *Personnel du corps des mines.*

Crédit primitif	fr. 285,800
— nouveau	294,200
	8,400
Augmentation.	fr. 8,400

Un arrêté royal du 7 juillet 1879 a chargé une commission de préparer la révision des règlements de police sur les mines. Il a été motivé par la transformation qui, depuis quelques années, s'est opérée, dans les travaux miniers. On sait que l'on tend de plus en plus à les concentrer et qu'aux grandes profondeurs on rencontre des difficultés toujours plus considérables. De là naît la nécessité de veiller, mieux que jamais, à la sécurité des ouvriers mineurs et de suivre pas à pas les progrès des sciences auxquelles l'art des mines emprunte ses données et ses procédés.

Pour atteindre ce double but, il est nécessaire de diminuer l'importance des districts à surveiller et des arrondissements à diriger, en en augmentant le nombre. Cela oblige à augmenter le personnel du corps.

La création de trois arrondissements nouveaux nécessitera la transformation de trois emplois d'ingénieur en emplois d'ingénieur principal; et, comme conséquence, l'augmentation du crédit jusqu'à concurrence de 11,200 francs, dont 8,500 francs pour traitement et 2,700 francs pour frais de déplacements. Il suffira des $\frac{3}{4}$ de cette somme pour 1880, soit. fr. 8,400

ART. 50. *Impressions, achat de livres, de cartes et d'instruments; publication de documents statistiques; encouragements et subventions; essais et expériences.*

Crédit primitif	fr. 7,000
— nouveau	15,000
	8,000
Augmentation	fr. 8,000

La somme de 7,000 francs, qui, depuis plusieurs années, figure à cet article du budget, est tout à fait insuffisante pour faire face aux dépenses que nécessitent, pour le service des mines, l'acquisition d'ouvrages et d'instruments, l'impression de documents, etc. L'augmentation de 8,000 francs ne constitue, d'ailleurs, qu'une charge temporaire principalement destinée à la publication des parties terminées de la carte générale des mines et à celle des cartes de la production des carrières, de la production de la circulation et de la consommation des minerais. Celles-ci sont dressées spécialement en vue de l'exposition de 1880.

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Entre les deux éditions du projet de budget, l'augmentation est de 1,388,643 francs. Elle se répartit comme il suit :

	BUDGET		DIFFÉRENCES	
	PRIMITIF. (Février 1879.)	ACTUEL. (Novemb. 1879.)	en plus.	en moins.
1 ^{re} section. — Services communs.	1,393,062	1,523,720	150,658	»
2 ^e — Voies et travaux, etc.	14,960,762	15,617,787	657,025	»
3 ^e — Traction et matériel	21,443,670	24,784,970	339,500	»
4 ^e — Transports.	16,803,070	17,605,960	200,890	»
5 ^e — Service des recettes	1,214,600	1,273,570	60,770	»
Totaux.	58,819,164	60,207,807	1,388,643	»

Différence en plus fr. 1,388,643

Dans cette augmentation, comptent pour partie, différents crédits (184,500 francs), qui ont fait l'objet des amendements pour 1879, proposés en mars dernier c'est-à-dire après le dépôt des évaluations premières pour 1880. (*Docum. parlementaires*, n° 99, pages 37 à 41, session de 1878-1879.)

Les extensions de cadre spécifiées dans ces amendements n'ayant été réalisées que partiellement, on a pu ne porter, pour 1880, que les $\frac{2}{3}$ environ du crédit total, soit 122,900

Le surplus. . fr. 1,265,743

représente, pour la plus grande partie, les crédits provoqués par la mise en exploitation de lignes nouvelles. Il faut, d'une part, compléter les crédits demandés en 1879, en raison des lignes nouvelles qui étaient à ouvrir cette année; d'autre part, parer aux besoins des lignes qui seront livrées à l'exploitation en 1880.

L'extension du réseau de l'Etat a rendu nécessaire la concentration en un service spécial, dit des « Constructions nouvelles » de tout ce qui touche aux travaux et bâtiments nouveaux à ériger sur différents points du réseau.

L'importance toujours croissante du trafic a également provoqué certaines modifications dans l'organisation du service central de l'exploitation.

Enfin, les résultats obtenus par l'établissement de la comptabilité contradictoire des recettes dans les bureaux des grandes stations, engagent l'administration à étendre ce système aux bureaux de second ordre. Les titulaires n'en peuvent plus, à raison de la complexité de leurs attributions, exercer une surveillance efficace sur les opérations de comptabilité.

Voici, d'ailleurs, article par article, le détail et la justification de celles des dépenses nouvelles afférentes à l'exercice 1880 qu'il est permis d'apprécier à la date actuelle.

PREMIÈRE SECTION. — SERVICES COMMUNS.

ART. 51. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.*

Le crédit demandé est de	fr.	379,480
Le projet portait		542,454
C'est une augmentation de	fr.	<u>37,026</u>

Elle se décompose de la manière suivante :

1° Crédit proposé par les amendements pour 1879, en mars dernier, c'est-à-dire après le dépôt du projet pour 1880. (*Documents parlementaires*, n° 99, pages 39 et 40, session de 1878-1879), soit fr. 12,850

2° Extensions de cadre réalisées 1,500

3° Besoins nouveaux afférents à 1880, savoir :

SERVICE GÉNÉRAL.

Transformation d'un emploi de commis en emploi de chef de bureau	2,450
4 commis	7,800
2 expéditionnaires	3,340

SERVICE DES RENSEIGNEMENTS

1 commis	1,950
--------------------	-------

SERVICE DE LA MASSE D'HABILLEMENT.

Transformation d'un emploi de commis en emploi de vérificateur (frais de déplacements compris)	2,400
--	-------

A reporter. . . fr. 32,290

Report. . . fr. 32,290

CONTRÔLE DES MATIÈRES.

1 contrôleur (frais de déplacements compris) . . .	5,600
1 vérificateur (— —) . . .	4,330
1 chef de bureau	4,400

COMMISSION DE RÉCEPTION, ETC.

1 sous-ingénieur (frais de déplacements compris) . .	3,500
3 commis	5,400

Ensemble. . fr. 55,540

Comme il s'agit, pour la plus grande partie, d'un personnel à recruter, il suffit, pour 1880, des $\frac{2}{3}$ de ce crédit, soit. . . fr. 37,026

ART. 52. Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou au mois.

Au crédit de fr. 114,368
 inscrit au projet, il y a lieu d'ajouter une somme de 5,520
 provenant d'un transfert de l'article 62.

Les besoins nouveaux réclament 10,112

Le crédit demandé est donc de. fr. 130,000

L'augmentation se justifie par les nécessités suivantes :

A. Admission de gens de service (messagers, etc.), par suite d'installations nouvelles à l'administration centrale; admission d'ouvriers pour la reproduction photographique des plans destinés aux adjudications; admission d'ouvriers pour la fabrication des coupons de voyageurs, par suite de la mise en exploitation de lignes nouvelles, etc. fr. 9,212

B. Travail extraordinaire par tout le personnel de fabrication des coupons pour faire face à l'accroissement de consommation qu'occasionneront les fêtes de 1880. (Charge extraordinaire et temporaire). 900

Total égal à l'augmentation ci-dessus. . fr. 10,112

ART. 53. Matériel et fournitures de bureau pour tous les services.

L'augmentation demandée est de 75,000 francs. Elle se justifie comme il suit :

1° Impressions et reliures. Mise en vigueur du nouveau règlement sur le transport des petits paquets. Traduction en flamand de cahiers des charges et avis. Publication des horaires des trains de marchandises. Travaux graphiques. Extension du trafic. Lignes nouvelles . . . fr. 60,000

2° Création d'un atelier pour la reproduction photographique des plans à mettre à la disposition des entrepreneurs. Achat de papiers et d'ingrédients chimiques. La dépense est évaluée à . . . 15,000
mais elle sera compensée, en partie par le produit de la vente des plans.

	Total égal. . . fr. 75,000
Le projet demandait	669,240
Le crédit est donc de	744,240

ART. 56. Conférences des chemins de fer belges et frais des conférences internationales.

Le crédit de 3,000 francs figurant aux budgets antérieurs est augmenté d'une somme égale à titre de charge temporaire.

Il se tiendra, en 1880, des conférences internationales qui ne se reproduiront pas les années suivantes.

2° SECTION. — VOIES ET TRAVAUX. CONSTRUCTIONS NOUVELLES.

ART. 57. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.

Projet primitif.	fr. 1,130,050
Projet amendé.	1,220,550
Dépense en plus	fr. 90,500

Savoir :

1° Crédits demandés par les amendements de 1879, après le dépôt du budget pour 1880 (Documents parlementaires, n° 99, pages 38 et 39, session de 1878-1879), soit fr. 65,200

2° Extensions et modifications de cadre réalisées dans le courant de 1879 15,000

3° Extensions de cadre à rattacher à l'exercice 1880.

Elles comportent :

A. Direction des voies et travaux.

1 transformation d'emploi de commis en emploi de sous-chef de section	fr. 800
1 chef de bureau.	4,400
1 commis chef	3,500
10 commis.	fr. 18,000

Pour les services d'exécution :

2 sous-chefs de section (frais de déplacements compris).	fr. 5,200
Intérim, changements de résidence	750

A reporter. . . fr. 112,650

Report. . . fr. 112,650

B. Direction des constructions nouvelles.

1 transformation d'emploi de sous-ingénieur en emploi d'ingénieur	fr. 1,400
1 chef de section (frais de déplacements compris)	4,200
1 sous-chef de section (frais de déplacements compris)	2,600
1 chef de bureau	4,400
1 commis chef	3,300
4 commis	7,200
Ensemble.	fr. 153,750

Les $\frac{2}{3}$ de cette somme suffiront pour faire face aux besoins en 1880, c'est. fr. 90,500
somme égale à l'augmentation.

ART. 58. Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.

Le crédit demandé s'élève à.	fr. 7,971,392
Celui figurant au premier projet est de	7,733,110
L'augmentation de	fr. 238,282

se justifie comme il suit :

A. Charges ordinaires et permanentes.

1 ^o Lignes ouvertes en 1879	fr. 184,092
2 ^o Lignes nouvelles à ouvrir en 1880. Ces lignes ne devant être mises en exploitation que successivement, la dépense est évaluée approximativement à.	fr. 21,000
3 ^o Ligne reprise de Saint-Ghislain à Erbisceul, 9 kilomètres.	14,321
4 ^o Organisation du service de nuit entre Bruxelles et Luttre	15,000
5 ^o Transfert du salaire de 4 agents payés actuellement sur l'article 67 (transports) et dont les attributions rentrent dans le service des voies et travaux	3,869
Total égal à l'augmentation.	fr. 238,282

ART. 59. Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie.

Le crédit demandé est de	fr. 3,493,000
C'est, quant au projet.	3,224,732
Une augmentation de.	fr. 270,268

Elle représente, déduction faite de la valeur des vieux matériaux, la dépense à laquelle ont donné lieu les renouvellements qui, en 1879, ont dû être opérés en sus des prévisions budgétaires. Il est, dès à présent, certain que les renouvellements en 1880 seront au moins égaux à ceux faits en 1879.

ART. 60. *Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, objets divers, loyers des locaux.*

Le crédit demandé, 2,950,845 francs, présente une augmentation de 57,975 francs. Elle se décompose comme il suit :

1° Entretien et amélioration des lignes ouvertes en 1879 et pour lesquelles aucun supplément de crédit n'a été demandé. Entretien et amélioration des lignes à ouvrir en 1880 fr.	50,000
2° Loyers de locaux, par suite, notamment, de la création d'un 40° groupe à Arlon	7,975
Total égal . . . fr.	<u>57,975</u>

5° SECTION. — TRACTION ET MATÉRIEL.

ART. 61. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.*

L'allocation demandée s'élève à fr.	1,411,070
Celle du projet est de	<u>1,031,270</u>
C'est une augmentation de fr.	<u>79,800</u>

Elle se justifie comme il suit :

1° Crédit demandé par les amendements de 1879, après le dépôt du projet pour 1880 (<i>Documents parlementaires</i> , n° 99, page 59, session de 1878-1879), soit. fr.	28,500
2° Extensions et modifications de cadre réalisées dans le courant de 1879	6,500
3° Extensions de cadre se rattachant à l'exercice 1880.	

POUR LA DIRECTION.

Transformation d'un emploi de commis chef en emploi de chef de bureau	1,100
4 commis	7,200
1 dessinateur-expéditionnaire	1,600

POUR LES SERVICES D'EXÉCUTION.

Transformation d'un emploi de commis chef en emploi de chef de bureau	1,100
Transformation de 2 emplois de commis en 2 emplois de commis chef.	5,000
Transformation de 2 emplois de chef de section en emplois de chef de section principal	2,400
A reporter. . . fr.	<u>51,200</u>

Report.	fr.	51,200
Transformation de 2 emplois de chef de dépôt en emplois de chef de dépôt principal		2,400
1 inspecteur (frais de déplacement compris).		7,500
3 vérificateurs —		15,050
1 chef de dépôt.		5,550
1 ingénieur adjoint —		4,900
1 sous-ingénieur —		5,500
1 sous-chef de section —		2,600
1 chimiste préparateur		2,400
15 commis		27,000
1 dessinateur-expéditionnaire		1,600
Ensemble.	fr.	119,700

Il suffira pour l'exercice prochain des deux tiers de cette
somme 79,800

ART. 62. *Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.*

En déduisant du crédit figurant au projet	fr.	11,680,500
la partie transférée à l'article 52		3,520
il reste	fr.	11,674,980
Le crédit nouveau est de	fr.	11,925,000
Il y a donc une augmentation de	fr.	250,020

Elle représente la dépense nécessaire pour faire face à l'accroissement probable du parcours des trains en 1880, et le complément de la dépense engagée dans le courant de 1879, en vue notamment d'activer les réparations du matériel de traction et de transport et de mettre en activité les installations nouvelles. Il importe que rien ne soit négligé pour que les voitures soient mises en bon état, afin de pouvoir assurer les transports extraordinaires de voyageurs auxquels donneront lieu les fêtes nationales de 1880.

ART. 63. *Primes d'économie et de régularité.*

Crédit nouveau	fr.	409,300
Crédit primitif		594,300
Augmentation	fr.	185,000

L'accroissement de parcours, comporte une augmentation de dépense
de fr. 12,000

L'allocation de primes d'économie aux lampistes des stations
ayant donné d'excellents résultats, on se propose d'étendre à dater

	D'autre part. fr.	12,000
de 1880 la mesure aux lampistes des ateliers. De ce chef, il est demandé un supplément de.		3,000
Ces primes sont compensées et au delà par la diminution des frais d'éclairage.		
	Total égal. fr.	<u>15,000</u>

4^e SECTION — TRANSPORTS.ART. 66. *Traitements et indemnités, etc.*

Le crédit nouveau est de	fr.	7,664,960
Le crédit primitif s'élevait à		7,496,640
L'augmentation est de.		<u>168,320</u>

Elle se décompose de la manière suivante :

- 1^o Crédit demandé par les amendements de 1879, en mars dernier, c'est-à-dire après le dépôt du projet. (Doc. parlementaires, n° 99, pages 39 et 40, session de 1878-1879), soit. fr. 66,730
- 2^o Extensions de cadre réalisées 6,500
- 3^o Besoins nouveaux afférents à l'exercice 1880, savoir :

A. ANCIEN RÉSEAU.

(Service de la Direction.)

3 inspecteurs (y compris les frais de déplacements) 22,500

Par suite de l'extension graduelle du réseau de l'État, de l'accroissement du trafic, du développement des relations internationales, le service de l'exploitation a pris une importance telle qu'il est absolument indispensable de réorganiser le service central.

Pour alléger la tâche devenue excessive du chef de la direction, il est nécessaire de placer à côté de lui et sous son autorité immédiate, des fonctionnaires qui s'occuperaient d'abord de l'examen des questions importantes, des réformes à introduire dans le service, des économies à réaliser, et subsidiairement seraient chargés de procéder aux enquêtes en matière de personnel, de plaintes, de réclamations, etc.

2 chefs de bureau 8,800

3 commis 3,400

A reporter. fr. 109,950

Report. . . fr. 109,950

(*Services d'exécution.*)

2 contrôleurs (frais de déplacements compris) . . .	41,200
Transformation de 2 emplois de commis en 2 emplois de commis-chef.	3,000
10 commis	48,000
Transformation de 2 emplois de chef-garde en 2 emplois de premier chef-garde	2,700
Transformation de 3 emplois de garde en 3 emplois de chef-garde	2,500
Transformation de 3 emplois de facteur de station en 3 emplois de chef-facteur de station	2,500
2 officiers de police.	3,400
Séparation des services dans deux bureaux mixtes dont l'importance ne permet plus de maintenir réunis le chemin de fer et la poste. La dépense, de ce chef, a été jusqu'ici supportée, pour moitié, par chacune des deux administrations	2,950
Relèvement de la classification des stations	13,000

B. LIGNES NOUVELLES.

10 commis	48,000
2 facteurs de station	3,100
Création de stations	33,000
Intérim, changements de résidence, etc.	480
Nominations d'agents commerciaux.	23,000

Le trafic international du réseau acquiert de plus en plus d'importance. Mais aussi il devient de plus en plus nécessaire de surveiller nos concurrents, de nous tenir au courant des meilleures directions à faire suivre aux transports, d'étudier sur place les effets des tarifs en vigueur, d'en négocier de nouveaux. Dans cet ordre d'idées, il est indispensable que l'administration ait, à l'étranger, comme font toutes les compagnies, des agents chargés de lui procurer constamment tous les renseignements désirables, comme aussi de donner aux commerçants et industriels étrangers des indications précises sur nos tarifs, etc.

Ensemble. . . fr. 252,480

Les agents nouveaux ne devant être recrutés que d'une manière graduelle et au fur et à mesure des besoins du service, il suffit de pétitionner pour 1880, les deux tiers de cette somme, soit fr. 163,320 somme égale à l'augmentation.

ART. 67. Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois et manœuvres par chevaux.

L'allocation portée au projet s'élève à fr. 5,206,450
 il en faut déduire une somme de 5,869
 transférée à l'article 58.

Reste fr. 5,202,561

L'allocation nouvelle s'élève à 5,214,000

L'augmentation de fr. 11,439

est destinée à faire face aux besoins des lignes nouvelles.

ART. 68. Primes de régularité pour encourager la marche régulière des convois.

Au crédit de fr. 515,000
 figurant au projet il est ajouté un supplément de 15,000
 à titre de complément de crédit pour les lignes nouvelles ouvertes
 en 1879 et de première partie de crédit pour les lignes à ouvrir
 en 1880.

L'allocation sollicitée se trouve ainsi portée à fr. 530,000

ART. 72. Redevances aux compagnies et aux particuliers pour usage de matériel.

Il est prévu une augmentation de 10,000 francs pour faire face à l'accroissement de dépense qu'occasionnera à partir de 1880, l'usage sur le réseau de 60 wagons nouveaux appartenant à des particuliers.

L'allocation primitive était de 20,000 francs ; elle se trouvera ainsi portée à 30,000 francs.

5^e SECTION. — SERVICE DES RECETTES.

ART. 73. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.

Il est actuellement demandé. fr. 4,200,770
 L'allocation primitive était de 4,141,970

C'est une augmentation de fr. 58,800

Elle se décompose de la manière suivante :

1^o Crédit demandé par les amendements de 1879
 après le dépôt de celui de 1880 (Doc. parlementaires,
 n° 99, p. 40, session de 1878-1879) fr. 11,200

2^o Extensions de cadre réalisées. 1,700

3^o Besoins nouveaux afférents à 1880.

Le système de comptabilité contradictoire des

A reporter. . . fr. 12,900

Report. . . fr. 12,900

recettes établi dans les bureaux de station les plus importants ayant donné les meilleurs résultats, l'administration se propose d'en étendre l'application à une nouvelle catégorie de bureaux, où les chefs de station, en raison des difficultés exceptionnelles du mouvement, ne peuvent assumer sans danger la responsabilité des perceptions. — Il en résultera nécessairement des extensions de personnel, savoir :

Transformation d'un emploi de contrôleur en emploi d'inspecteur.	1,900
1 chef de bureau	4,400
1 vérificateur (frais de déplacements compris).	4,330
20 commis	37,030
Régularisation du cadre des receveurs.	10,000
Transformation de 13 emplois de commis en pareil nombre d'emplois de receveur	13,730
1 commis (pour le dépôt du timbre)	1,950
	<hr/>
Ensemble. . . . fr.	88,300

Comme il s'agit, en moyenne partie, d'un personnel à recruter, il suffit des $\frac{2}{3}$ du crédit pour parer à la dépense en 1880, soit fr. 58,800
chiffre égal à l'augmentation sollicitée.

ART. 74. *Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.*

Pendant les premiers mois de 1880, des ouvriers nouveaux devront être admis pour faire face au surcroît de travail qui résultera de la réimpression des coupons, par suite du changement du tarif des voyageurs, ainsi que de la fabrication des coupons que nécessitera le mouvement provoqué par les fêtes. De ce chef, il est prévu une charge extraordinaire et temporaire de 1,970 francs. Ajoutée à l'allocation primitive 72,630 francs, elle porte le crédit nouveau à solliciter à 74,600 francs.

CHAPITRE V.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

Les allocations proposées pour ces services s'élevaient à . fr.	10,043,524
Les amendements se traduisent par une augmentation totale de	160,433
	<hr/>
qui porte l'ensemble de ces allocations à fr.	10,203,959

L'augmentation de 160,433 francs, se décompose ainsi qu'il suit :

1^{re} SECTION. — SERVICES COMMUNS.**ART. 75. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.**

(Direction générale de l'administration ; inspection générale des services, service central.)

Le crédit de fr. 44,200
demandé au projet. doit être porté à 44,900

C'est une augmentation de fr. 700

représentant les deux tiers de la dépense à résulter de la transformation d'un emploi de commis chef en emploi de chef de bureau.

ART. 76. Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.

L'allocation fixée à fr. 5,240
est augmentée de 1,320

et portée à fr. 4,560
par suite d'un transfert de l'article 84 pour le salaire d'un employé passé de la direction des télégraphes à la direction générale des postes et des télégraphes.

2^e SECTION. — POSTES.**ART. 77. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.**

Crédit porté au projet fr. 2,565,540
Augmentation demandée 40,475
Total. fr. 2,405,815

L'augmentation, permettra de renforcer le personnel des postes dans la mesure voulue pour faire face au développement du service.

Elle se décompose comme il suit :

Transformation de 2 commis en commis-chefs de l'administration centrale	fr. 2,800
Transformation de 3 commis en commis-chefs et d'un commis-chef en chef de bureau au service actif	5,250
Nomination d'auxiliaires nouveaux	20,000
Promotions et augmentations de salaires aux auxiliaires	6,950
Amélioration de position aux percepteurs de la dernière classe.	5,950
Création de bureaux de poste	30,000
	Fr. <u>70,950</u>

La moitié seulement de cette somme soit 35,475 francs est imputée sur le budget de 1880 fr. 35,475

Frais de déplacements, etc. 5,000

Total. 40,475

ART. 78. *Traitements et indemnités des facteurs, etc.*

Crédit primitif	fr.	2,946,069
Ce crédit doit être augmenté des sommés ci-dessous :		
1° Création de 15 emplois de facteur des postes et de 12 emplois de facteur rural	fr.	28,000
2° Création de tournées supplémentaires, emploi d'aides facteurs temporaires, frais de remplacement des facteurs, etc.		5,000
Total.	fr.	<u>33,000</u>
Pour 1880, il suffira de la moitié, soit	fr.	16,500
Il y a lieu d'y ajouter	fr.	15,000
pour accorder une rémunération spéciale aux facteurs encaisseurs des effets de commerce, soit.	fr.	31,500
Le nouveau crédit sera donc fixé à.	fr.	<u><u>2,977,569</u></u>

ART. 81. *Matériel.*

Crédit demandé au projet	fr.	656,500
Il y a lieu de prévoir les augmentations suivantes :		
Chauffage et éclairage des bureaux ambulants des postes et des bureaux de poste indépendants installés dans des locaux de stations. Cette dépense, que le budget des chemins de fer a supportée en 1878 et en 1879, doit être imputée sur celui des postes. fr.		20,000
Augmentation des frais de régie, de loyer et de matériel des bureaux de poste		25,000
Construction de deux nouvelles voitures pour bureaux ambulants. La plupart des voitures en ser- vice datent de l'origine de nos chemins de fer. Elles sont à la veille de devoir être mises hors d'usage pour cause de vétusté. Il est nécessaire de pourvoir à leur remplacement successif	fr.	16,000
.	Total.	fr. <u>64,000</u>
Le crédit total de l'art. 81 serait donc de.	fr.	<u>717,500</u>

5^e SECTION. -- TÉLÉGRAPHES.ART. 83. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.*

Crédit demandé au projet de budget	fr.	1,697,415
Ce crédit peut être diminué de.		5,000
Par suite d'un transfert à l'article 84 et par conséquent être réduit à.	fr.	<u>1,692,415</u>

Report. fr. 1,692,415

Cette allocation doit être augmentée des chefs suivants :

1° Création d'un emploi de sous-chef de section (service technique)	fr. 2,725
2° Création d'un emploi de chef de dépôt de 3 ^e classe	2,150
3° Transformation d'un emploi de chef de bureau de 2 ^e classe en un emploi de percepteur des télégraphes de 2 ^e classe (Bruxelles-Bourse)	250
4° Relèvement de la classe de 4 percepteurs télégraphiques	3,866
5° Création de 3 perceptions de 4 ^e classe	fr. 7,650
	Fr. 16,641

Il y a lieu de n'inscrire cette année que les $\frac{2}{3}$ de la moyenne ce qui réduit à 7.760 francs l'augmentation à pétitionner pour 1880 7,760

Total du crédit à demander. . . . fr. 1,700.175

ART. 84. *Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.*

Le projet comportait	fr 826,520
Il doit être diminué de	1,320
transfert à l'article 76.	
	Reste. . . . fr. 825,200

D'autre part, il doit être augmenté des chefs suivants :

1° Transfert de l'article 83	fr. 5,000
2° Conversion d'un emploi de poseur en emploi de contre-maitre, admission de 3 poseurs, ouvriers, nouveaux manœuvres, etc., augmentation de salaires, etc	6,000
3° Admission d'élèves-télégraphistes auxiliaires, apprentis, augmentations de salaires, etc	6,000
	17,000

Ce qui porte le crédit sollicité à fr. 842,200

Le développement des lignes, l'augmentation du nombre d'appareils et de bureaux, etc., exigent un renfort du personnel d'entretien.

ART. 85. *Entretien des lignes, des appareils et des locaux, mobilier et consommations diverses, imprimés, fournitures de bureau, menues dépenses, etc.*

Allocation primitive	fr. 303,000
— nouvelle	310,000
	Augmentation. . . . fr. 7,000

L'administration paie sur cet article tout l'entretien des appareils télégraphiques, les pièces de rechange, les matériaux et produits chimiques nécessaires à l'entretien de ces appareils et des piles motrices; le papier en bandes qui reçoit l'impression des signaux, les feuillets servant à calquer les dépêches, les supports isolants, accessoires et objets de rechange, divers pour l'entretien des lignes, les réparations des locaux et le mobilier, enfin l'éclairage et le chauffage de certains bureaux télégraphiques importants, etc., etc.

CHAPITRE VI.

MARINE.

Deux amendements sont proposés à des allocations concernant ce service. Ce sont les suivants :

ART. 87. *Traitements et indemnités.*

Crédit primitif	fr.	769,721
Crédit proposé		774,721
		<hr/>
Augmentation.	fr.	5,000

Il importe que l'administration puisse exercer un contrôle suivi sur l'embarquement et le débarquement des marchandises transportées par les lignes postales entre Anvers et les deux Amériques, et qu'elle puisse recueillir des renseignements précis sur les opérations de ces services. Un agent serait nécessaire pour assister, au chargement et au déchargement pour inscrire les taux de fret, pour noter les marchandises qui ne seraient pas embarquées, etc., etc. Cet agent aurait un traitement de 3,000 francs.

ART. 88. *Traitements, salaires, etc., des agents nommés ou payés à la tâche, etc.*

Crédit primitif	fr.	169,200
Crédit nouveau		184,700
		<hr/>
Augmentation	fr.	15,500

Depuis longtemps des instances sont faites auprès de l'administration, pour l'organisation d'un service de domestiques des deux sexes à bord des paquebots de l'Etat. Il y a là une amélioration sérieuse à réaliser. Dans ce but un crédit nouveau de 10,500 francs est sollicité. Il représente le salaire des femmes qui feront l'office de stewardess sur les sept malles-postes de l'Etat. Il faut aussi une augmentation de 5,000 francs pour salarier quelques agents provisoires dont le concours est nécessaire pour les opérations hydrographiques. Ces opérations exigent l'armement d'un bateau spécial pour lequel on ne dispose pas d'équipage; l'administration est donc obligée de recruter des chauffeurs et des matelots pour cinq mois. Il en résultera pour 1880 une dépense supplémentaire de 5,000 francs environ.

CHAPITRE VII.**COMMISSION DES PROCÉDÉS NOUVEAUX.**

ART. 92 et 93. Les crédits de 1,000 francs chacun, pour frais de route et de séjour et pour le matériel, l'achat de réactifs et d'appareils et pour frais de bureau, ont fait jusqu'à présent l'objet de deux articles distincts du budget. Cette division n'a pas de sérieuse raison d'être et elle présente certains inconvénients au point de vue de l'imputation des dépenses. On propose donc de les réunir en un seul article, au montant de 2,000 francs.

Les autres allocations du projet ne subissent pas de changement.



BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'EXERCICE 1880.

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	1 ^{er} PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.		Total.	BUDGET AMENDÉ pour l'exercice 1880.		Total.
		CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordin ^{es} et temporaires.		CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordin ^{es} et temporaires.	
CHAPITRE I^{er}.							
ADMINISTRATION CENTRALE.							
1	Traitement du Ministre.	91,000	•	677,150	91,000	•	725,050
2	— des fonctionnaires et employés . .	426,000	•		440,500	•	
5	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés de l'Administra- tion centrale	59,250	•		41,250	•	
4	Traitements et salaires des huissiers, messa- gers, concierges et gens de service	59,900	4,580		59,900	4,580	
5	Matériel, fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses	85,000	•		100,000	15,000	
6	Honoraires des avocats en titre du Département.	41,600	•		41,600	•	
CHAPITRE II.							
PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.							
Section 1 ^{re} . — Ponts et chaussées.							
7	Entretien ordinaire et amélioration des routes, construction de routes nouvelles et subsides.	4,578,228	•	4,578,228	•		
8	Travaux de plantation de toute nature le long des routes, à l'exception de ceux compris dans les prix d'adjudication des baux d'en- retien des routes	41,000	•	41,000	•		
Section 2. — Bâtiments civils.							
9	Entretien et réparation des palais, édifices, bâtiments et monuments appartenant à l'État, travaux d'amélioration, d'agrandis- sement, de restauration, etc.; achat de meubles, loyers; établissement et entretien des squares; acquisitions d'immeubles; ob- jets nécessaires pour les cérémonies et fêtes publiques, etc.	400,000	•	425,000	•		
10	Travaux extraordinaires à exécuter à divers bâtiments civils	•	417,000	•	452,000		
A REPORTER. . . . fr.		5,491,978	421,580	677,150	5,548,478	471,580	725,050

BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	1 ^{er} PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.		Total.	BUDGET AMENDÉ pour l'exercice 1880.		Total.
		CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordin ^a et temporaires.		CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordin ^a et temporaires.	
	REPORT.fr.	5,491,978	421,580	677,150	5,548,478	471,580	725,650
	SECTION 5. — Service des canaux et rivières, des bacs et bateaux de passage et des polders.						
11	Entretien ordinaire et extraordinaire, et dépenses d'exploitation, des canaux et rivières.	855,150	1,102,550		855,150	1,170,050	
	TRAVAUX D'AMÉLIORATION DES CANAUX ET RIVIÈRES.						
	<i>Bassin de la Meuse.</i>						
12	Meuse, dans les provinces de Namur, de Liège et de Limbourg	"	80,000		"	100,000	
13	Canal de Liège à Maestricht et embranchement vers la Meuse, à Visé	"	12,000		"	12,000	
14	— de Maestricht à Bois-le-Duc	"	10,000		"	10,000	
15	— de jonction de la Meuse à l'Escaut.	"	8,000		"	8,000	
16	— d'embranchement vers le camp de Beverloo	"	5,000		"	5,000	
17	— d'embranchement vers Hasselt	"	10,000		"	10,000	
18	Sambre canalisée	"	15,000		"	22,000	
19	Canal de Charleroi à Bruxelles et ses embranchements.	"	55,500		"	55,500	
	<i>Bassin de l'Escaut.</i>						
20	Escaut.	"	8,500		"	8,500	
21	Canal de Mons à Condé.	"	6,000		"	6,000	
22	— de Pommerœul à Antoing	"	4,100		"	6,500	
23	Lys	"	6,500		"	6,500	
24	Canal de Roulers à la Lys.	"	5,000		"	5,000	
25	— de Gand à Ostende et raccordement avec le bassin de commerce, à Gand.	"	41,500		"	50,000	
25 ^{bis}	— Canal de Plasschendaele, par Nieupoit et Furnes vers la frontière de France et d'écoulement dit : de <i>Langeleed</i>	"	"		"	15,000	
26	— de Selzaete à la mer du Nord.	"	500		"	500	
27	Canaux le Moervaert, la Zuidlede et Durme	"	500		"	500	
27 ^{bis}	Dendre.	"	"	10,910,785	"	16,650	11,242,458
28	Rupel	"	2,000		"	2,000	
29	Dyle et Demer.	"	5,000		"	5,000	
30	Yser.	"	12,000		"	12,000	
30 ^{bis}	Canal d'Ypres à l'Yser	"	"		"	17,700	
	A REPORTER.fr.	6,347,128	1,787,050	11,587,915	6,403,628	2,000,580	11,966,088

POUR L'EXERCICE 1880.

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	1 ^{er} PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.		Total.	BUDGET AMENDÉ pour l'exercice 1880.		Total.
		CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordin ^{es} et temporaires.		CHARGES ordinaires et permanentes	CHARGES extraordin ^{es} et temporaires	
	REPORT.fr.	6,547,128	1,787,050	11,587,915	6,405,628	2,000,580	11,966,088
	<i>Plantations.</i>						
51	Plantations nouvelles.	25,000	•		25,000	•	
	<i>Bacs et bateaux de passage.</i>						
52	Établissement éventuel de nouveaux passages d'eau; entretien et amélioration des bacs et bateaux de passage existants et de leurs dé- pendances	55,000	•		55,000	•	
	SECTION 4. — Ports, côtes, phares et fanaux.						
35	Travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire et dépenses d'administration des ports, côtes, phares et fanaux.	564,500	452,000		564,500	452,000	
	TRAVAUX D'AMÉLIORATION DES PORTS, CÔTES, PHARES ET FANAUX.						
34	Port d'Ostende	•	240,000		•	240,000	
35	Port de Nieuport.	•	75,000		•	75,000	
36	Côtes	•	190,000		•	190,000	
37	Phares et fanaux.	•	20,800		•	20,800	
	SECTION 5. — Frais d'études et d'adjudications.						
38	Études de projets; frais de levé de plans; achats d'instruments, de cartes et de livres; matériel, impressions, etc.; frais d'adjudica- tions	45,500	•		45,500	10,000	
38 bis	Études de l'amélioration des conditions de l'ex- ploitation de la navigation intérieure et d'un plan d'ensemble pour l'amélioration et le complément des voies navigables et des ports.	•	•		•	10,000	
	SECTION 6. — Personnel des ponts et chaussées et des bâtiments civils.						
39	Traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées; frais de bureau et de déplacement	856,400	51,425		865,600	87,925	
40	Traitements et indemnités des chefs de bureau, des commis et surveillants, des éclusiers, pontonniers, sergents d'eau, gardes-canal et autres agents subalternes des ponts et chaussées. Frais divers des jurys d'examen.	952,252	71,900		1,004,652	44,425	
41	Frais des jurys d'examen et des conseils de perfectionnement; missions des élèves-ingé- nieurs et conducteurs de l'école spéciale du génie civil	14,000	•		14,000	•	
	A REPORTER.fr.	8,630,760	2,888,155	11,587,915	8,757,860	3,150,728	11,966,088

BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	1 ^{er} PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.		Total.	BUDGET AMENDÉ pour l'exercice 1880.		Total.
		CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordin ⁹ et temporaires.		CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordin ⁹ et temporaires.	
	REPORT. . . .fr.	8,659,700	2,888,155	11,547,855	8,757,860	3,150,728	11,908,588
	SECTION 7. — Service des bâtiments civils.						
42	Traitements et indemnités des architectes et autres agents. Frais d'habillement des gar- diens de monuments.	60,000	•		60,500	•	
42 bis	Études de projets, achat d'instruments et de livres; matériel, fournitures de bureau, im- pressions, achat et réparation de meubles, chauffage, éclairage des bureaux, menues dépenses; frais d'ajudications	•	•		8,000	•	
	CHAPITRE III.						
	MINES.						
	SECTION 1^{re}. — Personnel du conseil.						
45	Personnel du conseil des mines. — Traitements.	41,110	•		41,110	•	
46	Personnel du conseil des mines. — Frais de route	500	•		500	•	
45	Personnel du conseil des mines. — Matériel .	1,800	•		1,800	•	
	SECTION 2. — Personnel du corps.						
46	Traitements et indemnités du personnel du corps des mines, et traitements des expédi- tionnaires adjoints aux ingénieurs	285,400	•		294,200	•	
47	Frais des jurys d'examen du conseil de perfec- tionnement, et missions des élèves-ingé- nieurs de l'école spéciale des mines	10,000	•		10,000	•	
48	Confection de la carte générale des mines . .	•	20,000	411,010	•	20,000	427,410
	SECTION 3. — Caisses de prévoyance.						
49	Subsidés aux caisses de prévoyance et récom- penses aux personnes qui se distinguent par des actes de dévouement; frais de route et de séjour des membres de la Commission per- manente des caisses de prévoyance	45,000	•		45,000	•	
	SECTION 4. — Impressions, etc.						
50	Impressions, achats de livres, de cartes et d'instruments; publications de documents statistiques; encouragements et subventions; essais et expériences	7,000	•		7,000	8,000	
	CHAPITRE IV.						
	CHEMINS DE FER						
	SECTION 1^{re}. — Services communs.						
51	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	542,454	•		579,480	•	
52	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	114,568	•		129,100	900	
	A REPORTER. . . .fr.	9,747,592	2,908,155	11,908,925	9,945,550	3,159,628	12,395,408

POUR L'EXERCICE 1880.

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	1 ^{er} PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.		Total.	BUDGET AMENDÉ pour l'exercice 1880.		Total.
		CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.		CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
	Report.fr.	9,747,592	2,908,155	11,098,925	9,045,350	3,150,628	12,305,408
53	Matériel et fournitures de bureau pour tous les services	669,240	•		714,240	•	
54	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration	40,000	•		40,000	•	
55	Secours exceptionnels aux ouvriers qui, par suite de malheurs de famille ou d'autres circonstances, se trouvent dans une position digne d'intérêt	24,000	•		24,000	•	
56	Conférences des chemins de fer belges et frais de conférences internationales	5,000	•		5,000	5,000	
	SECTION 2. — Voies et travaux.						
57	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,150,050	•		1,220,550	•	
58	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	7,735,110	•		7,971,592	•	
59	Billets, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	5,224,752	•		5,495,000	•	
60	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils et ustensiles, objets divers, loyers de locaux	2,718,870	154,000		2,776,845	154,000	
	SECTION 3. — Traction et matériel.						
61	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,051,270	•		1,111,070	•	
62	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	11,080,500	•		11,025,000	•	
65	Primes d'économie et de régularité	394,500	•		409,500	•	
64	Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois	5,554,500	•		5,554,500	•	
65	Entretien, réparation et renouvellement du matériel	7,785,500	•	58,810,164	7,785,500	•	60,207,807
	SECTION 4. — Transports.						
66	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	7,496,640	•		7,664,960	•	
67	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	5,206,450	•		5,214,000	•	
68	Primes pour encourager la marche régulière des convois	515,000	•		550,000	•	
69	Frais d'exploitation	1,617,000	•		1,617,000	•	
70	Camionnage	1,500,000	•		1,500,000	•	
71	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer; contentieux	650,000	•		650,000	•	
72	Redevances aux compagnies	20,000	•		50,000	•	
	A REPORTER.fr.	66,541,554	5,062,155	70,818,089	68,009,507	3,316,628	72,601,505

BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	1 ^{er} PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.		Total.	BUDGET AMENDÉ pour l'exercice 1880.		Total.
		CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordin ^{es} et temporaires.		CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordin ^{es} et temporaires.	
	REPORT.fr.	66,541,554	5,062,155	70,818,089	68,009,507	5,516,628	72,601,505
	SECTION 5. — Contrôle des recettes.						
75	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,141,970	"		1,200,770	"	
74	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois. (Les crédits portés aux articles 51, 57, 61, 66 et 73, pourront être réunis et transférés de l'un de ces articles aux autres, suivant les besoins du service.)	72,650	"		72,600	2,000	
	CHAPITRE V.						
	POSTES ET TÉLÉGRAPHES.						
	SECTION 1^{re}. — Services communs.						
75	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	44,900	"		44,900	"	
76	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	5,240	"		4,560	"	
	SECTION 2. — Postes.						
77	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	2,565,540	"		2,405,815	"	
78	Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes.	2,046,069	"		2,077,569	"	
79	Transport des dépêches; indemnités à payer aux concessionnaires ou entrepreneurs de lignes régulières de navigation transatlantique, employées en vertu de conventions ou d'arrangements particuliers au transport des malles, à titre de minimum de produits garantis, de primes de régularité, de restitution de droits de pilotage étrangers. (Crédit non limitatif).	1,186,990	"		1,186,990	"	
80	Indemnités et remboursements du chef des expéditions faites par la poste. (Crédit non limitatif.)	10,000	"	10,045,524	10,000	"	10,205,059
81	Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie	656,500	"		717,500	"	
82	Part d'intervention de l'administration dans les frais du bureau international de Berne.	3,250	"		3,250	"	
	SECTION 3. — Télégraphes.						
83	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	1,697,415	"		1,700,175	"	
84	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	826,520	"		842,200	"	
85	Entretien.	503,000	"		510,000	"	
86	Part d'intervention dans les frais du bureau international de Berne Les crédits portés aux articles 75, 77 et 83 pourront être réunis et transférés de l'un de ces articles aux autres, suivant les besoins du service.	1,000	"		1,000	"	
	A REPORTER.fr.	77,799,458	5,062,155	80,861,615	79,486,056	5,518,628	82,805,264

POUR L'EXERCICE 1880.

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	1 ^{er} PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.			BUDGET AMENDÉ pour l'exercice 1880.		Total.
		CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordin ^{es} et temporaires.	Total.	CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordin ^{es} et temporaires.	
	REPORT.fr.	77,709,458	5,062,155	80,861,615	70,486,636	5,518,628	82,805,264
	CHAPITRE VI.						
	MARINE.						
87	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	769,721	.		774,721	.	
88	Traitements, salaires, indemnités, frais de route, etc., des agents nommés ou payés à la tâche, à la journée ou par mois; indemnités à des agents non salariés.	169,200	.	5,148,570	184,700	.	5,168,870
89	Remises. (<i>Credit non limitatif</i>).	1,200,000	.		1,200,000	.	
90	Subsides.	47,945	.		47,945	.	
91	Traction et matériel.	961,504	.		961,504	.	
	CHAPITRE VII.						
	SECTION 1^{re}. — Commission des procédés nouveaux.						
92	Frais de route et de séjour, matériel, achat de réactifs, d'appareils, etc.	2,000	.		2,000	.	
	SECTION 2. — Commission des Annales des travaux publics.						
95	Frais de route et de séjour.	300	.	12,200	500	.	12,200
94	Publication du Recueil, frais de bureau, etc.	4,000	.		4,000	.	
	SECTION 3. — Comité du contentieux.						
95	Jetons de présence des membres et frais accessoires.	5,000	.		5,000	.	
	CHAPITRE VIII.						
96	Traitements des fonctionnaires et agents en disponibilité, par mesure générale ou pour un terme illimité. . . . .	.	74,000	74,000	.	74,000	74,000
	CHAPITRE IX.						
97	Pensions : premier terme.	19,000	.	19,000	19,000	.	19,000
	CHAPITRE X.						
98	Secours à des employés, veuves ou familles d'employés, ainsi qu'aux agents payés sur salaires, ou à leurs familles, qui ne peuvent être pensionnés.	29,500	.	29,500	29,500	.	29,500
	CHAPITRE XI.						
99	Dépenses imprévues non libellées au Budget.	18,000	.	18,000	18,000	.	18,000
	TOTAL DU BUDGET.fr.	81,026,528	5,156,155	84,162,685	82,734,206	5,592,628	86,126,854

(190)

DÉVELOPPEMENTS

DU

BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

pour l'exercice 1880.



DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉROS des		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.										
chapitres.	pages.											
CHAPITRE I^{er}.												
ADMINISTRATION CENTRALE.												
2	a. b. c. d.	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Traitements des fonctionnaires et employés. </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Secrétariat général</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">fr. 155,400</td> </tr> <tr> <td>Régie</td> <td style="text-align: right;">68,000</td> </tr> <tr> <td>Ponts et chaussées et mines</td> <td style="text-align: right;">188,600</td> </tr> <tr> <td>Surveillance des chemins de fer concédés</td> <td style="text-align: right;">36,000</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	Traitements des fonctionnaires et employés.	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Secrétariat général</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">fr. 155,400</td> </tr> <tr> <td>Régie</td> <td style="text-align: right;">68,000</td> </tr> <tr> <td>Ponts et chaussées et mines</td> <td style="text-align: right;">188,600</td> </tr> <tr> <td>Surveillance des chemins de fer concédés</td> <td style="text-align: right;">36,000</td> </tr> </table>	Secrétariat général	fr. 155,400	Régie	68,000	Ponts et chaussées et mines	188,600	Surveillance des chemins de fer concédés	36,000
Traitements des fonctionnaires et employés.	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Secrétariat général</td> <td style="width: 50%; text-align: right;">fr. 155,400</td> </tr> <tr> <td>Régie</td> <td style="text-align: right;">68,000</td> </tr> <tr> <td>Ponts et chaussées et mines</td> <td style="text-align: right;">188,600</td> </tr> <tr> <td>Surveillance des chemins de fer concédés</td> <td style="text-align: right;">36,000</td> </tr> </table>	Secrétariat général	fr. 155,400	Régie	68,000	Ponts et chaussées et mines	188,600	Surveillance des chemins de fer concédés	36,000			
Secrétariat général	fr. 155,400											
Régie	68,000											
Ponts et chaussées et mines	188,600											
Surveillance des chemins de fer concédés	36,000											
3	*	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés										
3	*	Matériel. — Fournitures de bureau, impressions, achat et réparation de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses										
TOTAL DU CHAPITRE I ^{er} fr.												
CHAPITRE II.												
PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.												
DEUXIÈME SECTION.												
BATIMENTS CIVILS.												
9	*	Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices, bâtiments et monuments appartenant à l'État; travaux d'amélioration, d'agrandissement, de restauration, etc.; achat de meubles; loyers; établissement et entretien des squares. — Acquisition d'immeubles, d'objets nécessaires pour les cérémonies et fêtes publiques, etc. . . . fr.										
10	*	Travaux extraordinaires d'amélioration et de restauration à exécuter aux bâtiments des Musées, de la Bibliothèque royale, du palais de l'Industrie, au Tir national, aux bâtiments et dépendances du Jardin Botanique, ainsi qu'à divers bâtiments civils; établissement de paratonnerres										
TOTAL DE LA DEUXIÈME SECTION. fr.												

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1880.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1880.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
426,000 .	.	426,000 .	153,400 .	.	440,500 .	14,500 .	.	
			71,950 .	.				
			199,150 .	.				
			36,000 .	.				
59,250 .	.	59,250 .	41,250 .	.	41,250 .	2,000 .	.	
85,000 .	.	85,000 .	100,000 .	15,000 .	115,000 .	50,000 .	.	
						46,500	.	
400,000 .	.	400,000 .	425,000 .	.	425,000 .	25,000 .	.	
.	417,000 .	417,000 .	.	452,000 .	452,000 .	35,000 .	.	
						60,000 .	.	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
TROISIÈME SECTION.		
SERVICE DES CANAUX ET RIVIÈRES, DES BACS ET BATEAUX DE PASSAGE ET DES POLDERS.		
<i>Travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire, et dépenses d'exploitation.</i>		
BASSIN DE LA MEUSE.		
a.		Meuse, dans les provinces de Namur, de Liège et de Limbourg. fr.
b.		Rivière et canal de l'Ourthe
c.		Canal de Liège à Maestricht et embranchement vers la Meuse, à Visé
d.		— de Maestricht à Bois-le-Duc
e.		— de jonction de la Meuse à l'Escaut
f.		— d'embranchement vers le camp de Beverloo
g.		— — vers Hasselt
h.		— — vers Turnhout.
i.		— de Turnhout à Anvers, par S'-Job in 't Goor.
j.		Sambre canalisée.
k.		Canal de Charleroi à Bruxelles et ses embranchements
BASSIN DE L'ESCAUT.		
l.		Escaut dans les provinces du Hainaut, de la Flandre orientale et d'Anvers
m.		Canal de Mons à Condé
n.		— de Pommerœul à Antoing
o.		Lys
11	p.	Canal de dérivation de la Lys.
	q.	— de Roulers à la Lys
	r.	— de Gand à Ostende et raccordement avec le bassin de commerce, à Gand.
	s.	— d'écoulement des eaux du sud de Bruges
	t.	— de Plasschendaele, par Nieuport et Furnes, vers la frontière de France, et d'écoulement dit de <i>Langeleed</i>
	u.	— de Gand à Terneuzen
	v.	— de Selzaete à la mer du Nord.
	w.	Canaux le Moervaert et la Zuidleede
	x.	Durme
	y.	Dendre
	z.	Rupel
	a'.	Senne
	b'.	Dyle et Demer
	c'.	Petite Nèthe canalisée
	d'.	Grande Nèthe.
BASSIN DE L'YSER.		
	e'.	Yser.
A REPORTER. fr.		

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1880.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1880.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
171,000 »	189,500 »		171,000 »	209,500 »				
8,500 »	52,100 »		8,500 »	53,100 »				
36,000 »	97,000 »		36,000 »	97,000 »				
50,000 »	70,000 »		50,000 »	70,000 »				
102,600 »	57,000 »		102,600 »	45,500 »				
8,000 »	»		8,000 »	»				
26,000 »	»		26,000 »	»				
6,600 »	»		6,600 »	»				
15,000 »	»		15,000 »	»				
85,200 »	40,000 »		85,200 »	40,000 »				
65,000 »	103,700 »		65,000 »	115,700 »				
50,500 »	54,500 »		50,500 »	54,500 »				
15,000 »	20,000 »		15,000 »	20,000 »				
14,400 »	41,800 »		14,400 »	41,800 »				
20,400 »	31,150 »		20,400 »	36,150 »				
30,000 »	85,200 »	1,957,700 »	30,000 »	85,200 »	2,054,200 »	76,500 »	»	
8,000 »	6,000 »		8,000 »	6,000 »				
28,000 »	111,500 »		28,000 »	121,500 »				
5,000 »	4,000 »		5,000 »	12,000 »				
6,000 »	2,000 »		6,000 »	6,000 »				
16,000 »	54,500 »		16,000 »	58,750 »				
29,500 »	128,000 »		29,500 »	128,000 »				
5,400 »	10,000 »		5,400 »	10,000 »				
400 »	5,000 »		400 »	5,000 »				
5,500 »	5,800 »		5,500 »	11,550 »				
5,000 »	»		5,000 »	»				
2,550 »	»		2,550 »	»				
29,000 »	»		29,000 »	»				
15,000 »	»		15,000 »	»				
12,000 »	»		12,000 »	»				
10,000 »	14,000 »		10,000 »	14,000 »				
						76,500 »	»	

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1880.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1880.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
						76,500	.	
»	10,000		»	15,000				
»	50,000	80,000	»	65,000	100,000	20,000	.	
»	20,000		»	20,000				
»	10,000		»	17,000				
		15,000			22,000	7,000	.	
»	5,000		»	5,000				
						105,500	.	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTEA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	Report. fr.
		<i>Canal de Pommerœul à Antoing.</i>	
22	a.	Travaux secondaires d'amélioration.	
	b.	Rectification du tournant trop brusque que forme, près de l'écluse n° 8, le chemin de grande communication d'Antoing à Grandglise	
		<i>Canal de Gand à Ostende et raccordement avec le bassin de commerce, à Gand.</i>	
		PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE.	
	a.	Achat éventuel de terrains pour l'élargissement du chemin de halage dudit raccordement et travaux divers d'amélioration.	
		PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.	
25	b.	Consolidation des berges du canal au moyen de revêtements en briques; renforcement des digues dans les endroits les plus menacés, entre Bruges et Ostende, et travaux divers d'amélioration	
	c.	Continuation des travaux d'amélioration des chemins de halage.	
	d.	Établissement de portes-valets à l'ancienne écluse de la porte de Damme, à Bruges	
			<i>Canal de Plasschendaele, par Nieuport et Furnes, vers la frontière de France.</i>
25 bis	o	Travaux nécessaires pour combler une lacune que présente le chemin de halage entre les ponts de Hagebrug et de Smaeskerke	
		<i>Dendre.</i>	
27 bis	a.	Travaux nécessaires pour établir la continuité du chemin de halage dans la traverse de la ville de Termonde	
	b.	Subside à la ville de Termonde pour les dépenses qu'elle a faites, pour des travaux utiles à la navigation	
		<i>Canal d'Ypres à l'Yser.</i>	
30 bis	o	Travaux du dévasement supérieur du canal.	
		TOTAL DE LA TROISIÈME SECTION.	

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1880.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1880.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUUMENTATION.	DEMINUTION.	
						105,500	"	
"	3,000	4,100	"	5,200	6,300	2,200	"	
"	1,100		"	1,100				
"	1,500	41,500	"	1,500	50,000	8,500	"	
"	20,000		"	20,000				
"	10,000		"	18,500				
"	10,000		"	10,000				
"	"	"	"	15,000	15,000	15,000	"	"
"	"		"	10,000	16,650	16,650	"	"
"	"	"	6,650					
"	"	"	"	17,700	17,700	17,700	"	"
						165,550	"	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
CINQUIÈME SECTION.		
FRAIS D'ÉTUDES ET D'ADJUDICATIONS. — ROUTES, TRAVAUX HYDRAULIQUES. — CHEMINS DE FER EN CONSTRUCTION.		
38	*	Études de projets; frais de levé de plans; achats d'instruments, de cartes et de livres; matériel, impressions, etc., et frais d'adjudications fr.
38 bis	*	Études de l'amélioration des conditions de l'exploitation de la navigation intérieure et d'un plan d'ensemble pour l'amélioration et le complément des voies navigables et des ports
		TOTAL DE LA CINQUIÈME SECTION. fr.
SIXIÈME SECTION.		
PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.		
39	*	Traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées; frais de bureau et de déplacements
40	*	Traitements et indemnités des chefs de bureau, des commis et surveillants, des éclusiers, pontonniers, sergents d'eau, gardes-canal et autres agents subalternes des ponts et chaussées; frais divers des jurys d'examen
		TOTAL DE LA SIXIÈME SECTION. fr.
SEPTIÈME SECTION.		
SERVICE DES BATIMENTS CIVILS.		
42	*	Traitements et indemnités des architectes et autres agents; frais d'habillement des gardiens des monuments
42 bis	*	Études de projets, achat d'instruments et de livres; matériel et fournitures de bureau, impressions, achat et réparation de meubles, chauffage; éclairage, menues dépenses; frais d'adjudications
		TOTAL DE LA SEPTIÈME SECTION. fr.

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1880.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1880.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
45,500	.	45,500	45,500	10,000	55,500	10,000	.	
.	.	.	.	10,000	10,000	10,000	.	
						20,000	.	
856,400	51,425	907,825	865,600	87,925	953,525	45,700	.	
952,252	71,900	1,024,152	1,004,652	44,425	1,049,055	24,925	.	
						70,625	.	
60,000	.	60,000	69,500	.	69,500	9,500	.	
.	.	.	8,000	.	8,000	8,000	.	
						17,500	.	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
Récapitulation du chapitre II.		
		1 ^{re} SECTION. — Ponts et chaussées.
		2 ^e — — Bâtiments civils
		3 ^e — — Service des canaux et rivières, etc.
		4 ^e — — Ports et côtes
		5 ^e — — Frais d'études, d'adjudications, etc.
		6 ^e — — Personnel des ponts et chaussées.
		7 ^e — — Service des bâtiments civils.
		TOTAL DU CHAPITRE II. fr.
CHAPITRE III.		
MINES.		
		2 ^{me} SECTION. — Personnel du corps.
46	*	Traitements et indemnités du personnel du corps des mines et des expéditionnaires adjoints aux ingénieurs
		4 ^{me} SECTION. — Impressions, etc.
50	*	Impressions, achats de livres, de cartes et d'instruments; publication de documents statistiques; encouragements et subventions; essais et expériences.
		TOTAL DU CHAPITRE III. fr.

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1880.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1880			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
4,419,228 »	»	4,419,228	4,419,228 »	»	4,419,228 »	»	»	
400,000 »	417,000 »	817,000	425,000 »	452,000 »	877,000 »	60,000 »	»	
915,150 »	1,365,650 »	2,280,800	915,150 »	1,529,200 »	2,444,350 »	163,550 »	»	
364,500 »	977,800 »	1,342,300	364,500 »	977,800 »	1,342,300	»	»	
45,500 »	»	45,500	45,500 »	20,000 »	65,500 »	20,000 »	»	
1,822,632 »	125,525 »	1,948,157	1,884,232 »	152,348 »	2,036,580 »	70,625 »	»	
60,000 »	»	60,000	77,500 »	»	77,500 »	17,500 »	»	
8,027,010 »	2,885,775 »	10,912,785	8,151,110 »	5,111,548 »	11,262,658 »	551,675 »	»	
285,800 »	»	285,800	294,200 »	»	294,200 »	8,400 »	»	
7,000 »	»	7,000	7,000 »	8,000 »	15,000 »	8,000 »	»	
						16,400 »	»	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
CHAPITRE IV.		
CHEMINS DE FER.		
—		
PREMIÈRE SECTION.		
SERVICES COMMUNS.		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :</i>		
	a.	Comité d'administration et haute surveillance
	b.	Renseignements et statistique. Service général. Contrôle des matières. Masse d'habillement, etc.
51	c.	Commission de réception du matériel et des approvisionnements. Dépôt du magasin central. Atelier de fabrication des coupons Edmond'son, billets spéciaux, etc.
	d.	Indemnités. — Frais de déplacements, intérim, travail extraordinaire, etc.
<i>Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois :</i>		
	a.	Huissiers, messagers, concierges, classeurs et gens de service
		Déchargement, pesage, comptage et mesurage des objets de matériel et d'approvisionnements présentés en réception.
52	c.	Classement, etc., des approvisionnements au magasin central et à la masse d'habillements et délivrance aux stations, ateliers, etc.
	d.	Fabrication de coupons Edmond'son, etc.
<i>Matériel et fournitures de bureau pour tous les services :</i>		
55	n	Papiers, impressions, publications et fournitures de bureau; menues dépenses, etc.; mobilier pour les bureaux compris dans les 1 ^{re} et 5 ^e sections
56	n	Conférences des chemins de fer belges et frais des conférences internationales
		TOTAL DE LA PREMIÈRE SECTION. fr.

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1880.

PREMIER PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
75,000	"		70,000	"				
384,950	"		408,110	"				
		542,454			570,480	57,026	"	
50,750	"		59,416	"				
51,754	"		55,054	"				
28,000	"		47,250	"				
28,708	"		51,780	"				
		114,368			150,000	15,652	"	
35,920	"		40,660	"				
21,650	"		9,410	900				
669,240	"	669,240	744,240	"	744,240	75,000	"	
3,000	"	3,000	3,000	3,000	6,000	3,000	"	
						120,658	"	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

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

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1880.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1880.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	Augmentation.	Diminution.	
143,410	"	1,130,050	95,320	"	1,220,550	90,500	"	
733,750	"		955,614	"				
166,340	"		80,166	"				
86,550	"		80,250	"				
5,042,260	"	7,733,110	5,203,320	"	7,971,592	238,282	"	
2,690,850	"		2,768,072	"				
1,730,117	"	3,224,732	1,870,090	"	3,495,000	270,268	"	
1,276,650	"		1,374,910	"				
217,965	"		250,000	"				
2,054,000	"	2,872,870	2,082,000	"	2,930,845	57,975	"	
360,000	154,000		377,000	154,000				
153,200	"		167,250	"				
142,670	"		150,615	"				
						657,025	"	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
TROISIÈME SECTION.		
TRACTION ET MATÉRIEL.		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :</i>		
61	a.	Direction centrale du service
	b.	Traction. — Surveillance du service et du petit entretien du matériel dans les stations; approvisionnements
	c.	Arsenal. — Grandes réparations et renouvellement du matériel en général
	d.	Indemnités. — Frais de déplacements, intérim, travail extraordinaire
<i>Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois :</i>		
62	a.	Traction des convois (machinistes et chauffeurs).
	b.	Entretien, visite et réparations ordinaires des locomotives, tenders, voitures, waggons, etc., dans les stations
	c.	Grandes réparations du matériel en général
	d.	Renouvellement et amélioration du matériel
	e.	Agents en service général (veilleurs, pompes, magasiniers, plantons, portiers, gardiens, manœuvres, etc.)
<i>Primes d'économie et de régularité :</i>		
63	a.	Pour économie constatée dans la consommation du combustible
	b.	Pour encourager la marche régulière des convois
	c.	Pour économie réalisée dans la main-d'œuvre et les consommations par les ouvriers du service de l'éclairage
		TOTAL DE LA TROISIÈME SECTION. fr.

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1880.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1880.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
207,730	"		220,662	"				
541,220	"		588,200	"				
229,400	"	1,051,270	247,756	"	1,111,070	70,800	"	
52,830	"		54,562	"				
2,058,700	"		1,115,000	"				
2,518,400	"		2,567,450	"				
2,581,200	"	11,680,500	2,635,850	"	11,925,000	244,500	"	
614,400	"		627,400	"				
3,507,800	"		3,579,500	"				
180,800	"		197,500	"				
102,500	"	304,300	190,900	"	400,300	15,000	"	
12,000	"		20,900	"				
						339,300	"	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
QUATRIÈME SECTION.		
TRANSPORTS.		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :</i>		
66	a.	Direction centrale du service
	b.	Mouvement. — Surveillance des convois; répartition des waggons; convoyage des voyageurs et des marchandises.
	c.	Trafic. — Surveillance du service; bureaux des stations; factage; relations internationales, etc.
	d.	Indemnités. — Frais de déplacements, intérim, travail extraordinaire, découchers des gardes, etc.
<i>Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois et manœuvres par chevaux :</i>		
	a.	Chargement, déchargement et pesage des marchandises, bagages, etc.
67	b.	Formation des convois; nettoyage des bureaux; portiers, gardiens, gardes à l'essai, veilleurs, etc.
	c.	Manœuvres par chevaux dans les stations et aux abords
68	.	<i>Primes de régularité pour encourager la marche régulière des convois.</i>
72	.	<i>Redevances aux compagnies et aux particuliers, pour l'usage de leur matériel sur les lignes de l'État.</i>
TOTAL DE LA QUATRIÈME SECTION. fr.		

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1880.

PREMIER PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
564,550	•		500,740	•				
2,455,500	•		2,482,166	•				
		7,406,640			7,664,960	168,520	•	
4,258,910	•		4,346,590	•				
257,880	•		245,446	•				
5,572,752	•		5,577,517	•				
1,555,159	•	5,206,450	1,555,754	•	5,214,000	7,570	•	
280,519	•		280,949	•				
515,000	•	515,000	550,000	•	550,000	15,000	•	
20,000	•	20,000	50,000	•	50,000	10,000	•	
						200,890	•	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
CINQUIÈME SECTION.		
CONTRÔLE DES RECETTES.		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :</i>		
75	a.	Direction centrale du service. — Contrôle et vérification de la comptabilité. — Décomptes avec les compagnies, etc.
	b.	Surveillance et contrôle des gestions comptables dans les stations
	c.	Dépôt de timbre. — Perception des recettes dans les bureaux importants où les gestions comptables sont confiées à des receveurs
	d.	Indemnités. — Frais de déplacement, d'intérim, travail extraordinaire, etc.
<i>Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois :</i>		
74	a.	Huissiers, messagers, concierges, classeurs et gens de service
	b.	Délivrance aux stations des billets de voyageurs, livrets-circulaires, etc., par le dépôt du timbre (Les crédits portés aux articles 51, 57, 61, 66 et 73 pourront être réunis et transférés de l'un de ces articles aux autres, suivant les besoins du service.)
TOTAL DE LA CINQUIÈME SECTION. fr.		
Récapitulation du chapitre IV.		
	1 ^{re}	SECTION. — Services communs.
	2 ^e	— — Voies et travaux
	3 ^e	— — Traction et matériel
	4 ^e	— — Transports
	5 ^e	— — Contrôle des recettes.
TOTAL DU CHAPITRE IV. fr.		

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1880.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1880.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	ACCROISSMENT.	DIMINUTION.	
582,455	"	1,141,970	591,791	"	1,200,770	58,800	"	
108,600	"		122,950	"				
407,675	"		454,750	"				
45,240	"		51,270	"				
57,650	"	72,650	57,600	"	74,600	1,970	"	
15,000	"		15,000	2,000				
						60,770	"	
1,595,062	"	1,595,062	1,519,820	5,900	1,525,720	150,658	"	
14,806,762	154,000	14,960,762	15,465,787	154,000	15,617,787	657,025	"	
24,445,670	"	24,445,670	24,784,970	"	24,784,970	559,300	"	
16,805,070	"	16,805,070	17,005,960	"	17,005,960	200,890	"	
1,214,600	"	1,214,600	1,275,570	2,000	1,275,570	60,770	"	
58,865,164	154,000	58,819,164	60,047,007	150,000	60,207,807	1,588,643	"	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉRO des Articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
CHAPITRE V.		
POSTES ET TÉLÉGRAPHES.		
—		
PREMIÈRE SECTION.		
SERVICES COMMUNS.		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :</i>		
75	»	<i>Direction générale de l'administration ; inspection générale des services ; service central</i>
76	»	<i>Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois</i>
		TOTAL DE LA PREMIÈRE SECTION. fr.
DEUXIÈME SECTION.		
POSTES.		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :</i>		
77	a.	<i>Direction centrale et services provinciaux</i>
	b.	<i>Bureaux de poste, perceptions, sous-perceptions, bureaux mixtes (chemins de fer et postes) et bureaux ambulants</i>
<i>Traitements et indemnités des facteurs :</i>		
78	a.	<i>Surveillance du personnel des facteurs et triage des correspondances à distribuer et à expédier (chefs-facteurs et facteurs-trieurs, etc.)</i>
	b.	<i>Distribution de la correspondance dans les chefs-lieux des cantons postaux (facteurs de perception).</i>
	c.	<i>Distribution des correspondances, journaux, etc, dans les communes rurales (facteurs ruraux).</i>
	d.	<i>Indemnités, frais de remplacement, aides-facteurs temporaires, etc.</i>
		A REPORTER fr.

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1880.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1880.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
44,200	"	44,200	44,900	"	44,900	700	"	
5,240	"	5,240	4,580	"	4,500	1,320	"	
						2,020	"	
427,590	"	2,565,540	430,000	"	2,405,815	40,475	"	
1,957,750	"		1,975,725	"				
75,500	"	2,946,060	75,500	"	2,977,560	51,500	"	
1,025,000	"		1,035,510	"				
1,586,000	"		1,590,555	"				
461,560	"		480,226	"				
						71,975	"	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTEA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		REPORT. fr.
81	a.	<i>Matériel.</i> — Papiers, impressions, publications, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie, entretien et appropriation des bâtiments de l'État, fourniture et entretien de mobilier, menues dépenses
	b.	Entretien, renouvellement et construction de bureaux ambulants pour le service des postes
		TOTAL DE LA DEUXIÈME SECTION. fr.
TROISIÈME SECTION.		
TÉLÉGRAPHES.		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :</i>		
85	a.	Direction centrale et surveillance du service
	b.	Bureaux de transmission et de réception, frais de loyer, de déplacements et d'intérim, primes et indemnités pour travail extraordinaire, etc.
84	.	Salaires des agents payés à la journée ou par mois
85	.	Entretien des lignes, des appareils et des locaux, mobilier et consommations diverses, etc., imprimés, fournitures de bureau, menues dépenses, etc. (Les crédits portés aux articles 75, 77 et 83 pourront être réunis et transférés de l'un de ces articles aux autres, suivant les besoins du service.)
		TOTAL DE LA TROISIÈME SECTION. fr.
Récapitulation du chapitre V.		
		1 ^{re} SECTION. — Services communs
		2 ^e — — Postes
		5 ^e — — Télégraphes
		TOTAL DU CHAPITRE V. fr.

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1880.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1880.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
						71,975	"	"
658,000	"	656,500	685,000	"	717,500	61,000	"	"
18,500	"		54,500	"				
						152,975	"	"
506,990	"	1,697,415	500,970	"	1,700,175	2,760	"	"
1,590,425	"		1,599,205	"				
826,520	"	826,520	842,200	"	842,200	15,680	"	"
505,000	"	505,000	510,000	"	510,000	7,000	"	"
						25,440	"	"
47,440	"	47,440	49,460	"	49,460	2,020	"	"
7,168,140	"	7,168,140	7,501,124	"	7,501,124	152,975	"	"
2,827,955	"	2,827,955	2,855,575	"	2,855,575	25,440	"	"
10,045,524	"	10,045,524	10,205,059	"	10,205,059	160,455	"	"

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
CHAPITRE VI.		
MARINE.		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :</i>		
87	a.	Direction centrale du service
	b.	Services spéciaux; paquebots entre Ostende et Douvres. — Service entre Anvers et la Tête-de-Flandre
	c.	Police maritime; école de navigation; constructions et réparations maritimes; pilotage; phares et fanaux; sauvetage et remorque; surveillance des lignes postales transatlantiques.
	d.	Frais de route et jetons de présence des jurys
<i>Traitements, salaires, indemnités et frais de route des agents nommés ou payés à la tâche, à la journée ou par mois, et indemnités à des agents non salariés :</i>		
88	n	Huissiers, messagers, lamaners, gardiens, ouvriers, matelots et chauffeurs provisoires, etc., pour les différents services
		TOTAL DU CHAPITRE VI fr.

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1880.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1880			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION	DIMINUTION.	
91,800 »	»	769,721 »	91,800 »	»	774,721 »	5,000 »	»	
353,606 »	»		353,606 »	»				
311,515 »	»		311,515 »	»				
12,800 »	»		12,800 »	»				
169,200 »	»	169,200 »	184,700 »	»	184,700 »	15,500 »	»	
						20,500 »	»	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉROS des		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
chapitres.	pages.	
<i>Récapitulation.</i>		
I.	288	Administration centrale
II.	<i>id.</i>	Ponts et chaussées
III.	302	Nines
IV.	304	Chemins de fer
V.	314	Postes et télégraphes
VI.	318	Marine
VII.	320	Commissions
VIII.	<i>id.</i>	Traitements de disponibilité
IX.	<i>id.</i>	Pensions
X.	<i>id.</i>	Secours
XI.	<i>id.</i>	Dépenses imprévues
		TOTAL DU BUDGET.

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1880.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1880.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1880.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
672,750	4,580	677,130	704,250	19,580	725,050	46,500	.	
8,027,010	2,883,775	10,910,785	8,151,110	3,111,518	11,242,458	351,073	.	
591,010	20,000	411,010	599,410	28,000	427,410	16,400	.	
58,635,164	154,000	58,819,164	60,047,907	159,900	60,207,307	1,588,643	.	
10,045,524	.	10,045,524	10,203,950	.	10,203,950	160,435	.	
3,148,370	.	3,148,370	3,168,870	.	3,168,870	20,500	.	
12,200	.	12,200	12,200	.	12,200	.	.	
.	74,000	74,000	.	74,000	74,000	.	.	
19,000	.	19,000	19,000	.	19,000	.	.	
29,500	.	29,500	29,500	.	29,500	.	.	
18,000	.	18,000	18,000	.	18,000	.	.	
81,026,528	5,136,155	84,162,683	82,734,206	3,502,628	86,126,834	1,964,151	.	