

# Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 21 DÉCEMBRE 1881.

---

Crédits supplémentaires et complémentaires aux budgets du Ministère des Travaux  
Publics des exercices clos, 1880 et antérieurs, et de l'exercice 1881 (\*).

---

## RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (\*), PAR M. SCAILQUIN.

---

**MESSIEURS,**

Le Département des Travaux Publics sollicite l'octroi de divers crédits supplémentaires destinés à payer des créances arriérées des exercices clos, 1880 et antérieurs, et de crédits complémentaires à concurrence de l'insuffisance constatée de quelques-unes des allocations du budget de 1881.

La somme réclamée pour les crédits de la première catégorie s'élève à fr. 267,754-17 ; le surplus se monte à 6,703,490 francs.

Le projet de loi n'a soulevé aucune observation de la part des sections.

Il résulte de l'examen auquel il a été procédé par la section centrale, que les créances arriérées ont eu pour cause les travaux extraordinaires que les inondations de 1880 ont rendu nécessaires sur certains canaux et rivières, notamment à l'Yser et à la Meuse ; des tempêtes, de hautes marées ont gravement endommagé différents points du littoral ; la sécurité publique exigeait que l'on conjurât par des mesures exceptionnelles les dangers d'événements de force majeure que nul n'aurait pu prévoir ; l'administration a fait preuve d'intelligente initiative en ordonnant ces travaux, dont les dépenses se trouvent pleinement justifiées.

Quant à l'exercice 1881, les allocations budgétaires qui sont reconnues insuffisantes concernent le matériel de l'administration centrale, les bâtiments civils, les frais d'études et les chemins de fer, postes et télégraphes.

Nous passerons successivement en revue ces diverses demandes de crédit.

---

(1) Projet de loi, n° 29.

(\*) La section centrale, présidée par M. DESCAMPS, était composée de MM. VANDEN STEEN, BOUVIER, DANSART, DE BRUYN, SCAILQUIN et BOCKSTAEL.

## ADMINISTRATION CENTRALE. — MATÉRIEL. — ART. 5 du budget.

Crédit demandé : 15,000 francs.

La dépense moyenne de ce chef atteignait le chiffre de 156,250 francs. Depuis 1881, les dépenses de l'administration centrale des chemins de fer ayant été détachées de cet article, le poste avait été réduit à 100,000 francs.

Mais, d'autre part, plusieurs services ont reçu des extensions qui ont entraîné des frais non prévus pour fournitures de bureau, impressions, chauffage, achat et réparation de meubles, etc.

La section est d'avis qu'il y a lieu de veiller attentivement à ces sortes de dépenses, pour lesquelles les éléments d'appréciation font souvent défaut, et qui tendent à se reproduire d'une façon uniforme et même à croître chaque année.

## PONTS ET CHAUSSEES. — BATIMENTS CIVILS.

ART. 9. *Entretien et réparation des palais, hôtels, bâtiments de l'État; travaux divers, etc.*

Crédit demandé : 159,620 francs.

Cette somme servira en partie aux travaux que l'administration a fait exécuter d'urgence dans plusieurs hôtels provinciaux, ainsi que dans quelques bâtiments dont les toitures ont été dévastées par l'ouragan; elle contribuera, d'autre part, à la location d'immeubles où l'on a établi des bureaux provisoires. Cette dépense s'augmente dans de notables proportions; cet état de choses, provoqué par le défaut d'installations d'ensemble, offre un double inconvénient : les bâtiments loués pour une destination spéciale sont ou trop vastes ou trop exigus; ils ne correspondent pas exactement aux nécessités du service; les baux se contractent forcément, eu égard à leur caractère provisoire, dans des conditions plus onéreuses; des services dont les relations sont constantes doivent être disséminés; il faut plus de surveillants, de messagers, de concierges; les moindres questions de détail nécessitent des correspondances entre les fonctionnaires et agents.

De son côté, le public qui a besoin de renseignements est obligé de parcourir des distances parfois considérables et ne parvient pas aisément à se guider : des ingénieurs en chef, des ingénieurs, conducteurs en chef de section ressortissant à une même branche de service occupent des locaux différents, éloignés les uns des autres; de là, des ennuis et des pertes de temps, au détriment de tous, et se traduisant par des dépenses qu'aucun avantage ne compense.

ART. 10. *Travaux extraordinaires à exécuter à divers bâtiments civils.*

Crédit demandé : 50,000 francs.

Il s'agit de travaux d'installation de l'exposition triennale des beaux-arts, que le Département des Travaux Publics a pris à sa charge, le Département de l'Intérieur ne disposant à cet effet d'aucun crédit.

**ART. 43.** *Etudes de projets, frais de levée de plans, achat d'instruments, cartes et livres, impressions, etc.*

Crédit demandé : 41,000 francs.

Les publications dues à l'initiative de l'honorable chef du Département et qui ont paru en 1881 se rattachent presque toutes aux questions les plus graves, les plus importantes qui ont trait aux intérêts matériels du pays.

L'attention publique se porte, de plus en plus, vers l'étude des problèmes économiques que soulèvent l'exécution, le développement et les améliorations des voies de transport, mais les recherches étaient longues et laborieuses; on devait pour élucider l'un ou l'autre point en discussion, consulter des archives éparses, de nombreux documents mal coordonnés, sans résumé, sans table de matières.

L'administration a fait successivement publier des cartes des dimensions des écluses et des mouillages, un album du mouvement progressif des routes, voies navigables et chemins de fer, de 1850 à 1880; une carte du mouvement des transports des voies navigables, en 1800; un recueil, en 2 volumes in-8°, de renseignements sur les voies navigables de la Belgique.

Ces publications, fruits d'une étude patiente, de la collaboration savante d'hommes techniques, nous paraissent appelées à rendre de véritables services :

Elles mettent en lumière, d'une façon rapide et saisissante, des faits curieux et restés inconnus du plus grand nombre : elles condensent des statistiques, des données, des dessins, des tableaux dispersés dans une foule de livres, de brochures ou de documents officiels; le législateur, l'économiste, les membres du personnel administratif y trouveront une ample moisson de renseignements groupés avec ordre, avec méthode et qui pourront contribuer, en facilitant les études, à jeter un jour nouveau sur des questions arides et à hâter des solutions utiles à l'intérêt général.

Ces travaux ont mis à contribution le zèle et le dévouement de tous ceux qui y ont participé: mais, ils seront comme le témoignage vivant des forces pacifiques du pays et de leurs progrès continus.

#### CHEMINS DE FER.

L'ensemble des crédits affectés au service des chemins de fer, s'élevait pour 1880, à 68.558.878 francs.

Les prévisions budgétaires pour 1881 avaient été réduites à 65,468,050 francs.

Les crédits pétitionnés atteignent le chiffre de 6.267,370 francs; la dépense totale de l'exploitation du réseau sera, pour cet exercice, de 71,747,420 francs; cette somme ne comprend pas les dépenses de parachèvement et d'amélioration, telles qu'elles sont entendues par l'administration.

Certains doutes sont émis à cet égard et feront l'objet d'une question spéciale; les crédits votés pour l'exercice antérieur sont dépassés, y compris les nouveaux amendements de 3,200,542 francs.

A maintes reprises et, l'an dernier encore, dans le rapport de la section centrale, on a fait ressortir les difficultés, de plus en plus sérieuses, qui s'opposent

à ce que, dix mois à l'avance, au moment de la présentation du budget, l'administration puisse dresser le calcul exact de tous ses besoins : l'exploitation des chemins de fer n'est qu'une suite d'opérations, de combinaisons, dont les éléments multiples varient et se modifient dans des conditions telles, que toute base fixe, certaine, fait défaut aux évaluations rigoureuses qu'exige la loi du budget.

Ces observations ont été confirmées par les circonstances qui ont signalé l'année dont le terme approche.

Il semblait qu'à la période si mouvementée de 1880, au développement anormal des transports, produit par l'Exposition, aurait succédé une période plus calme ; qu'il était rationnel de ne tenir compte que de l'accroissement régulier, accusé par les exercices antérieurs, et de ramener les recettes et dépenses au taux des prévisions ordinaires. Dans ce cas, des économies étaient possibles, elles devaient se réaliser, notamment, dans les frais de matériel et dans les salaires et indemnités, qui s'étaient considérablement élevés, par suite des mesures exceptionnelles prises en 1880.

Le contraire a eu lieu.

C'est ainsi que l'année du cinquantenaire a réalisé une recette totale de 113,800,000 francs.

Dans les évaluations, pour 1881, on s'est arrêté à la somme de 111,228,424 fr.

Or, il résulte des recettes effectuées pendant les neuf premiers mois de cette année et de l'augmentation de trafic déjà constatée à ce jour, que l'exercice se soldera par une recette totale de 114 à 115 millions.

Pour les huit premiers mois, le nombre de locomotives-kilomètres comporte une augmentation de 11.3 p. % ; celui des véhicules-kilomètres, de 8.4 p. % pour les trains de voyageurs, et de 10.3 p. % pour les trains de marchandises.

La longueur exploitée s'est accrue de 96 kilomètres ;

Le service de nuit de 28 kilomètres ;

Les points d'échange ont été portés de 56 à 59 ;

Les stations de 582 à 603 ;

Le nombre des machines de 1,267 à 1,463 ;

Celui des voitures et wagons de 39,150 à 42,142 ;

Le personnel, qui comprenait 54,165 personnes, est aujourd'hui de 36,263.

Comme résultat final, il est certain que le rapport entre la recette et la dépense, non compris la recette fictive et les minimums d'intérêts garantis, sera de 62.68 p. %.

Il était de 61.24 p. % en 1877, et avait déchu jusqu'à 59.13 p. % en 1879.

Le fait s'explique par l'incorporation au réseau de l'État de lignes peu productives ; il avait été signalé, sous l'administration précédente, comme une conséquence fatale du rachat de lignes concédées ; or, ce n'est guère que deux ou trois ans après que ces cessions se sont opérées, alors que les services de ces lignes ont été réorganisés pour se fondre dans l'exploitation de l'État ; ce n'est qu'après un certain laps de temps, permettant de reconnaître et d'apprécier les nécessités des voies nouvellement créées, que la plus forte somme de dépenses s'impose. Il est aussi à noter que la part des frais d'exploitation due à l'effet des rampes a augmenté de 1877 à 1881 dans le rapport de 12 à 14.75. Au surplus, il sera bien difficile, pour ne pas dire impossible, de se représenter d'une façon

exacte, la situation économique et financière de l'exploitation, tant que nous aurons à traverser cette période de rachats et d'exécution de lignes, dont les prévisions des recettes et dépenses sont des plus problématiques.

En considérant les deux dernières périodes triennales, les résultats de l'exploitation sont les suivants :

**De 1876 à 1878.**

	Recettes brutes.	Dépenses.
1876 . . . fr.	90,519,923	57,378,379
1877 . . . .	90,509,705	55,519,555
1878 . . . .	94,205,915	56,540,586
Ensemble . fr.	<u>275,035,543</u>	<u>169,038,500</u>

Rapport de la dépense à la recette : 61.46 p. %.

**De 1879 à 1881.**

	Recettes brutes.	Dépenses.
1879 . . . fr.	100,085,161	59,178,192
1880 . . . .	115,785,288	67,856,089
1881 . . . .	114,000,000	71,285,420
Ensemble . fr.	<u>327,870,449</u>	<u>198,299,701</u>

Rapport de la dépense à la recette : 60.40 p. %.

Les statistiques les mieux dressées, les évaluations invoquant les calculs de probabilité les plus raisonnables courent risque d'échouer contre la réalité des faits, contre des fluctuations de prix et des événements qui défont toute prévoyance ; il importe de se montrer attentif à la situation, telle qu'elle se dessine aujourd'hui, de déterminer, aussi fidèlement que possible, l'influence exercée par l'exploitation des chemins de fer sur nos ressources financières, sur l'équilibre des recettes et dépenses. D'après les chiffres que nous avons cités, les crédits budgétaires pour 1881 dépasseront de 5,200,542 francs ceux de 1880.

Les recettes des deux exercices se balanceront, à peu de chose près.

Dans ces conditions, il était intéressant de savoir si les crédits sollicités sont destinés à devenir des charges permanentes, et la section a décidé de poser à M. le Ministre la question suivante :

Quelle est, dans les crédits relatifs aux chemins de fer, la part à attribuer :

- 1° Aux travaux de premier établissement ;
- 2° Aux dépenses ordinaires de l'exploitation ?

Cette question générale et assez étendue a été suggérée à la section par cette circonstance, qu'à diverses reprises, dans le courant de 1881, des fonds nouveaux ont été sollicités, sous forme de crédits spéciaux ou d'amendements, au profit des chemins de fer.

Certains crédits sont tenus en suspens, notamment une partie de ceux qui sont compris dans le projet de travaux d'utilité publique, déposé au mois de

juillet et dont la discussion a été différée. Les sommes qu'ils visent, ne se rapportent-elles pas partiellement aux frais d'exploitation?

L'état des faits principaux se référant à l'exploitation dictait aussi cette demande.

En effet, en ce qui concerne la longueur exploitée, l'importance du service de nuit, le nombre des stations, les parcours des trains et locomotives, les heures de feu et le personnel, le rapport de 1877 à 1880 est de 100 à 133, ce qui constitue 33 p. % d'augmentation; pour les voyageurs et les grosses marchandises, les recettes brutes, la proportion se réduit de 100 à 123, soit 23 p. % de majoration.

Voici les explications qui nous ont été transmises par M. le Ministre :

« Bruxelles, le 17 décembre 1881.

« MONSIEUR LE RAPPORTEUR,

« Vous m'avez fait l'honneur de m'adresser, le 14 courant, la communication suivante :

« La section centrale chargée d'examiner le projet de loi de crédits supplémentaires au budget des Travaux Publics, pour les exercices 1881 et antérieurs, m'a chargé de vous poser la question suivante :

» « Quelle est, en ce qui concerne les crédits figurant au chapitre IV (*chemins de fer*), la part à attribuer :

» « 1° Aux travaux de premier établissement ;

» « 2° Aux dépenses ordinaires de l'exploitation ? »

» Le chapitre IV du budget des dépenses comprend, *pour le service des voies et travaux*, quatre articles. sous les rubriques suivantes :

» Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés ;

» Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou au mois ;

» Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie, et

» Travaux d'entretien et d'amélioration, outils et ustensiles, location de locaux, etc.

» Les fonctionnaires et employés dont les rétributions sont imputées à charge du budget ont de tous temps, indépendamment de leurs attributions se rapportant à l'exploitation proprement dite du railway, étudié les projets des travaux d'extension et de parachèvement et ils en ont dirigé l'exécution.

» Les allocations budgétaires dont il s'agit ont donc supporté les frais d'étude et de direction afférents aux nombreux travaux d'extension et de parachèvement imputés sur les fonds de premier établissement votés par la Législature.

» Il serait fort difficile, à moins de prendre un tantième pour cent des dépenses des constructions nouvelles faites pendant chaque exercice, de déterminer, comme le demande la section centrale, quelle est, pour l'article qui nous occupe, la part des crédits portés au budget annuel des dépenses à attribuer aux fonds de premier établissement, et de déduire de là la part à attribuer aux allocations ordinaires de l'exploitation.

» Les développements fournis à l'appui des budgets annuels ont toujours fait mention de la situation que je viens de rappeler, et cette situation permet d'affir-

mer que les frais d'exploitation du chemin de fer comprennent sous la rubrique : « Personnel des fonctionnaires et employés » un certain tantième des dépenses nécessitées uniquement par les travaux de parachèvement et d'extension des installations du réseau, travaux dont le prix est imputé sur le fonds capital.

» Les allocations portées à l'article *Salaires* ne comprennent aucune prévision se rapportant à des dépenses de premier établissement.

» Les agents à rétribuer au moyen de ces allocations s'occupent exclusivement de la surveillance et de la police des voies, de la manœuvre des exentriques, des signaux, du service des barrières, ponts tournants, et de l'entretien courant de la voie, etc.

» Les dépenses de cette catégorie, liquidées à charge du budget, constituent uniquement des frais d'exploitation.

» A mesure que l'on a augmenté la charge et la vitesse des convois, il a fallu naturellement renforcer, non-seulement le profil des rails, mais aussi leur mode de support.

» L'administration des chemins de fer de l'État a employé pendant longtemps des rails de 5<sup>m</sup>,10 de longueur, supportés par cinq billes, ensuite des rails de 6 mètres, supportés par six billes ; puis elle a décidé de porter à sept le nombre de billes supportant un rail de 6 mètres.

» D'autre part, lors de la construction des lignes ferrées faisant partie du réseau de l'État, il a été mis en œuvre des billes d'essence tendre, sapin, hêtre, etc., ainsi que des billes non préparées.

» L'augmentation du nombre de supports dans les voies s'est effectuée en même temps que les renouvellements annuels aux frais exclusifs du budget des dépenses jusqu'en 1871. Ce n'est que depuis cette époque, à cause de l'importance devenue subitement considérable de cette consolidation par suite de la reprise du réseau exploité par la Compagnie des Bassins-Houillers, que la plus-value donnée de ce chef au chemin de fer est payée sur les fonds spéciaux alloués pour travaux d'extention ou de parachèvement du réseau.

» En ce qui concerne les rails de profil plus fort, l'administration a substitué des rails de fer de 34 et de 37 kilogrammes par mètre à ceux de faible calibre placés à l'origine dans les voies, et pesant 22, 24 et 27 kilogrammes par mètre courant.

» Cette substitution, qui a notablement augmenté la valeur du réseau, s'est faite exclusivement à charge des frais d'exploitation, le budget annuel ayant toujours payé les dépenses résultées de cette augmentation du poids des rails.

» Il en a été de même pour la substitution des billes de chêne créosotées aux billes d'essences tendres et aux billes non préparées, placées à l'origine dans les voies du chemin de fer.

» Cette substitution, qui a donné également une plus-value au réseau national, a toujours été effectuée exclusivement à charge du budget.

» Depuis une dizaine d'années, les renouvellements de rails, au chemin de fer de l'État, ont été exécutés, dans une large mesure, en rails d'acier.

» La différence de valeur entre le fer et l'acier a paru être trop considérable, pour être mise à charge des frais d'exploitation, en sorte que cette différence a été entièrement imputée sur les fonds de parachèvement.

» L'article intitulé *Entretien et améliorations* comprend, entre autres, une prévision de dépense affectée à des travaux qui ont pour résultat d'améliorer les installations existantes, mais il est fait état de cette catégorie de dépenses dans le compte rendu annuel des opérations du chemin de fer. (*Voir* compte rendu de 1880, page 105, note 21.) Ces dépenses sont déduites du montant des frais d'exploitation pour le calcul du rapport de la dépense à la recette.

» L'administration prélève également, sur le crédit faisant l'objet de l'article en question, une part des frais de fourniture de pierrailles mises en œuvre en renouvellement de ballast de qualité inférieure.

» En 1880, cette part a été de 125,000 francs et, en 1881, elle est de 175,000 francs.

» L'excédant du prix d'achat de ces pierrailles est liquidé à charge des fonds spéciaux votés pour le parachèvement du réseau, parce que cette substitution de ballast accroît la valeur du chemin de fer.

» Mais, celui-ci supporte, seul, la dépense en main-d'œuvre à laquelle donne lieu la dite substitution, laquelle est plus grande que le simple renouvellement de ballast existant par du ballast semblable.

» Les dépenses faites à charge des fonds d'extension et de parachèvement, sous le rapport des quantités du matériel et des pierrailles mises en œuvre, pendant la période quinquennale 1877 à 1881, pour consolider les voies et substituer au ballast en cendrées un ballast en pierrailles concassées, sont résumées dans le tableau ci-dessous.

» Ces dépenses se rapportent spécialement :

» 1° A la substitution des rails d'acier à des rails de fer.

» La plus-value, portée de ce chef au compte de premier établissement, représente la différence de prix résultant du coût d'une tonne de rails de fer et d'une tonne de rails d'acier au moment des approvisionnements.

» 2° Augmentation du nombre de supports en bois (billes) placés sous les rails. La dépense imputée sur les fonds de parachèvement représente le prix des billes créosotées placées en plus que le nombre de traverses retirées sur une même longueur de voies, et

» 3° Substitution d'un ballast en pierrailles au ballast en cendrées. La quantité et le prix d'achat des pierrailles mises en œuvre, payées à charge des fonds de parachèvement, figurent exclusivement au tableau ci-dessous.

ANNÉES.	RAILS.			BILLES.			PIERRAILLES.	
	NOMBRE de rails d'acier de 6 mètres mis en rempla- cement de rails de fer.	PLUS value par rail.	SOMMES totales	NOMBRE de traverses créosotées employées à la consolidation.	PRIX par bille.	SOMMES totales.	QUANTITÉS.	SOMMES.
1877 . . . . .	106,286	6 12	650,470	15,117	6 115	80,210	57,670	113,280
1878 . . . . .	108,909	7 42	787,845	»	»	»	145,210	314,169
1879 . . . . .	102,765	4 74	554,496	10,541	5 95	62,719	135,120	584,881
1880 . . . . .	100,867	4 52	458,743	14,521	5 97	83,496	121,110	240,906
1881 . . . . .	93,882	5 57	486,146	»	»	»	180,000	482,020

» Les chiffres qui se rapportent à l'exercice 1881 sont approximatifs en ce qui concerne les rails, et, quant aux billes, le nombre ne peut être donné, le travail statistique n'est pas terminé.

» En ce qui concerne la traction et le matériel, toutes les dépenses de l'exploitation sont imputées sur les articles du budget de ce service.

» Il y a plus, les locomotives, les tenders, les voitures et les wagons de toute espèce mis hors de service sont remplacés, unité par unité, au moyen des crédits budgétaires, par du matériel de plus grande valeur.

» Des locomotives de plus grande puissance, des wagons à marchandise de plus grande capacité, des voitures à voyageurs offrant un plus grand nombre de places, sont venus remplacer les locomotives, les wagons, les voitures qui ont dû être successivement démolis.

» Le tableau intitulé : « Renouvellement », annexe XXXVI du compte rendu de l'exercice 1880, donne, à cet égard, tous les renseignements désirables.

« Veuillez agréer, Monsieur le Rapporteur, l'assurance de ma considération très-distinguée.

» *Le Ministre des Travaux Publics,*

» SAINTELETTE. »

Ces renseignements nous aideront à poursuivre l'examen des demandes de crédits qui se rapportent aux chemins de fer.

#### SERVICES COMMUNS.

ART. 59. — *Salaires des agents payés à la tâche, à la journée et par mois.*

Le crédit de 9,500 francs se justifie par l'adjonction de manœuvres attachés à la commission de réception et par un travail extraordinaire à l'atelier du timbre.

ART. 69 — *Matériel et fournitures de bureau pour tous les services.*

Crédit demandé : 300,000 francs.

Le chiffre prévu au budget était de 870,880 francs ; celui de 1880, qui comprenait des frais exceptionnels de publicité, a été de 1,107,800 ; l'exercice actuel absorbera une dépense de 1,170,880 francs.

Ces augmentations procèdent des causes que nous avons déjà signalées. Il paraît qu'elles ont eu pour objet, jusqu'à concurrence de 143,000 francs, une série de mesures en vue d'assurer la perception des recettes (voyageurs), d'accroître le mouvement et de renseigner les Chambres sur les résultats de l'exploitation.

Pour apprécier à sa véritable valeur l'utilité de ces dépenses, il conviendrait d'en connaître les détails, le fonctionnement et les effets réels, ce qui nous sera sans doute fourni à l'occasion du budget de 1882.

**ART. 62. — Secours exceptionnels aux ouvriers malheureux.**

L'allocation a été portée de 24,000 à 30,000 francs, puis à 32,000 francs ; le personnel ayant subi la même progression.

Il y a dans cet ordre d'idées, des réformes à tenter, d'utiles applications à faire des progrès accomplis en matière d'assurances, de secours mutuels, etc. ; on doit tendre, en effet, à prévenir les conséquences de ces coups du hasard, de ces fatalités qui si souvent frappent les agents subalternes du service actif, les travailleurs le plus exposés à être victimes des intempéries, des corvées extraordinaires et des accidents.

**VOIES ET TRAVAUX.****ART. 68. Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.**

Crédit demandé : 1,121,000 francs.

Cette majoration s'applique exclusivement aux salaires.

Il est vrai qu'en 1880, les agents de la route se sont multipliés ; ils ont été soumis à un service des plus laborieux et ont reçu des quarts supplémentaires et des indemnités.

L'augmentation des services de nuit, l'établissement de postes de block-système et de lignes nouvelles ont occasionné des dépenses relativement considérables. Dans ce chiffre figure, à titre de charge purement temporaire, une somme de 347,500 francs pour couvrir les frais d'enlèvement des neiges et de réparation de dégâts causés par des pluies continues et abondantes.

**TRACTION ET MATÉRIEL.****ART. 69. Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.**

Crédit demandé : 1,525,500 francs.

Le mouvement général des trains aura augmenté de 12 p. % dans le courant de l'exercice ; le montant total des salaires se sera accru de 8 à 9 p. %. Tel est le fait, sans que nous puissions encore en tirer de conséquence décisive. Notons que le chauffage des voitures a été généralisé et que les dépenses de ce chef avaient été inscrites pour partie seulement au budget de 1880.

**ART. 71. Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois.**

Crédit demandé : 1,546,670 francs.

La somme votée pour 1880 étant de 5,920,100 francs, il s'ensuit que ce poste sera majoré de 436,100 francs, chiffre proportionnel à l'augmentation de la circulation des trains : les prix moyens payés pour les charbons ont peu varié d'une année à l'autre.

**ART. 72. — Entretien, réparation et renouvellement du matériel.**

Crédit demandé : 1,214,700 francs.

L'ensemble des allocations, comparé aux crédits accordés pour 1880, accuse une diminution de 99,000 francs.

La somme de 9,400,000 francs est considérée comme un minimum strict et d'autant plus nécessaire que la circulation ne cesse de s'activer.

Le rapport de la section centrale a signalé, l'an dernier, le défaut de concordance entre les dépenses afférentes aux ateliers de réparations, telles qu'elles sont renseignées au Compte rendu des chemins de fer, et l'allocation spéciale portée au budget pour l'entretien du matériel.

On a dû faire étudier un système de comptabilité qui permettra de dresser à cet égard des comptes réguliers et d'établir en quelque sorte le bilan de chacun des ateliers.

Actuellement encore, subsistent des différences entre les crédits demandés pour entretien, réparation, amélioration du matériel dans les ateliers et stations, et les sommes dépensées dans les ateliers de réparation et d'entretien.

A défaut de corrélation entre le Compte rendu annuel et les articles du budget, aucun contrôle vraiment efficace ne peut s'exercer sur des dépenses qui représentent près du tiers des frais de l'exploitation.

Les éléments nets et précis ont souvent manqué pour qu'il fût possible de se prononcer en parfaite connaissance de cause sur cette partie importante de l'exploitation, où l'on est sujet à des erreurs et à des confusions dans les affectations de crédit. Les mesures prescrites par l'honorable chef du Département remédieront, faut-il espérer, à cette situation.

Le matériel mis en circulation donne ce résultat, qui n'a été atteint nulle part, que nous sachions : le réseau de l'État est pourvu de 16 wagons par kilomètre et de 1 locomotive par 1,800 mètres d'exploitation.

Aussi, tous les services ont-ils fonctionné avec une remarquable régularité : les années 1879 et 1880 avaient déjà donné la mesure de ce que pouvait réaliser le personnel, qui est parvenu à surmonter les plus grandes difficultés. On a eu à lutter contre les rigueurs climatiques, contre l'insuffisance du matériel et du personnel, coïncidant avec l'époque du cinquantenaire.

L'augmentation du matériel a rendu au commerce et à l'industrie des services que chacun se plaît à reconnaître. Il en résulte dès aujourd'hui que les transports sont plus rapides, plus réguliers ; qu'il s'établira plus d'ordre dans le mouvement général, et qu'en veillant à ce que les petites réparations du matériel roulant ne s'exécutent point trop lentement dans les ateliers de réparation, le trafic pourra être rendu plus fructueux et procurer une large compensation de l'excédant de dépenses.

C'est le résultat qui sera certainement obtenu par la création de nouveaux ateliers sur divers points du réseau.

## TRANSPORTS.

ART. 74. — *Salaires, etc.*

Crédit demandé : 302,600 francs.

Ce crédit est motivé par les mêmes faits que l'administration a invoqués en faveur des allocations précédentes.

La question des salaires joue un rôle presque prépondérant dans les subsides demandés.

La situation du personnel actif commande le plus vif intérêt : il convient que les heures de travail n'excèdent pas la limite normale des forces humaines ; que les agents, sur qui reposent principalement la sécurité du public voyageur, soient placés dans des conditions telles, que leur activité, leur prévoyance, leur attention ne puissent jamais se démentir pendant la durée du travail. C'est là, dans l'exécution, où tout est mouvement et danger, que l'agent doit déployer le plus de qualités diverses, et il n'est que rationnel de mesurer la rémunération et le temps à la somme et à la nature des services rendus. On ne saurait trop insister sur ce point.

L'augmentation totale des divers services, en 1881, a été :

Pour les salaires, de . . . . .	fr.	1,929,592
Pour les traitements et indemnités, de . . . . .		1,125,921
		<hr/>
Soit . . . . .	fr.	3,055,513

Ce n'est point cependant que l'augmentation de personnel ait été en raison directe de la progression du mouvement ; en effet, le nombre des agents par 100,000 kilomètres de trains était, en 1869, de 128, en 1873, de 125, en 1877, de 131, en 1880, de 115 : la proportion ne s'écartera guère de ce rapport pour 1881.

Ce déploiement de forces utiles se retrouve dans l'usage du matériel ; on a notamment déterminé le parcours moyen, par jour, d'une locomotive : le tableau du mouvement montre que ce parcours était :

En 1877, de 81 kilomètres, 91,	
— 1878, — 83	— 21,
— 1879, — 87	— 53,
— 1880, — 93	— 35.

Le progrès réalisé de 1877 à 1880 atteint donc 11<sup>k</sup>.44, soit 14 p. %.

Les relevés comparatifs, annexés au Compte rendu annuel pour 1880, tendent à démontrer que, tant au point de vue des tarifs que des dépenses d'exploitation, les chemins de fer de l'État belge présentent les moyennes les moins élevées.

La section fait ses réserves quant à la véritable portée de ces documents officiels et quant aux inductions à en tirer. — Ces moyennes doivent-elles s'interpréter dans un sens restreint ? Ne représentent-elles pas seulement le prix de revient de la traction proprement dite ? Embrassent-elles toutes les dépenses ? Il faudrait pour résoudre ces questions se livrer à un travail immense, à une étude approfondie du budget des autres États ou exploitants et du développement des compagnies concessionnaires. On n'aboutirait même pas à donner la stabilité

à des calculs que viendraient modifier d'une manière plus ou moins profonde, soit, les rachats de concession, soit les exécutions de lignes nouvelles. Il sera nécessaire d'élucider ces points.

Mais, nous n'avons pas à empiéter sur les travaux réservés à la section centrale chargée d'examiner le budget.

Les considérations qui précèdent ne laissent point de doute sur la nécessité des crédits demandés, sur l'impulsion vigoureuse qui a été imprimée à l'ensemble des services et sur le caractère avantageux des mesures qui, dans les limites compatibles avec l'état du trésor et l'intérêt général, ont été prescrites en vue de seconder les efforts de l'activité nationale et d'encourager ceux qui ont la mission de les mettre à exécution.

Elles s'appliquent à l'article 76 (frais d'exploitation : 142,000 francs) et à la majoration de 200,000 francs, réclamée pour subvenir à l'organisation du service de camionnage dans des stations nouvelles (art. 77).

**ART. 79. — *Redevances aux compagnies et aux particuliers, pour l'usage de leur matériel.***

Crédit demandé : 102,000 francs.

Une somme de 184,000 francs avait été renseignée de ce chef au budget, et votée comme charge extraordinaire et temporaire.

Elle a dû être majorée de 92,000 francs, et le Département, par dépêche du 12 décembre, demande qu'elle soit définitivement fixée à 102,000 francs.

L'extension qui s'est produite dans le service, au moment où le nouveau matériel ne pouvait encore être utilisé, a multiplié et prolongé les locations contractées avec les sociétés ou les particuliers. Il est à présumer qu'à l'avenir ce poste de dépenses disparaîtra ou sera considérablement réduit.

Enfin, à l'article 81, un crédit de 7,000 francs est sollicité pour quelques menus frais du contrôle des recettes.

Enfin, se basant sur ce que les études, auxquelles l'administration des ponts et chaussées a dû se livrer pendant 1881, ont exigé le concours de nouveaux agents auxiliaires, le Département demande, par voie d'amendement à l'article 2 du projet de loi, que, sous la rubrique : « Chapitre II. — Ponts et chaussées », il soit porté, à l'article 46, sous le libellé : « Traitements et indemnités des chefs de bureau, etc., » une indemnité de 20,000 francs.

L'exposé des travaux, exécutés pendant cette période, permettra ultérieurement de mieux apprécier cette allocation supplémentaire.

Les crédits relatifs aux postes et télégraphes n'ont soulevé aucune observation.

La section centrale constate qu'ils ont pour objet des améliorations utiles et qu'à l'occasion de la récente exposition d'électricité, l'administration et plusieurs de nos concitoyens ont été honorés de distinctions flatteuses qui placent la Belgique au premier rang pour les services postaux et télégraphiques.

La section, à l'unanimité des membres présents, adopte le projet de loi.

*Le Rapporteur,*  
SCAILQUIN.

*Le Président,*  
J. DESCAMPS.

# ANNEXES.

---

## ANNEXE N° 1.

---

*A Monsieur le Président de la section centrale chargée d'examiner le projet de loi de crédits supplémentaires au budget des Travaux Publics, pour les exercices 1881 et antérieurs.*

---

Bruxelles, le 12 décembre 1881.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Lorsque fut déposé le projet de loi ayant pour objet d'allouer à mon Département des crédits supplémentaires pour les exercices 1881, il n'avait été prévu qu'une insuffisance de 92,000 francs à l'article 79, du chef de redevances aux compagnies pour l'usage de leur matériel. A ce moment, des négociations étaient entamées pour de nouvelles locations. L'exécution des contrats qui en ont été le résultat aura pour effet une augmentation de dépense d'environ 10,000 francs pour l'exercice 1881. Il y aurait donc lieu de porter à 102,000 francs le crédit supplémentaire primitivement demandé à l'article 79.

De même la somme de 6,000 francs, inscrite comme complément à l'article 62 pour secours exceptionnels aux ouvriers, ne permettra pas de donner suite aux propositions faites en faveur de ceux qui se trouvent réellement dans une position nécessitée. Il est désirable que le crédit soit augmenté de 2,000 francs et porté à 8,000 francs.

Une autre insuffisance vient également d'être signalée. Les nombreuses études de projets de chemins de fer, auxquelles l'administration des ponts et chaussées a dû se livrer pendant l'année 1881, ont exigé la collaboration de nouveaux agents auxiliaires dont les salaires n'ont pas été prévus lors de la fixation de l'allocation votée à l'article 46 du budget de cet exercice. Il en résulte une augmentation de dépenses essentiellement temporaire, évaluée à 20,000 francs.

J'ai en conséquence l'honneur de demander, par amendement à l'article 2 du projet de loi dont la section centrale est saisie, une somme de 20,000 francs à inscrire sous la rubrique: « *Chapitre II. — Ponts et chaussées* » dans les termes suivants :

**ART. 46. Traitements et indemnités des chefs de bureau, etc. Fr. 20,000 »**

Par suite de ces deux amendements le total de l'article 2 du projet de loi serait porté à 6,735,498 francs.

Je joins à cet envoi : 1° plusieurs exemplaires d'un document qui résume, quant aux données générales de l'exploitation, les modifications survenues depuis quelques années, dans le régime des chemins de fer de l'État ;

2° Un tableau comparatif, par article du budget, des dépenses de cette administration en 1880 et en 1881.

Agréé, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

SAINCTELETTE.



## ANNEXE N° 2.

## Chemins de fer de l'État. — Dépenses budgétaires comparées, 1880-1881.

LIBELLÉ DES ARTICLES.	CRÉDITS votés pour 1880.	CRÉDITS POUR 1881			Différence entre 1880-1881.	
		votés.	demandés	TOTAUX.	En plus.	moins.
<b>Seules communes.</b>						
Traitements et indemnités . . . . .	596,047	676,240	»	676,240	80,193	»
Salaires . . . . .	159,600	153,180	9,500	162,680	3,080	»
Matériel et fournitures de bureaux. . .	1,107,800	870,880	500,000	1,170,880	63,080	»
Subside à la caisse des ouvriers . . .	40,000	40,000	»	40,000	»	»
Secours aux ouvriers. . . . .	24,000	24,000	8,000	52,000	8,000	»
Conférences des chemins de fer belges	6,000	6,000	»	6,000	»	»
	1,955,447	1,770,270	317,500	2,087,770	154,525	»
<b>Voies et travaux.</b>						
Traitements et indemnités . . . . .	1,258,759	1,448,900	»	1,448,900	190,161	»
Salaires . . . . .	8,470,922	8,251,970	1,121,000	9,552,970	882,048	»
Billes, rails et accessoires. . . . .	5,495,000	5,495,000	»	5,495,000	»	»
Travaux d'entretien et d'amélioration	5,095,245	2,950,845	»	2,950,845	»	162,400
	16,517,906	16,106,715	1,121,000	17,227,715	1,072,209	162,000
<b>Traction et matériel.</b>						
Traitements et indemnités . . . . .	1,157,725	1,417,280	»	1,417,280	259,557	»
Salaires . . . . .	15,725,085	15,225,825	1,525,500	14,751,325	1,024,282	»
Primes d'économie et-régularité. . .	409,500	409,500	»	409,500	»	»
Combustibles, etc. . . . .	5,920,100	5,009,550	1,546,670	6,556,200	456,100	»
Entretien et renouvellement du maté- riel . . . . .	9,499,600	8,185,500	1,214,700	9,400,000	»	99,400
	50,709,806	28,247,255	4,086,870	32,534,105	1,725,899	99,600
<b>Transports.</b>						
Traitements et indemnités . . . . .	7,900,441	8,205,060	»	8,205,060	504,620	»
Salaires . . . . .	5,515,148	5,222,400	502,600	5,525,000	11,852	»
Primes pour encourager la marche des convois. . . . .	530,000	530,000	»	530,000	»	»
Frais d'exploitation . . . . .	1,629,400	1,617,000	142,400	1,759,400	150,000	»
Camionage . . . . .	1,704,000	1,500,000	200,000	1,700,000	»	4,000
Pertes et avaries. . . . .	650,000	650,000	»	650,000	»	»
Redevances aux compagnies. . . . .	415,000	211,000	102,000	513,000	»	100,000
	18,159,988	17,735,460	747,000	18,482,460	446,472	104,000

LIBELLÉ DES ARTICLES.	CRÉDITS votés par 1880.	CRÉDITS POUR 1881			Différence entre 1880-1881.	
		votés.	demandés.	TOTAUX.	En plus.	moins.
<b>Contrôle des recettes.</b>						
Traitements et indemnités . . . . .	1,244,581	1,535,770	•	1,535,770	291,589	•
Salaires . . . . .	75,200	72,600	7,000	79,600	4,400	•
	1,319,581	1,608,370	7,000	1,615,570	298,789	•
	68,420,728	65,468,050	6,279,570	71,747,420	3,692,692	566,000
Dépenses non comprises dans le cha- pitre IV du budget de 1880. — Transferts des articles 2, 3, 4, 95, 96, 97 et 99. . . . .	158,150	•	•	•	•	158,150
	68,558,878	65,468,050	6,279,570	71,747,420	3,692,692	804,150
					3,188,542	