(N° 32.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 29 NOVEMBRE 1883.

BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT.

Tableau VIII : Ministère des Travaux publics (1).

RAPPORT

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

PREMIÈRE PARTIE. — EXAMEN DU BUDGET.

MESSIEURS,

La forme nouvelle adoptée, d'accord avec les Chambres, pour la présentation du Budget général du royaume, simplifie d'une façon notable la tâche des rapporteurs des Budgets spéciaux des dépenses, le rapporteur du Budget des recettes et du Budget général ayant dans son lot l'appréciation des résultats financiers, tant des recettes que de l'ensemble des dépenses.

Et cependant celles qui ont pour objet l'exploitation commerciale des chemins de fer, postes, télégraphes et marine, sont, par leur nature même, si intimement liées aux produits ou recettes qu'elles ont pour objet principal de réaliser, qu'il sera bien difficile, pour ne pas dire impossible, de ne

(1) Budget, n° 102, p. 47 (session de 1882-1883).
Amendements du Gouvernement, n° 3, p. 43.

(2) La section centrale est composée de M. DESCAMPS, *président;* MM. LE HARDY DE BEAULIEU et COUVREUR, *vice-présidents;* et de MM. NOTHOMB, DE BRUYN, DE MONTPELLIER ; — JOTTRAND, LIPPENS, VANDER KINDERE ; — DEMEUR, FÉRON, JULIEN WARNANT ; — SABATIER, LUCQ, D'ELHOUGNE ; — CALLIER, D'ANDRIMONT, MAGIS ; — DELCOUR, TESCH, MASCART.

pas examiner l'effet direct ou indirect de la dépense sur la recette et parfois l'inverse.

Je m'efforcerai toutefois de rester strictement dans le cadre qui m'est tracé. Cette tâche me sera rendue plus facile par les derniers rapports sur le Budget des Travaux publics, rapports qui ont élucidé beaucoup de questions de détail que je pourrai négliger pour m'attacher principalement à celles qui ont fait l'objet des discussions et des observations dans la commission du Budget général.

Le Budget des Travaux publics, tel qu'il avait été déposé dans la séance du 28 février dernier, s'élevait à la somme de 93,867,860 francs offrant sur les crédits votés pour 1883, une augmentation de 1,089,005 francs.

Par une série d'amendements adressés au président de la Chambre, le 17 octobre dernier, par le Ministre des Finances, ces évaluations de dépenses ont été réduites de 1,692,940 francs, réduisant ainsi le Budget des dépenses prévues pour 1884 à 92,174,920 francs, présentant, au lieu d'une augmentation sur les crédits de 1883, une diminution de 603,935 francs.

Ces prévisions de dépenses se subdivisent comme suit :

			Augmentation et diminution sur le Budget précédent.	
Chapitre I. — Administration centrale . . . . . fr.	327,210 »	25,140 »	»	
— II. — Chemins de fer.	75,601,535 »	»	768,665	»
— III. — Postes et télégraphes	12,457,125 »	168,590 »	»	
— IV. — Marine	3,476,245 »	»	»	
— V. — Commissions.	5,000 »	»	»	
— VI. — Traitements de disponibilité	67,000 »	»	»	
— VII. — Pensions	22,200 »	»	»	
— VIII. — Secours.	28,525 »	1,000 »	»	
— IX. — Dépenses imprévues.	15,750 »	»	»	
Totaux. . . . . fr.	92,174,920 »	194,730 »	798,665	»
Diminution totale. . . . fr.		603,935	»	

Ces chiffres ont encore été modifiés par les derniers amendements au chapitre II adressés à la section et libellés comme suit :

	1er projet de Budget pour 1884.	Amendements.	Augmentations.	Diminutions.
Article 2 . . . . . fr.	174,150 »	167,850 »	»	6,300 »
— 5	53,000 »	59,000 »	6,000 »	»
— 7	713,165 »	568,015 »	»	145,150 »
— 8	199,870 »	180,420 »	»	18,450 »
— 9	170,880 »	156,000 »	»	14,880 »
— 13	1,536,000 »	1,425,000 »	»	113,000 »
— 14	10,035,220 »	9,847,900 »	»	187,320 »
— 15	3,692,100 »	3,342,100 »	»	350,000 »
— 16	3,166,795 »	2,972,795 »	»	194,000 »
— 17	1,596,870 »	1,476,870 »	»	100,000 »
— 18	11,874,000 »	10,931,500 »	»	943,100 »
— 19	564,800 »	547,800 »	»	17,000 »
— 21	14,460,000 »	14,461,200 »	1,200 »	»
— 22	8,989,640 »	8,870,000 »	»	119,150 »
— 23	5,095,575 »	5,097,875 »	2,300 »	»
— 25	1,980,500 »	2,121,000 »	140,500 »	»
— 29	1,584,270 »	1,684,770 »	100,500 »	»
— 30	85,000 »	82,120 »	»	880 »
TOTAUX . . . . fr.	77,295,975 »	75,340,545 »	250,500 »	2,208,250 »
		DIMINUTION . . . . fr.	1,957,750 »	

L'explication et la justification de ces amendements se trouvent aux pages 163 à 167 des *Amendements* et dans les documents adressés à la section centrale le 10 novembre courant.

C'est pour se rendre compte de l'importance des économies réalisées que la commission, dans sa séance du 21 juin, a posé la question suivante :

DEMANDE.	RÉPONSE.
1° A-t-on tenu compte, dans les prévisions de dépenses soumises à la Chambre par le Budget général de 1884, des économies annoncées, par le Ministre, dans ses discours sur le Budget de 1883, et s'élevant à 1 million ou douze cent mille francs?	Le montant du Budget déposé pour 1884 au mois de février 1883 s'élevait, en ce qui concerne le chemin de fer (chap. II), à la somme de 77,293,975 francs. Les diminutions qui ont été annoncées pendant la discussion du Budget de 1883 ont fait l'objet d'amendements qui ont été proposés à la section centrale, à l'intervention du Département des Finances, et qui avaient pour objet de modifier les allocations inscrites au projet déposé primitivement, en ramenant le total du chapitre II à la somme de 76,145,335 francs, soit une différence en moins en chiffres exacts de 1,148,640 francs, outre une prévision de recettes en plus de 700,000 francs.

Les membres de la Chambre ont trouvé dans les développements du tableau VIII du projet de Budget déposé le 28 février l'explication des modifications introduites dans la distribution des dépenses, modifications dont l'objet est de faire mieux saisir par les Chambres l'objet auquel elles se rapportent; ainsi, pour citer le plus important de ces transferts, 4,110,000 ont été portés de l'article 18 : *salaire des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois,* à l'article 21 : *entretien, réparations et renouvellement de matériel.*

De cette façon on a réuni, sous une même rubrique, les dépenses (main-d'œuvre et matériaux) qu'exige le service des ateliers de réparations et d'entretien.

La diminution qui en résulte pour l'article 18 n'est donc qu'apparente puisque la dépense est reportée à l'article 21 ; mais l'avantage n'en est pas moins réel pour la facilité du contrôle des Chambres, puisque celles-ci sauront mieux se rendre compte de la cause des dépenses et se renseigner sur leur utilité ou leur nécessité.

Dans un précédent rapport (celui du Budget de 1880) j'ai eu l'occasion de faire remarquer combien peu le compte rendu annuel présenté aux Chambres concordait avec le libellé des articles du Budget, les comptes des ateliers de réparation, d'entretien et de renouvellement du matériel coïncidant rarement avec le libellé du chapitre ou des articles du Budget qui allouent les fonds pour leurs opérations.

Nous reviendrons plus particulièrement sur ce point quand nous examinerons les articles en détail.

En signalant ici ce transfert, nous avons surtout voulu appeler l'attention des membres de la Chambre sur le système nouveau, inauguré pour le Budget actuel, de rattacher d'une façon plus précise chaque allocation au chapitre spécial et à l'article des dépenses auquel elles se rapportent.

Une troisième question d'un ordre général a encore été adressée au Ministre; la voici avec la réponse qui y a été faite:

DEMANDE.	RÉPONSE.
3° Fait-on au Ministère des Travaux publics des prélèvements en faveur du personnel, notamment pour payer les avocats, sur les crédits spéciaux? Les avocats du Département sont-ils compris dans le personnel?	L'Administration recrute les agents *temporaires*, dessinateurs, traceurs, surveillants, piqueurs, etc., pour la préparation et la surveillance des travaux de premier établissement. Ils sont payés à charge des crédits spéciaux qui supportent le coût des travaux eux-mêmes. Les autorisations de payement sont renouvelées périodiquement. Aucune allocation pour traitements ou indemnités des agents appartenant au personnel *permanent* des fonctionnaires et employés, nommés par arrêté royal ou ministériel, n'est prélevée sur ces fonctions. Les avocats du Département des Travaux publics sont divisés en deux catégories : ceux qui lui prêtent un concours permanent et ceux

qui sont exceptionnellement chargés de la défense de ses intérêts. Les premiers reçoivent une rémunération fixe, sous forme d'abonnement; les autres touchent des honoraires proportionnés au travail auquel ils ont été astreints. Les avocats en titre ne sont pas fonctionnaires; ils ne sont donc pas compris dans les cadres du personnel.

Avant 1881, les avocats en titre étaient seuls rémunérés à charge de l'allocation portée à l'article 6 du Budget; les autres étaient payés, soit à charge de l'allocation budgétaire pour *dépenses imprévues*, soit à charge de fonds spéciaux, selon la nature des questions ou des litiges dont ils avaient eu à s'occuper.

A la suite d'observations de la Cour des Comptes, il n'y a plus, depuis 1881, qu'une seule allocation (celle de l'article 5 du Budget) pouvant servir au payement de ce qui est dû aux uns et aux autres.

La question visait principalement les avocats chargés par le Gouvernement de défendre ses intérêts dans les contestations, parfois nombreuses, qu'il doit soutenir devant les diverses juridictions et les nombreux tribunaux du pays.

Ces procès peuvent se rapporter à des ordres d'intérêts différents; d'abord à ceux que nous pourrions qualifier de « budgétaires, » c'est-à-dire qui ont pour objet principal des dépenses ou des recettes inscrites dans les Budgets annuels et d'autres qui ont pour but de défendre l'État à l'occasion de dépenses de construction ou de premier établissement. On conçoit parfaitement que, pour les premiers, l'allocation puisse être fixe et basée sur des moyennes; mais il ne peut guère en être de même pour les affaires qui peuvent surgir à propos d'entreprises ou de concessions, etc., dans lesquelles des intérêts considérables pour l'État et pour le public peuvent être engagés et où il peut être nécessaire que le Ministre puisse employer la science, les talents spéciaux d'avocats de premier ordre. Il n'y a aucun profit à risquer de perdre de grands procès.

Il peut en être de même pour les talents techniques; des travaux importants eussent souvent coûté beaucoup moins et eussent mieux répondu à leur but s'ils avaient été construits par les spécialités de l'art au lieu de passer par les tâtonnements et les expérimentations de l'art officiel. Les travaux maritimes d'Anvers peuvent être cités comme exemple. (Voir le rapport de M. Malou, *sur le complément du crédit spécial de 21,500,000 francs pour les installations maritimes d'Anvers*, déposé le 1er août dernier, pages 3 et suivantes.)

Une dernière question d'ordre général posée par la section a trait aux coupons de service délivrés aux agents des chemins de fer de l'État; la voici ainsi que la réponse qui y a été faite :

DEMANDE.	RÉPONSE.
4° On a signalé des abus dans la délivrance des coupons de service; le Ministre peut-il donner des renseignements satisfaisants à cet égard?	D'après les relevés des coupons de service délivrés en 1882, le nombre de voyages effectués gratuitement par des agents du chemin de fer correspondent aux moyennes ci-après : Par fonctionnaire . . . . . 6.7 Par employé . . . . . 3.7 Par agréé, ouvrier, etc . . . 1.1 En moyenne générale. . . . 1.7 Ces nombres comprennent aussi les voyages nécessités par le service même (intérims et autres devoirs imposés aux agents). On reconnaîtra sans doute qu'il n'y a point là l'indice d'abus pour l'ensemble du personnel, surtout si l'on veut tenir compte du travai long et souvent pénible dont sont chargés les employés du chemin de fer. Il est à remarquer d'ailleurs qu'il s'agit d'un usage commun à toutes les exploitations et que certaines compagnies accordent à leurs employés, sous ce rapport, des avantages bien plus importants. Quoi qu'il en soit, le contrôle exercé sur les délivrances individuelles fait parfois constater des exagérations; dans ce cas, des observations sont adressées aux fonctionnaires en cause.

L'usage des abonnements qui se répand de plus en plus doit exposer fréquemment les voyageurs inattentifs à des erreurs; beaucoup d'abonnés font souvent la même route, quelques-uns six fois par semaine, aller et retour, toujours ou presque toujours par les mêmes trains; ils sont donc parfaitement connus du personnel, certainement mieux connus que leur photographie. Les gardes et les contrôleurs négligent donc de leur imposer la formalité plus ou moins vexatoire, dans ces conditions, d'aller, chaque jour plusieurs fois, chercher dans leur carnet leur carte de circulation. De là des méprises inévitables pour ceux qui voyagent rarement et qui se trouvent en présence d'un, deux ou plusieurs voyageurs qui se bornent à un signe de tête pour répondre à la question du garde.

Mais si l'on se trompe parfois, l'abus n'en existe pas moins; beaucoup trop de personnes jouissent encore, malgré les réformes déjà faites, de billets ou de carnets de parcours gratuits. Il faut cependant, pour être juste, faire remarquer que les billets de parcours gratuits sont en usage dans tous les pays et s'échangent entre les administrations.

A cette question générale se rattache celle plus particulière qui a été formulée à propos de l'article 29 et à laquelle le Ministre a fait la réponse suivante :

DEMANDES.	RÉPONSES.
7° Art. 29. — On dit, dans le compte rendu de l'exploitation des chemins de fer, que certaines catégories de voyageurs ne payeraient que fr. 0.0181 par kilomètre de parcours, tandis que les voyageurs ordinaires payent 5 centimes. On a protesté contre cette allégation. Comment a-t-on trouvé ces chiffres ? Sont-ils de possibilité ou de réalité ?	Le chiffre de 0.0181 représente la taxe kilométrique moyenne des abonnements pour voyageurs de commerce délivrés en 1881. C'est un chiffre purement conventionnel. Pour déterminer cette taxe kilométrique moyenne, il faudrait connaître le nombre de kilomètres effectivement parcourus par les porteurs de ces cartes. Ce nombre n'étant pas connu, on ne peut que faire à ce sujet des hypothèses plus ou moins arbitraires. On a supposé que les abonnés à parcours limités(1) parcouraient toutes les lignes sur lesquelles leur carte était valable 50, 60 ou 120 fois selon que leurs abonnements ont une durée de validité de trois mois, de six mois ou d'un an. Pour les abonnés sur tout le réseau, l'on a supposé qu'ils effectuaient 150, 300 ou 600 déplacements de 100 kilomètres suivant que la carte était valable pour trois mois, six mois ou un an. Le nombre de voyageurs-kilomètres a été déterminé pour 1881 d'après les hypothèses qui viennent d'être indiquées et l'on a obtenu ainsi 16.159.360 voyageurs-kilomètres de toutes classes pour une recette de 292,476 francs. En divisant la recette par le nombre de voyageurs-kilomètres de toutes classes, on obtient le chiffre de 0.0181, représentant la taxe kilométrique moyenne payée par les abonnés, en admettant, bien entendu, que les parcours effectués par ceux-ci soient ceux que l'on a supposés.

(1) Ces parcours sont toujours au moins de 150 kil., le tarif pour voyageurs de commerce ne comprenant pas des parcours plus réduits.

C'est une des grandes difficultés de l'exploitation par l'État, c'est-à-dire pour compte du public en général, et sans responsabilité pour personne, de savoir résister aux exigences variées à l'infini des intérêts particuliers, surtout de ceux qui, comme le commerce et l'industrie, semblent parfois se confondre avec l'intérêt général et même avec celui de l'entreprise de transport par chemins de fer. L'État, par l'intermédiaire des chemins de fer, devient en quelque sorte le commanditaire des entreprises privées. C'est ainsi qu'il est amené à transporter des voyageurs de commerce au tarif réduit, afin d'augmenter les transports des marchandises ; à faire des concessions sur les matières premières pour augmenter les transports des marchandises fabriquées payant des tarifs plus rémunérateurs ; en un mot, il est entraîné con-

stamment à faire acte de commerce lorsque, envisageant l'ensemble de ses opérations, il se résigne à faire des sacrifices sur les détails pour se récupérer sur l'ensemble. Il sera du reste établi un tarif des voyageurs de commerce modifié au 1er janvier 1884.

C'est ce que font d'ailleurs, sous d'autres formes, mais dans le même but, les entreprises particulières de transport par chemins de fer. L'enquête de 1882 sur les tarifs, en Angleterre, nous apprend que, sur beaucoup de chemins de fer anglais, les tarifs décroissent non seulement avec la distance, mais que, pour soutenir la concurrence des bateaux à vapeur ou d'autres chemins de fer, leurs administrations accordent des réductions considérables, même à des villes entières et non pas à quelques représentants isolés du commerce ou de l'industrie. D'autre part, certains chemins de fer anglais ont des trains spéciaux, à grande vitesse, pour transporter leurs abonnés.

Il n'y a donc pas lieu de s'étonner de ce que des réclamations surgissent lorsque l'on voit des voyageurs payer moins de 2 centimes par kilomètre quand d'autres payent 8, 6 et 4, selon la classe; on perd volontiers de vue que ceux qui payent ces prix réduits rapportent des centaines de francs au chemin de fer, tandis que les autres ne lui rapportent souvent que des unités ou des dizaines, et qu'en outre, les voyageurs de commerce occasionnent des courants incessants de transports dans tous les sens.

Nous reviendrons du reste plus loin sur la question des tarifs d'une façon plus particulière dans une autre partie de ce rapport.

J'aborde maintenant l'examen des articles tels qu'ils ont été amendés dans le projet de Budget, soumis à la section le 17 octobre dernier et le 10 novembre dernier.

Le chapitre 1er, article 1 à 6, n'a donné lieu à aucune observation; ils subissent une augmentation de 25,140 francs sur le Budget en cours (Tableau VIII, développements, pp. 140 - 141), réduite de 300 francs par les nouveaux amendements.

Au chapitre II, *Chemins de fer,* les différences en moins portent sur

l'Art. 7. Traitements . . . . . fr.	207,000 »	215,190	»
— 8. Salaires	8,190 »		
— 13. Traitements	119,000 »	»	
— 15. Billes, rails, etc	350,000 »	520,400	»
— 16. Travaux d'entretien	123,150 »	»	
— 17. Traitements et indemnités . . .	36,950 »	»	
— 18. Salaires.	4,254,200 »	»	
(Transfert)			
— 19. Primes	17,000 »		
— 25. Frais d'exploitation.	59,500 »	431,950	»
Totaux. . . . fr.	5,174,300 »	1,197,540	»

Offrent au contraire une différence en plus les				
Art. 2.	fr.	18,430	»	»
— 4.		6,710	»	»
— 14. Salaires		71,700	»	»
— 21. Entretien, réparations		3,876,200	»	»
— 22. Traitements, etc.		104,500	»	364,375 »
— 23. Salaires, etc		119,375	»	»
— 26. Camionage		200,000	»	4,500 »
— 29. Contrôle.		4,500	»	»
Totaux	fr.	4,401,415	»	368,875 »
Diminution totale				798,665 »

La note (pp. 165 à 167) donne l'explication de ces modifications aux prévisions premières. Ces chiffres ont été modifiés par les derniers amendements comme suit :

Augmentations. fr. 123,270 »
Diminutions. . . 2,053,000 » } Diminution totale. fr. 1,935,330 » (1).

Quant à ce qui est du « personnel », il est très difficile à ceux qui ne peuvent juger que de loin, et d'après des indications qui sont fournies par d'autres, de la nécessité de l'augmenter ou de le réduire. Cela dépend d'une foule de circonstances qu'il est impossible de juger sans être aux prises avec les faits.

Un personnel restreint, parfaitement organisé, bien dirigé et dévoué, peut faire plus de besogne utile qu'un autre personnel, plus nombreux, astreint à des complications d'écritures et de contrôle, parfois dirigé de loin par des chefs temporaires que le roulement ou l'avancement entraînent dans le tourbillon administratif.

Un personnel restreint, qui voit avancer la besogne qu'il fait, s'y attache et ne la quitte qu'achevée ; le personnel trop nombreux, surtout s'il est composé, en grande partie, de machines à copier, à calculer ou à numéroter, se fatigue, se relâche et finit par tomber dans l'apathie et l'indiscipline si une main ferme ne vient le rappeler de temps à autre au devoir.

Il en est autrement des dépenses ou des économies sur le matériel ; ce sont là des actes de pure administration sur lesquels tout homme sensé et qui a travaillé peut émettre un avis motivé et justifié.

Art. 14 et 15. — A propos de la réduction de 187,320 francs et 350,000 francs sur ces articles, la section croit devoir faire une remarque : c'est par suite des travaux importants d'entretien et de réfection de ces dernières années que le Ministre et l'administration ont cru pouvoir réduire le chiffre des sommes affectées à l'entretien des routes en 1884, à moins que, comme dans d'autres branches du service, il n'y ait eu, dans celui-ci, des superfétations inutiles ou nuisibles. En dehors de cette raison d'économie, nous

(1) Les explications et les chiffres relatifs à ces nouvelles réductions se trouvent dans l'annexe au tableau XVII qui a été adressée à la section, par le Ministre des Finances, le 10 novembre dernier.

n'en voyons guère, car on doit dire qu'il n'y a pas d'instrument qui doive être tenu aussi constamment en parfait état d'entretien qu'un chemin de fer destiné au transport des voyageurs, même à moyenne vitesse. Aucune négligence ne peut-être tolérée dans un entretien d'où dépendent la sécurité et la vie des milliers de voyageurs qui circulent constamment nuit et jour sur les chemins de fer. Nous devons donc admettre que c'est après un examen attentif et minutieux de l'état de nos voies que le Ministre a pu nous proposer l'économie temporaire de 544,000 francs sur les billes, rails et sur les travaux d'entretien et d'améliorations repris dans les articles 15 et 16.

La section eût désiré une décomposition plus précise du litt. *A* de l'article 14, c'est-à-dire l'indication de la dépense pour salaires du personnel à poste fixe, tel que celui des agents à la tâche et à la journée dans les stations, et celle des agents temporaires, employés soit dans les stations, soit sur les voies.

Il semble cependant que c'est dans le compte rendu annuel adressé aux Chambres que ces renseignements devraient se trouver. Si ce compte rendu était la justification, en fait, des allocations pétitionnées dans le Budget, la Chambre pourrait mieux se rendre compte de la nécessité ou de l'utilité des dépenses auxquelles le Budget doit pourvoir.

Sur l'article 15, la section a reçu la réponse suivante à la question adressée sur les bases adoptées pour prévoir la dépense pour renouvellement des *billes, rails* et *accessoires*

DEMANDE.	RÉPONSE.		
5° ART. 15. — Sur quelles bases le chiffre demandé pour le renouvellement des voies est-il fondé ?	La dépense de 3,692,100 francs portée à l'article 15 du projet de Budget pour l'exercice 1884 prévoit :		
	Le renouvellement de 340,000 billes, ci . . .	2,080,800 »	
	Le renouvellement de 1200m3 de pièces de bois de chêne, tenant lieu de billes, à placer sous les appareils de changement, de croisement et de traversée de voies, ci. . . . . fr.	134,200 »	
			2,215,000 »
	Renouvellement de 90,000 rails ramenés à 6m, soit 270 kilomètres de voie simple, y compris les accessoires, tels que boulons, crampons, chevilles, plaques d'appui, éclisses, etc. .		1,027,100 »
	Remplacement d'appareils de changement, de croisement et de traversée de voies, de plaques tournantes et de ponts à peser .		450,300 »
	ENSEMBLE . . . fr.		3,692,100 »

On conçoit que des prévisions de dépenses présentées un an avant l'ouverture de l'exercice auquel elles se rapportent n'ont pu être établies que très approximativement, tant sous le rapport des quantités que sous le rapport des prix, et qu'elles doivent être soumises à une nouvelle revision quand les besoins de l'exercice envisagé ne sont plus exactement relevés.

L'Administration s'occupe de cette revision pour le Budget de 1884.

De nouveaux amendements seront incessamment présentés.

Dans sa réponse l'administration annonce que des amendements seront présentés, ou que les prévisions n'ont pu être que très approximatives étant présentées un an à l'avance. Ces amendements consistent, comme nous l'avons vu par les chiffres cités, en une diminution de crédit de 544,000 francs.

Les faits indiqués viennent parfois à la connaissance des députés d'une façon fortuite, ils les signalent pour éveiller l'attention de l'administration.

Sur la troisième section du chapitre II, articles 17, 18, 19 et 21, les économies proposées s'élevaient à 854,800 francs dont 409,000 francs sur les traitements et salaires par suite de la suppression des trains; elles ont été portées à 1,068,900 francs par les derniers amendements dont 1,043,000 francs sur les traitements et salaires compris dans cette section.

Il est certain que nos chemins de fer présentaient souvent un véritable luxe de trains, sinon inutiles et superflus, à coup sûr improductifs et même dispendieux.

Le Ministre a agi en bon administrateur en réduisant les trains au nécessaire. Certes il y a avantage à multiplier les trains entre des localités qui ont entre elles des rapports fréquents et continus, comme entre Bruxelles et Anvers, Gand, Liège, Mons, Charleroy, Namur, par exemple, quand ils ont une certaine clientèle. Dès qu'un train nouveau peut payer ses frais, il faut l'établir, car il ne tardera pas à donner du bénéfice et ce bénéfice ne s'arrêtera pas à ce nouveau train, il se répercutera sur les autres et jusque sur les trains de marchandises, c'est là une affaire de tact commercial. Il serait difficile de formuler des règles précises à cet égard, mais on peut dire, sans se tromper, que tout train qui couvre ses frais doit être conservé ou établi.

Quand les trains couvrent-ils leurs frais? Jusqu'ici l'administration s'est déclarée impuissante à le dire. Elle juge par approximation. Le chemin de fer étant considéré comme un service public et non comme une entreprise commerciale, l'administration se laisse surtout guider par les réclamations locales et quelquefois personnelles, sacrifiant parfois l'ensemble au détail.

L'économie sur le nombre des trains est donc parfaitement justifiée lorsqu'ils laissent un écart notable entre le coût et le produit; elle ne le serait plus, si cet écart était nul ou minime, avec quelque chance de progrès.

La même section comprend l'article 21, ainsi libellé: *entretien, réparation et renouvellement du matériel des transferts*. Cet article est porté, par suite de transferts d'autres articles et par les derniers amendements, à 14,461,200 francs.

Cet article 21 portait, dans les précédents Budgets, le n° 72 et figurait dans celui de 1881, pour 7,785,300 francs.

J'ai fait remarquer, dans le rapport du 30 mars 1881, que le relevé des dépenses effectuées dans tous les ateliers de réparation et d'entretien du matériel roulant montrait que celles-ci s'étaient élevées, en 1878, à fr. 16,278,638 71 c^{s} et, en 1879, à fr. 19,178,240 72 c^{s}. On trouvera, pages 19, 20, 21 et 22 de ce rapport, la correspondance que j'ai eue à ce sujet avec le Département des Travaux publics et de laquelle il a été impossible de tirer une explication satisfaisante et exacte de l'écart existant entre l'article 72 du Budget contenant l'allocation pour entretien, réparations, etc., et les dépenses effectives renseignées dans les comptes fournis par les ateliers.

Nous avons déjà fait remarquer dans le rapport de 1881, et nous reproduisons cette remarque dans le présent rapport afin que l'on y fasse droit, que le compte rendu annuel aux Chambres des opérations des chemins de fer doit être, avant tout, la justification que les dépenses ont été faites conformément aux allocations budgétaires et qu'il doit contenir, le cas échéant, la pétition d'un bill d'indemnité pour celles de ces dépenses qui auraient dépassé les chiffres alloués; sinon le vote du Budget des Travaux publics ne serait plus qu'une vaine formalité sans sanction.

La section centrale chargée de l'examen du Budget de 1882 a aussi porté son attention sur le même point, et elle a posé au Département une question que l'on trouvera en sa réponse à la page 20 du Rapport de l'honorable M. Scailquin.

D'après cette réponse « les annexes XLIII et XLIV du compte rendu » avaient pour but d'indiquer l'importance relative des ateliers du railway, » au point de vue du travail produit par chacun d'eux, c'est-à-dire du » nombre des ouvriers, employés, du nombre de journées de travail et de » l'importance des dépenses effectuées.

» On s'exposerait à des mécomptes si l'on attribuait aux chiffres publiés la » valeur de ceux d'un bilan commercial. »

Cette théorie, assurément nouvelle, n'est pas soutenable un seul instant. Les tableaux cités mentionnaient les sommes dépensées comme réelles et non comme le produit de calculs sur des coefficients non indiqués ni mentionnés nulle part.

La preuve du reste que l'administration elle-même a jugé ses explications insuffisantes, c'est qu'elle a trouvé bon de supprimer purement et simplement les tableaux révélateurs dans le compte rendu de 1881 et de 1882; de telle sorte que la Chambre est désormais sans moyen de contrôle sur les dépenses des ateliers.

Dans la réponse citée plus haut, l'administration annonce « l'étude d'un » système de comptabilité qui permette d'établir des comptes réguliers de » dépenses pour les différentes opérations du chemin de fer.

» Les principes de cette comptabilité ont été adoptés; l'étude de leur » mode d'application a été confiée à une commission d'organisation dont le » travail est très avancé.

» Nous pouvons espérer aboutir pour l'exercice 1883. » C'est pour être éclairée sur ce point que la section centrale a, de nouveau, insisté cette année en posant la question suivante :

Sur l'article 21 et sur l'article 18 qui comprennent les salaires, la section a posé la question suivante que nous mettons en regard de la réponse du Ministre :

DEMANDE.	RÉPONSE.
6° Art. 18. — Comment est établie la comptabilité des ateliers de construction, de réparation et d'entretien relativement 1° au personnel qui est employé; 2° aux matières et au matériel qui y sont employés? Établit-on le compte particulier du coût de chaque locomotive, voiture, wagon, truc, etc. qui y sont restaurés ou renouvelés, ou bien n'établit-on qu'un compte général qui laisse les dépenses spéciales dans l'incertitude? Quel est le système de contrôle et de surveillance des petits ateliers? On a signalé le cas d'objets mis au rebut pour un petit défaut ou une avarie insignifiante, par exemple des chaînes d'attache, dont une maille est cassée, qui seraient vendus à vil prix et relivrés ensuite comme neufs et aux prix des neufs par les adjudicataires des fournitures?	1° La comptabilité des ateliers de construction, de réparation et d'entretien du matériel est établie de la manière suivante : Toutes les dépenses de l'exploitation des chemins de fer sont classées sous 52 groupes ou catégories et subdivisions de celles-ci. Un travail demandé à un atelier ne peut être exécuté qu'en vertu d'une commande dressée par le chef d'atelier. La dépense en matières et en main-d'œuvre qu'occasionne l'exécution de cette commande est imputée sur l'une ou l'autre des catégories précitées. Celles-ci comprennent notamment des comptes spéciaux pour la réparation des locomotives à voyageurs, des locomotives à marchandises, des tenders, des voitures à voyageurs de 1re classe, des voitures de 2e classe et mixtes, des voitures de 3e classe, des wagons fermés, des wagons ouverts, des bâches, etc. La comptabilité de la main-d'œuvre est établie comme suit : Le contre-maître désigne le personnel qui doit exécuter la commande et relève dans un carnet de présence des ouvriers, les quarts de journée de travail de chacun d'eux passés sur la commande. L'ingénieur de l'atelier s'assure fréquemment de l'exactitude de ces annotations. Le dépouillement journalier du carnet de présence se fait par commande et par homme dans des registres à ce destinés et permet d'établir avec exactitude les états de salaires mensuels ou de quinzaine. Les matières donnent lieu aux écritures suivantes : Le contre-maître inscrit, séparément, dans un carnet les approvisionnements nécessaires à l'exécution de chaque commande

Les demandes des contre-maîtres sont examinées et modifiées, s'il y a lieu, par l'ingénieur de l'atelier, qui adresse au chef du dépôt le bon nécessaire à l'obtention des matériaux. Le chef de dépôt inscrit dans un carnet spécial de magasin les quantités délivrées par lui contre décharge audit carnet. La distribution des matériaux aux contre-maîtres se fait alors au prorata de leurs demandes. Un dépouillement journalier par commande et par objet des carnets des contre-maîtres permet d'établir, à la fin du mois, l'exactitude des écritures du dépôt.

Mais les dépenses de main-d'œuvre et de matières ne constituent pas les seules dépenses afférentes aux ateliers; il faut y ajouter les frais généraux, qui comprennent :

a. Les intérêts des capitaux engagés dans les terrains, bâtiments, voies, matériel, machines, meubles, outils, etc.;

b. Les frais d'entretien de tous les bâtiments et objets précédents, ainsi que l'éclairage et le chauffage des ateliers et bureaux en général;

c. Enfin les dépenses de personnel des bureaux et de la direction des ateliers, ainsi que des agents de surveillance ou placés en service général, tels que contre-maîtres, portiers, veilleurs, machinistes, etc.

La dépense sur ces éléments est calculée, à la fin de chaque exercice, en fonction de la main-d'œuvre totale et le tantième obtenu est le coefficient par lequel il faut multiplier la dépense de main-d'œuvre portée au compte de chaque commande, comme il a été dit plus haut, pour former les frais généraux de cette commande, lesquels viennent s'ajouter à la somme des matières et de la main-d'œuvre pour en constituer le coût total.

2° On n'établit de comptes particuliers de dépenses que pour le coût des grandes réparations des locomotives ou des tenders et, exceptionnellement, des quelques objets dont l'importance justifie la tenue d'annotations spéciales.

Les dépenses des voitures, wagons, etc., restaurés sont imputées globalement sur l'une ou l'autre des 32 catégories ou de leurs subdivisions.

3° Dans les petits ateliers, le chef de l'atelier procède à l'appel des agents placés sous ses ordres et annote les quarts de présence du personnel.

Le fonctionnaire dirigeant a dans ses attributions la surveillance de ces opérations; elles

sont contrôlées au moyen des bulletins de maladie, de congé, de punition, etc. Les matières sont délivrées pour les besoins de la journée, en présence de ce fonctionnaire, par le magasinier. Le dépouillement journalier du carnet des contre-maîtres sur lesquels les quantités délivrées sont inscrites, permet de vérifier à la fin du mois l'exactitude des écritures du magasinier.

Les objets de matériel ne sont mis au rebut que lorsque, après un examen spécial, ils sont reconnus irréparables.

Pour les objets de matériel importants, et notamment pour ceux dont la valeur excède 300 francs, cet examen s'opère par les soins de la commission de revision, présidée par le président de la commission de réception.

Les propositions de cette commission sont soumises à l'approbation de l'Administration centrale.

Elles sont ordinairement déférées à l'avis préalable de l'inspecteur général de la traction et du matériel.

Quant aux pièces de rechange, de valeur inférieure, classe dans laquelle rentrent les chaînes d'attache, auxquelles la section centrale fait allusion, le contre-maître ou le chef d'atelier apprécie, en premier ressort, si l'on peut utilement les réparer.

Celles qu'il juge irréparables sont versées dans une case spéciale, dit bac-aux-mitrailles.

Le chef immédiat de l'atelier est chargé de s'assurer journellement si les pièces mises de la sorte au rebut ne sont pas susceptibles de remploi ou de réparation.

Le contrôle définitif est exercé par le chef de service et par ses adjoints, lors de leurs tournées périodiques.

Les mitrailles de fer sont renvoyées à Malines, où elles subissent un nouveau triage, pour la formation des tas, mis ensuite en adjudication publique, par voie de cession à prix d'argent, ou de remaniage.

Nous ne pouvons nous expliquer le fait signalé à la section centrale qu'en l'attribuant à une erreur qui aurait fait verser dans la partie mitrailles destinée à l'adjudication, une pièce qui aurait dû être classée parmi les chaînes à réparer.

Il se peut aussi que le fait signalé ait trait à des marchés de réparation qui comprennent la remise à neuf de pièces qui ne présentent que des avaries relativement légères.

La question à élucider actuellement est de savoir si la somme pétitionnée à l'article 21, subdivisée en trois littéras *a. Matériaux*, *b, Main-d'œuvre* et *c, Renouvellement*, comprend toutes les dépenses relatives à l'objet indiqué, sauf le littéra *c* de l'article 17 : Ateliers centraux, *Grandes réparations et renouvellement du matériel en général*, 536.930 francs, qui semble, avec le littéra *b* du même article 17 : Traction — *Surveillance du service et du petit entretien du matériel dans les stations, approvisionnements*, fr. 808,320, être placés là, on ne sait pas trop pourquoi et qui devraient, en bonne logique et comptabilité, être placés sous la rubrique générale : *entretien, réparation et renouvellement* de l'article 21. Et ce qui vaudrait mieux, ce serait de faire une section spéciale pour les ateliers qui sont, certes, devenus une annexe assez importante des chemins de fer, pour mériter d'être renseignés d'une façon plus précise et plus détaillée que par un seul article divisé en trois littéras.

Nous ne comprenons pas qu'aucun double emploi puisse être possible soit en main-d'œuvre, soit en matières pour des objets d'approvisionnement confectionnés dans les ateliers généraux et mis en œuvre par les ateliers des lignes qui en tirent parti.

Ces objets doivent être censés employés ou *consommés* dès qu'ils quittent l'atelier, fût-ce pour entrer en magasin en attendant l'emploi ; ils ne peuvent plus être augmentés que de la main-d'œuvre ou des adjonctions de matières nouvelles nécessaires pour les mettre en usage. S'ils rentrent à l'atelier pour une réparation, il n'y a plus à compter que la main-d'œuvre et les matières nouvelles employées à la restauration.

L'entretien du matériel doit augmenter plutôt que diminuer chaque année puisque le matériel augmente et rend plus de services. En effet, au 31 décembre 1879 il était composé de 1,149 locomotives, 3,443 voitures à voyageurs, y compris les wagons et fourgons qui entrent dans la composition des trains et 31,527 wagons divers; un an après, le nombre des locomotives nouvelles adjugées et en grande partie livrées, était de 302, plus 164 tenders, 402 voitures et 4,898 wagons. Depuis lors ce nombre a encore été augmenté notablement (1) en même temps que la longueur des lignes exploitées a été portée à 3,038 kilomètres, soit 151 de plus que l'année précédente. Cette augmentation, qui n'est pas encore près de prendre fin, ne permet pas de compter sur des diminutions permanentes dans le chapitre de l'entretien, etc.

Poursuivant les investigations des sections centrales précédentes, la section a posé sur le même objet la question suivante, à laquelle il a été répondu par lettre du 10 août :

---

(1) D'après le compte rendu de 1882, reçu depuis la rédaction de cette partie du rapport, le nombre des locomotives était au 31 décembre de cette année de 1,570.

Les tenders.	1,029.
Voitures à vapeur	14.
Voitures à voyageurs	3,006.
Les fourgons, trucs, wagons de toutes sortes. . .	40,639.
Bâches	12 009.

DEMANDE.

On demande le compte sommaire des opérations de tous les ateliers du chemin de fer de l'État pendant l'année 1882 et pendant le 1er semestre de 1883.

RÉPONSE.

Les opérations des divers ateliers du chemin de fer ne sont pas identiques. Dans les *ateliers centraux* qui comprennent jusqu'à ce jour les ateliers de locomotives et les ateliers de voitures de Malines (ancien arsenal) et l'atelier des locomotives de Luttre, les opérations consistent surtout dans les grandes réfections du matériel de traction et du matériel de transport entrant dans la composition des trains de voyageurs.

Outre ces travaux principaux, il s'effectue dans ces ateliers des travaux de fabrication et d'entretien de matériel destiné à être mis en œuvre dans les ateliers et stations du réseau. Le libellé des dépenses du tableau A, quoique succinct, permet d'apprécier la nature et la variété de ces travaux divers.

Il ne paraît pas nécessaire, pour rester dans le cadre tracé par la section centrale, d'entrer dans de plus amples détails ni de donner les libellés, au nombre de 120 à 150 environ, des opérations distinctes dont il est tenu attachement. Il suffit de savoir que tout travail fait l'objet d'une commande en règle se rapportant à un groupe déterminé d'opérations.

Ces commandes sont réparties dans autant de comptes qu'il y a de groupes. La clôture de ces comptes se fait annuellement, sauf pour les commandes importantes se rapportant à la réparation des locomotives et tenders ou à d'autres travaux spéciaux. Ces derniers comptes sont clôturés dès la terminaison du travail.

Les ateliers des lignes se divisent en deux grandes catégories bien distinctes :

1° Les ateliers de locomotives;

2° Les ateliers du matériel de transport.

Dans chacune de ces catégories il y a encore à distinguer différents degrés suivant les nécessités du service et l'outillage desdits ateliers.

Les opérations des ateliers sont elles-mêmes fort variées : dans les ateliers de locomotives, par exemple, outre la visite, le nettoyage et l'allumage des locomotives à mettre journellement en service, certaines réparations assez importantes sont entreprises. Dans d'autres on se borne aux travaux d'allumage et de visite. Tous ces travaux sont exécutés sous la responsabilité d'ingénieurs ou de chefs d'ateliers, mais les dépenses qu'ils occasionnent ne sont groupées que dans un certain nombre de comptes généraux dont le tableau B donne les rubriques principales.

On a relevé audit tableau, sous ces rubriques,

les dépenses de tous les ateliers, y compris les ateliers centraux, mais au seul point de vue des réparations, de la visite et de l'entretien courant, laissant de côté les dépenses qui se rattachent plus spécialement aux frais de traction et d'exploitation proprement dits.

Le même tableau B donne en regard des détails sur l'effectif et l'utilisation du matériel.

L'affection des ateliers du matériel de transport est spécialisée dans une certaine mesure, afin de grouper les réparations nécessitant un outillage ou un personnel déterminé. C'est ainsi qu'à Anvers-Dam on exécute généralement les réparations importantes au matériel à marchandises fermé; à Ans, les wagons ouverts dominent et à Mons les wagons en fer. Dans d'autres ateliers moins bien outillés, on se borne au lavage, aux petites réparations et à l'entretien courant du matériel roulant.

Il n'est pas possible, quant à présent, de donner un résumé des opérations pour le second trimestre de 1885.

APERÇU SOMMAIRE DES OPÉRATIONS, OU TRAVAUX EFFECTUÉS DANS LES ATELIERS CENTRAUX.

TABLEAU A. *Aperçu sommaire des opérations, ou travaux*

DÉSIGNATION SOMMAIRE DES PRINCIPALES DÉPENSES.	DÉPENSES TOTALES EN 1882.		
	Atelier central des locomotives de Luttre.	ATELIERS DE MALINES.	
		Section des locomotives.	Section du matériel de transport.
1° Dépenses pour le service de la *traction*, c'est-à-dire pour réparations du materiel locomotives et tenders	1,387,375	2,024,089	16,342
2° Dépenses pour le service du *matériel de transport*, c'est-à-dire pour réparations des voitures à voyageurs, roues, bandages, essieux, ressorts, etc., etc.	351,658	20,294	2,286,340
3° Dépenses pour le service de *l'éclairage et du chauffage*, c'est-à-dire pour réparations des appareils d'eclairage et de chauffage de tous les services.	»	53	148,435
4° Dépenses pour le service des *voies et travaux*, c'est-à-dire pour l'entretien du materiel de la voie	21	1,796	1,786
5° Dépenses pour le service des *postes*, c'est-à-dire pour l'entretien des bureaux ambulants et la fabrications du timbre	»	494	22,543
6° Dépenses pour le service des *télégraphes*	»	»	794
7° Dépenses pour les *services en général*, c'est-à-dire les stations, dépôts et magasins, commissions de réception, service d'incendie, etc.	15,691	80,447	108,935
8° Dépenses de *premier établissement*, c'est-à-dire pour la confection du matériel augmentant les valeurs mobilières de tous les services	3,760	6,709	43,131
9° Dépenses pour *compte de tiers*, c'est-à-dire pour les particuliers, les compagnies de chemin de fer, la sûreté publique	»	2,037	15,089
10° Dépenses pour *frais généraux*, c'est-à-dire surveillance, comptabilité, entretien des bureaux, personnel en service général	359,058	710,174	586,574
11° Dépenses pour fabrication et approvisionnements, c'est-à-dire confection de matériaux, bûche, calibre, etc.	52,387	1,753,805	849,557
Fabrication de couleurs, vernis, graisses, fer, acier, cuivre, bronze, laiton, pièces en fonte, nettoyage des tubes à fumée, etc., pour tous les services.			
TOTAUX	2,169,959	4,599,988	4,079,526

effectués dans les ateliers centraux.

DÉPENSES DU 1er TRIMESTRE 1883.			Observations.
Atelier central des locomotives de Luttre.	ATELIERS DE MALINES.		
	Section des locomotives.	Section du matériel de transport.	
361,312	450,632	5,952	
12,647	5,476	605,821	En 1882, il a été effectué les travaux principaux suivants : A Luttre . . . . . { La réfection complète de 108 locomotives. Id. id. de 56 tenders.
138	973	31,216	La moyenne journalière des réfections engagées est en outre de 44 locomotives.
»	1	95	A Malines, section des locomotives. { La réfection complète de 149 locomotives. Id. id. de 60 tenders. Id. id. de 11 voitures à vapeurs.
»	105	7,964	La moyenne journalière des réfections engagées est en outre de 68 locomotives.
»	»	»	A Malines, section des voitures. { La réfection complète de 1,704 véhicules pour trains à voyageurs. La réfection complète pour 1,598 wagons à marchandises. La confection de 559 bâches. La réparation de 10,318 bâches.
7,413	23,337	34,960	Pendant le 1er trimestre de 1883, il a été effectué en travaux principaux :
239	2,272	107	*A Luttre* . . . . . { La réfection complète de 6 locomotives. Id. id. de 6 tenders.
317	302	968	La moyenne des réfections engagée est de 44 locomotives.
88,644	175,899	139,661	*A Malines*, section des locomotives. { La réfection complète de 40 locomotives. Id. id. de 14 tenders. Id. id. de 1 voiture à vapeur.
14,835	448,809	179,536	La moyenne des réfections engagées est de 71 locomotives *A Malines*, section des voitures. { La réfection de 300 voitures à voyageurs. Id. 65 fourgons et divers. La réparation de 3,581 bâches.
485,545	1,107,806	1,000,280	

TABLEAU B.

Relevé sommaire des dépenses principales des ateliers de la traction et du matériel.

RUBRIQUES DES DÉPENSES.	MONTANT pour l'exercice 1882.	MONTANT pour le 1er trimestre de 1883.
Ateliers de locomotives et de wagons.		
Traitements, indemnités, déplacements de fonctionnaires et employés des *ateliers de locomotives* . . . . . fr.	520,585	86,252
Salaires, indemnités et déplacements des ouvriers de ces ateliers	4,634,014	1,189,203
Matériaux mis en œuvre et frais divers de ces ateliers	3,904,858	963,266
Renouvellement et mise en service du matériel (locomotives et tenders). .	2,242,836	591,664
Traitements, indemnités et déplacements des fonctionnaires et employés des *ateliers du matériel de transport*.	109,616	27,688
Salaires, indemnités et déplacements des ouvriers de ces ateliers.	2,882,631	700,066
Matériaux mis en œuvre et frais divers des ouvriers de ces ateliers. . . .	5,260,196	1,136,220
Renouvellement et mise en service du matériel (voitures et wagons) . . .	346,828	»
Levage, visite, graissage et freinage du matériel de transport	2,543,749	633,378
Nettoyage des véhicules à voyageurs	340,898	90,145
Confection et entretien des bâches	173,747	40,789
Services d'incendie.	16,517	5,069
Eclairage au gaz des ateliers (locomotives et wagons)	134,147	45,190

Détails divers sur l'effectif et l'utilisation du matériel de traction et de transport.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	Au 31 décembre 1882.	Au 31 mars 1883.
1. Nombre de locomotives	1,570	1,603
2. Locomotives en réparation	223	235
3. Nombre de tenders	1,029	1,091
4. Nombre de voitures à vapeur	13	13
5. Nombre de voitures à voyageurs	3,009	3,010
6. Nombre de fourgons à bagages et divers pour trains de voyageurs	996	996
7. Nombre de wagons à marchandises et divers	41,584	41,568
8. Tantième pour cent en réparation sur l'ensemble du matériel repris sous les n°s 5, 6 et 7.	3.26 %	2.89 %
9. Nombre de bâches pour wagons	12,068	12,000
	Pendant l'année 1882.	Pendant le 1er trimestre 1883.
10. Parcours kilométrique des locomotives	50,455,493	12,245,464
11. Parcours kilométrique des véhicules-unités transportés	1,644,539,590	402,858,477

Il résulte de cette réponse qu'en 1882 la dépense des ateliers s'est élevée à 22,915,642 francs, ce qui correspond assez exactement, on doit en convenir, avec celle de 19 millions que je signalais dans mon rapport de 1881, eu égard à l'accroissement continu du matériel.

C'est cette dépense qu'il s'agit de faire rentrer dans le cadre du Budget comme 4me section en la divisant, comme dans le tableau B de cette réponse, en 12 rubriques ou articles, les services d'incendie pouvant rentrer dans les services généraux du Département.

Le montant des dépenses du 1er trimestre de 1883 s'élève à 5,508,828 francs, soit un peu moins du quart de la dépense de l'exercice précédent, les réformes inaugurées en 1883 ayant sans doute déjà produit leur effet dans l'exercice courant.

Les dépenses totales relatives au chemin de fer étant libellées à 75,840,545 francs par les derniers amendements, les frais d'entretien, de réparation et de renouvellement du matériel d'exploitation s'élèvent donc à près du tiers de la dépense d'exploitation proprement dite (1), tandis que les compagnies françaises et anglaises ne dépensent pour le même objet que de 10 à 18 p. % des mêmes frais. En les portant même à 20 p. %, on n'arriverait qu'au chiffre de 15,122,000 francs, soit une économie de près de 8 millions sur le chiffre renseigné dans la réponse à la question posée par la commission, sans tenir aucun compte de l'intérêt et de l'amortissement du capital considérable immobilisé dans les grands ateliers récemment construits.

Ces résultats pratiques et la certitude que l'accroissement considérable donné depuis quelques années aux ateliers de l'État est plutôt de nature à accroître encore qu'à diminuer la part prépondérante des dépenses de réparations, d'entretien et de réfection dans les frais généraux d'exploitation de nos chemins de fer, ont donné lieu à diverses suggestions pour remédier à cet état de choses qui rend plus onéreuse l'exploitation des chemins de fer par l'État que par l'industrie privée.

Les uns ont parlé de mettre en adjudication publique les ateliers de l'État ainsi que les travaux divers qui s'y font. D'autres ont parlé d'adjuger périodiquement les réparations, entretien, renouvellement, etc.

Le Gouvernement lui-même a fait étudier, par une commission de fonctionnaires du Département, un projet d'exploitation des chemins de fer en *Régie intéressée*. Le Ministre a déclaré au Sénat, dans la session dernière, qu'il était disposé à étudier tout système rationnel et sérieux qui lui serait soumis.

J'ai lu le rapport adressé au Ministre par la commission spéciale chargée d'étudier la question, et communiqué à la section centrale. Ce rapport est très étendu et entre dans une quantité de détails. On comprendra donc facilement qu'il ne nous soit pas possible, à l'occasion du Budget de 1884, d'entrer dans l'examen approfondi de la solution proposée. Ce rapport n'est d'ailleurs pas complet, certains renseignements sur les derniers exercices faisant défaut pour apprécier les conclusions.

---

(1) Exactement 30, 41 p. %.

Ce qui nous paraît certain, à première vue, c'est qu'il sera fort difficile, sinon impossible de faire participer tout ou partie de l'administration aux bénéfices sans l'associer aux pertes, et dans le cas où l'on trouverait une solution satisfaisante à ce problème, de trouver une formule pour préciser la responsabilité des intéressés.

La grande difficulté que présente précisément une exploitation industrielle par une administration publique, c'est l'irresponsabilité pécuniaire des agents et leur quasi-irresponsabilité morale, par le fait que, faisant partie d'une hiérarchie soumise à des règles et à des devoirs, ils jouissent en même temps de droits et d'immunités qui sont inconciliables avec la responsabilité commerciale et industrielle.

Ainsi, pour citer un exemple, un train occasionne des dommages et même des accidents, entraînant, par la faute des agents ou par leur négligence grave mort d'homme et dégâts, l'agent est pécuniairement irresponsable, c'est à l'État qu'il faut s'adresser pour obtenir satisfaction. L'État n'hésite pas, le plus souvent, à exciper de sa qualité pour essayer d'échapper à cette responsabilité. Et quand il est déclaré responsable, c'est le public en général qui se trouve condamné à payer le dommage.

Un autre défaut de l'exploitation des transports par l'administration telle qu'elle a été organisée dès l'origine de nos chemins de fer, c'est l'absence de contrôle et de concurrence.

L'administration des chemins de fer se contrôle elle-même, elle fait la plupart des achats directement; elle fait à la fois toutes ses recettes et tous ses payements par ses propres agents, lesquels ne se doivent compte qu'entre eux.

C'est à l'honnêteté des agents et au contrôle incessant de l'opinion guidée par l'instinct, plutôt que par la connaissance des choses, que des abus graves ne se sont pas souvent produits, bien qu'il en ait été signalé parfois.

On concevrait un système qui remettrait, par exemple, les recettes et les payements à l'Administration des Finances, tandis que les contrats, marchés, cahiers des charges d'adjudications seraient du ressort de l'administration des Travaux publics sous le contrôle et la supervision d'un comité ou de fonctionnaires pris en dehors de cette administration, dans le genre du *Board of trade* en Angleterre.

Il y aurait là un véritable contrôle lequel, appuyé sur la Cour des comptes, d'une part, et les Chambres, de l'autre, ne laisserait ouverture à aucun soupçon, même mal fondé.

Ce qui fait la force et la puissance de l'industrie privée, c'est la responsabilité directe et personnelle, non seulement morale, mais matérielle des agents. Ce n'est pas seulement sa réputation que joue l'industriel, même sous la forme de la Société anonyme, mais sa fortune, sa position et son honneur. Tout ce qui l'entoure participe à cette responsabilité; l'agent incapable, inattentif, négligent est remercié sans hésitation et sans retard; l'agent actif, diligent, intelligent, sensé, prévoyant, est certain de faire son chemin et sa fortune quels que soient les obstacles et les embûches que l'intrigue et la jalousie puissent semer sur sa route.

J'ai vu, au contraire, plus d'une fois, dans les administrations publiques, des jeunes gens capables, intelligents et dévoués poursuivis, traqués, vilipendés par des chefs stupides et inintelligents, et comme conséquence forcés d'abandonner, avant d'avoir franchi les premiers degrés, une carrière qu'ils eussent parcourue avec honneur s'ils avaient rencontré des chefs bienveillants et intelligents.

Si le Gouvernement veut aboutir dans la recherche d'un système d'exploitation économique et productive des chemins de fer, il doit nécessairement avoir recours aux lumières et à l'expérience de tout le monde.

Ce n'est pas seulement l'entretien, la réparation et le renouvellement du matériel qui pourraient offrir l'occasion d'économies considérables, mais encore la traction et l'entretien du matériel fixe; c'est donc sur un chiffre de 35 à 50 millions que le système de la concurrence industrielle pourrait porter.

Mais on ne peut espérer que les hommes qui pourraient utilement étudier et résoudre un problème aussi vaste et aussi compliqué parmi ceux qui peuvent réunir les ressources personnelles et les capitaux nécessaires pour aborder de semblables entreprises, quitteront leurs travaux habituels s'ils ne sont certains d'être au moins écoutés par le Gouvernement et par les Chambres avec le désir d'aboutir à une réforme sérieuse.

Si donc on veut appeler l'attention des hommes compétents de ce côté, il faut que le Gouvernement se décide à déclarer qu'il est prêt à accueillir avec bienveillance et avec l'intention bien arrêtée d'accepter toute offre raisonnable et avantageuse, d'entreprendre tout ou partie de la traction des transports et des réparations, en traçant à grands traits les conditions générales de cette entreprise, le Gouvernement restant d'ailleurs maître absolu des horaires, des péages, des tarifs et de la manutention comme de reprendre l'exploitation entière si les clauses et les conditions de l'adjudication n'étaient pas scrupuleusement remplies.

Si les hommes d'expérience et de pratique voyaient une chance sérieuse d'aboutir en se livrant à une étude semblable, il y aurait une certitude beaucoup plus grande d'aboutir à un résultat que si l'on se bornait à interroger des fonctionnaires quelque capables qu'ils soient, mais auxquels manque l'expérience de la responsabilité commerciale et industrielle.

S'il nous était permis d'exprimer un avis tout personnel sur cette question, nous dirions que l'entreprise dont il s'agit ne devrait pas faire l'objet d'un monopole ou d'une adjudication unique qui ne serait accessible qu'à un seul établissement, à un consortium ou syndicat d'entrepreneurs, mais qu'il devrait, au contraire, être divisé en plusieurs lots comprenant chacun 4 à 600 kilomètres. Ces lots ne pourraient être réunis en une seule main, à deux ou à plusieurs, qu'avec le consentement exprès et formel du Gouvernement; mais, d'autre part, les adjudicataires pourraient adopter toutes les combinaisons qu'ils jugeraient favorables, soit pour augmenter le trafic et diminuer leurs frais, même s'ils devaient remplacer les vieilles machines par d'autres de systèmes nouveaux et meilleurs.

L'honorable sénateur de Gand, M. Van de Kerchove, dont la compétence en ces matières n'est pas contestable, a exprimé l'an dernier, au Sénat, séance du 25 juillet, dans un discours, l'avis que *sept millions 400 mille francs*

pourraient être économisés annuellement par la suppression des ateliers de réparations et en confiant celles-ci à l'industrie privée, laquelle trouverait, dans cette combinaison, un grand élément d'activité et de prospérité.

Il y a donc urgence à étudier sérieusement ces questions. Elle s'imposera de plus en plus lorsque l'adjonction successive de lignes locales improductives au réseau général grossira encore les chapitres des dépenses, sans apporter un contingent correspondant aux recettes.

Je reviendrai du reste sur cette question dans la seconde partie de ce rapport, où j'examinerai les conditions générales de notre exploitation.

CHAPITRE III.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

Les crédits demandés par ce chapitre présentaient une augmentation de 168,500 francs sur ceux alloués pour l'exercice précédent; ils portent sur les trois sections, services communs, postes et télégraphes. Les derniers amendements présentent une diminution globale de 46,450 francs sur le chapitre ramené à 12,559,266 francs.

Sur l'article 34 la commission a posé la question suivante :

DEMANDE.	RÉPONSE.
8°. ART. 34. — Qu'est-ce que les bureaux mixtes?	Les bureaux mixtes sont ceux où le service postal fonctionne en même temps que celui du chemin de fer. Le traitement des titulaires de ces bureaux est payé, par moitié, sur les allocations budgétaires du chemin de fer et de la poste.

Par suite du désir exprimé par la section, le Ministre a formé un article spécial du littéra *e* de l'article 36, qui forme, dès lors, l'article 37 : *Indemnités à payer aux concessionnaires ou entrepreneurs de lignes régulières, etc.*, 715,000 francs (crédit non limitatif).

Cette question a été soulevée à la suite de la discussion du contrat Lamport et Holt, dans le but d'empêcher des transferts, sans l'autorisation de la Chambre, d'un littéra à l'autre d'un même article, tandis que ces transferts sont impossibles d'un article à l'autre.

La commission avait encore posé une autre question dans la discussion générale sur les règles suivies par le Gouvernement pour la franchise postale. On trouvera cette question et la réponse qu'y a faite le Département page 18 de l'annexe au rapport général.

La commission a également voulu savoir comment se faisait la distribution des lettres à Bruxelles. Voici la réponse qu'elle a reçue à la question posée :

DEMANDES.	RÉPONSES.
9°bis. On demande combien il y a de distributions de lettres par jour à Bruxelles? On incline à croire qu'elles sont trop multipliées pour le public général et on se demande si le commerce ne serait pas rapidement et plus utilement servi au moyen de boîtes américaines, comme à Anvers, où le commerce en est très satisfait.	Le service de la distribution des correspondances dans la ville de Bruxelles et ses faubourgs a été réorganisé au mois de décembre 1881. A cette époque les sept distributions journalières ont été portées à dix, pour mettre fin aux réclamations très fondées qui s'élevaient de toutes parts au sujet de la lenteur de la première distribution, la plus importante de la journée, conséquence inévitable de l'insuffisance de l'effectif des facteurs. La capitale était, sous ce rapport, bien plus mal partagée que la plupart des villes de province, où la distribution commençait plus tôt et se terminait plus rapidement. Comparativement aux autres capitales de l'Europe, Bruxelles se trouvait aussi dans des conditions d'infériorité très marquées. Ainsi, il existe depuis longtemps à Londres douze distributions journalières; à Berlin, onze; à Paris, huit pour les lettres et quatre pour les imprimés. De plus, il a été organisé dans les grandes villes, notamment en Allemagne, des services spéciaux pour la distribution des lettres-valeurs, le payement des mandats, l'encaissement des effets, etc. Pour remédier à cette situation, qui était devenue extrêmement tendue par le service des recouvrements, il n'existait d'autre moyen que de renforcer, dans une mesure assez large, le corps de facteurs, afin de pouvoir les diviser en trois au lieu de deux brigades. Les avantages de cette réforme ont été: 1° De doter la ville de Bruxelles et les parties agglomérées des faubourgs de dix distributions, tout en diminuant la tâche des facteurs, qui était devenue excessive; 2° De pouvoir fixer la sortie des facteurs à des heures invariables et d'assurer ainsi la prompte remise à domicile de tous les courriers, surtout de ceux de l'étranger; 3° D'avancer et de faire terminer près d'une heure plus tôt que précédemment, la première distribution; 4° De faciliter les relations épistolaires entre les habitants de l'agglomération bruxelloise, relations importantes déjà, et que le nouveau service ne pouvait manquer de développer de plus en plus. D'autres considérations encore venaient rendre la réforme nécessaire, sinon urgente. En effet, le service des lettres-valeurs et

celui des recouvrements prenaient de jour en jour plus d'importance, et il était devenu impossible pour les facteurs ordinaires de continuer à accomplir en cours de tournée les opérations de ces services.

Il avait donc été décidé que, à l'imitation de ce qui existe en Allemagne et en France (où le service des recouvrements est bien moins important qu'en Belgique), il serait créé un corps spécial de facteurs pour la distribution des lettres-valeurs et pour le recouvrement des effets. La mesure avait même déjà reçu un commencement d'exécution.

Or, la nouvelle organisation, en instituant une troisième brigade de facteurs, a permis de renoncer à ce service spécial.

L'Administration comptait, pour couvrir, dans un avenir plus ou moins prochain, la dépense faite pour le nouveau service, sur un accroissement dans le mouvement des correspondances locales, c'est-à-dire les lettres, cartes postales, etc., nées et distribuables dans l'agglomération bruxelloise.

Cette prévision s'est très largement réalisée.

La dépense annuelle faite pour la réorganisation du service a été de 134,000 francs (1), et la plus-value obtenue, en un an de temps, sur la correspondance locale seulement, a été d'environ trois cent mille francs. L'accroissement du trafic épistolaire (lettres, cartes postales et cartes-lettres) a été de *61 pour cent*, chose inouïe et sans précédent connu dans les annales de la poste.

Quant aux boîtes dites américaines, elles ne peuvent trouver leur application que dans les grandes villes commerciales, Anvers, Londres, Liverpool, etc., où les négociants notables ont eu de tout temps l'habitude de faire prendre leurs lettres à la poste au moment de l'arrivée des courriers. Ces boîtes sont aussi très répandues aux États-Unis, par la raison que le service de la distribution à domicile y est imparfaitement organisé et n'existe même pas dans beaucoup de localités d'une certaine importance; mais pour la presque généralité des habitants de nos grandes villes, ces boîtes sont absolument sans utilité pratique.

La boîte à l'américaine, il importe de le remarquer, a surtout pour but de faciliter le travail des bureaux. La seule différence pour le public consiste en ce que l'on prend ses

(1) Cette dépense vient de subir une réduction de 24,025 francs

lettres soi-même à la boîte au lieu de les demander au guichet.

Dans le nouvel hôtel des postes il sera établi des boîtes à l'américaine.

Les boîtes louées actuellement s'élèvent à 431 pour Anvers, 68 pour Bruxelles, 12 pour Liège et 7 pour Gand.

Qu'il y ait eu et qu'il y aura encore des réclamations à propos de la distribution des lettres ou de tout autre service à domicile, dans les grandes et les petites villes et même dans les villages, c'est fort naturel ; chacun cherche son avantage personnel ; on oublie ou l'on ignore qu'il y a cinquante ans, on ne recevait, dans le plat pays, les lettres que par occasion quand elles s'étaient assez accumulées pour que le facteur volontaire pût espérer rentrer chez lui avec quelques sous en poche ; cela ne doit donc pas nous étonner, mais une administration publique doit être guidée par d'autres considérations.

Il est possible, puisque cela se pratique ailleurs, de satisfaire aux exigences les plus grandes du commerce et des affaires sans multiplier, outre mesure, des distributions qui ne sont utiles qu'au très petit nombre.

Qu'importe en effet que la boîte se remplisse de lettres ou que la table se couvre de correspondances pendant que l'on est sorti pour ses affaires ou pour ses plaisirs? Les neuf dixièmes des personnes ne rentrent chez elles qu'à midi et le soir.

Ce qu'il faut c'est que celui qui attend une ou plusieurs lettres par tel ou tel courrier, venant du nord, de l'est, du sud ou de l'ouest, puisse la recevoir immédiatement s'il le désire.

C'est pour répondre à ce besoin que les boîtes américaines ont été inventées il y a déjà plus d'un demi-siècle.

Elles offrent cet avantage considérable de mettre la correspondance des hommes d'affaires entre leurs mains beaucoup plus vite et, à tous, en même temps ou à peu près ; tandis que, s'ils doivent l'attendre chez eux, il se passera peut-être une heure et plus entre l'arrivée du courrier et la remise à domicile. L'un recevra ses lettres de suite par ce qu'il se trouve près du bureau de distribution, l'autre beaucoup plus tard par ce qu'il est au bout de la tournee du facteur. Le premier pourra répondre courrier par courrier et gagner de vitesse son concurrent, victime, non de sa négligence, mais de la situation de ses bureaux ou de sa demeure.

L'avenir exigera d'autres simplifications et améliorations déjà employées ailleurs. Le bureau central des grands centres devra être mis en rapport direct avec des bureaux secondaires dans les divers quartiers, faubourgs ou communes de l'agglomération, au moyen de tuyaux pneumatiques et la correspondance y sera expédiée ou en sera reçue à la minute, même par un seul agent central, de sorte que les distributeurs pourront partir aussi vite des bureaux secondaires que ceux qui quitteront le bureau central lui-même.

Il suffira dès lors de rattacher ces bureaux aux télégraphes et au téléphone pour que le public qui habite les quartiers éloignés, les faubourgs ou la ban-

lieue d'une ville puissent jouir de tous les avantages des voisins du bureau central.

Il faudra donc tenir compte et prévoir, dans l'établissement de celui-ci, de ces nécessités de l'avenir.

Rien ne s'opposera, quand ces perfectionnements seront établis, à ce que des boîtes américaines soient placées dans les succursales, afin de faire jouir les négociants ou hommes d'affaires qui résident dans les faubourgs ou la banlieue des avantages dont jouiraient leurs confrères du centre.

La Chambre ainsi que le public ne peuvent qu'approuver la mesure prise par la poste de spécialiser le service des lettres-valeurs et des recouvrements qui exigent des agents qui y sont préparés d'autres qualités que celles requises d'un bon facteur.

La question de la construction de la Poste centrale à Bruxelles a été traitée à diverses reprises à l'occasion du Budget des Travaux publics, car selon la façon dont elle sera résolue les frais pourront s'accroître considérablement. La façon grandiose dont les projets sont conçus fait craindre en effet que les frais journaliers ne s'accroissent notablement.

Sans doute il est fâcheux que la place de la Monnaie, qui se prête si bien aux magnificences d'une grande ville, soit menacée d'être assombrie par l'établissement de bureaux sans éclairage brillant. Mais encore n'y a-t-il aucune nécessité absolue qu'il en soit ainsi. La façade à la place de la Monnaie pourrait parfaitement être appropriée à recevoir divers établissements particuliers, tels que cafés, magasins d'objets de luxe qui payeraient une bonne partie de l'intérêt des sommes dépensées pour la poste.

Les bureaux centraux de Londres, de New-York et d'autres grandes villes n'occupent pas un espace aussi grand que celui proposé à Bruxelles.

Pas de nécessité de vastes cours si les dépêches peuvent arriver des stations ou des faubourgs par voie souterraine; pas de fourgons ni d'omnibus encombrant les rues, et rapidité plus grande, économie de personnel, de chevaux et de matériel.

Inutile que les bureaux soient plus grands que de besoin.

Quelle nécessité y a-t-il d'installer le moindre chef de service dans de vastes salons, meublés avec luxe, ni d'accorder des appartements séparés par de longs corridors au moindre copiste ou expéditionnaire. Qu'on aille en Angleterre voir comment sont installés les bureaux de postes des plus grandes citées.

Il y a amplement place dans le quadrilatère formé par la place de la Monnaie, le boulevard Central, les rues de l'Évêque et des Fossés-aux-Loups, pour y établir l'un des plus vastes établissements des postes et télégraphes du monde, sans sacrifier les intérêts évidents de la ville qui sont de conserver les façades pour le commerce et la vie sociale d'une capitale.

La suppression des façades extérieures et des grandes cours monumentales déplaira peut-être aux architectes, mais le service n'en souffrira nullement.

Les façades, étant intérieures, peuvent être très simples, tandis que l'on pourrait laisser l'ornement extérieur à l'initiative des particuliers.

Les devis du Palais des postes pourraient par suite être réduit considérablement sans nuire à son efficacité comme service public. On trouverait dans

cette économie la somme nécessaire à l'établissement du service pneumatique avec les quartiers éloignés

Il sera utile, peut-être même nécessaire avant qu'il soit longtemps, de relier tous les grands bureaux de poste entre eux par le téléphone, tant pour l'usage des bureaux eux-mêmes que pour celui du public, bien entendu en faisant payer ce service à sa valeur commerciale.

La section centrale a posé au Ministre des Travaux publics une question pour se rendre compte des difficultés qui empêchaient le placement de boîtes sur les trains en marche, où les lettres *urgentes* destinées aux localités desservies par ces trains, pourraient être déposées jusqu'au moment même du départ, ainsi que cela se pratique depuis longtemps en plusieurs pays, en Allemagne notamment et aux États-Unis.

D'après la réponse faite à cette question, la difficulté réside entièrement en ce que les fonctionnaires des chemins de fer ne peuvent ou ne veulent rendre aucun service à la poste et vice versâ; que, par conséquent, pour regarder dans la boîte s'il y a une ou plusieurs lettres pour la première station où le train fait arrêt, il faudrait absolument un employé de la poste, comme si les lettres étaient choses sacro-saintes auxquelles les initiés seuls peuvent toucher?

C'est cependant afin que chemins de fer, postes et télégraphes puissent se rendre de mutuels et de constants services qu'ils ont été réunis et, en quelque sorte, fusionnés dans un seul Ministère.

De quoi s'agit-il? D'activer la correspondance et, par là, les affaires; or, l'administration nous dit, dans ses réponses, que la dépense de 134,000 francs qu'ont occasionnée les distributions supplémentaires des lettres à Bruxelles a produit immédiatement une recette de 300,000 francs plus élevée qu'auparavant. Sans doute, nous ne sommes pas forcés d'admettre que ce soit la seule cause, mais qu'elle y ait contribué, c'est probable.

Pour les trains auxquels est attaché un wagon-poste, il ne peut, on en conviendra, exister aucune difficulté; aussi croyons-nous qu'en pratique on y accepte des lettres jusqu'au moment du départ, au moins celles des maisons de banque ou de commerce connues; une boîte aux lettres peut donc être placée sur ces bureaux ambulants, sans la moindre difficulté, d'autant moins qu'un facteur de la poste se trouve nécessairement à toutes les gares où ces trains font arrêt pour recevoir ou donner la correspondance ordinaire.

Peut-il y avoir des difficultés plus grandes pour les autres trains? Prenons d'abord les express ou demi-express. Ils ne s'arrêtent généralement qu'aux stations les plus importantes où il y a presque toujours un bureau de poste, au moins une boîte aux lettres et un bureau de télégraphe.

Si la lettre porte le timbre d'*express* (25 + 10 cent.) et qu'elle est adressée dans le rayon de 2,000 mètres, elle sera expédiée par le bureau du télégraphe, comme le serait une dépêche ordinaire; si c'est plus loin, on fera payer le supplément comme à un télégramme; si c'est une lettre simple, portant

deux timbres simples de 10 ou un de 20 centimes, elle sera remise au facteur de la poste dès qu'il viendra, et remise à destination comme une lettre ordinaire par la première distribution; l'avantage pour l'expéditeur sera toutefois de pouvoir gagner 12 heures et quelquefois plus sur la communication ou sur la réponse.

Le supplément de 10 ou de 25 centimes exigé pour ce service extraordinaire empêchera que l'on n'en fasse abus, et certes la possibilité d'envoyer une communication au dernier moment avec une ou plusieurs heures d'avance sur les moyens ordinaires de communication, vaut bien le supplément que l'on doit exiger pour ce service. La poste ordinaire comme le nouveau service donneront ainsi un surcroît de recettes, sans donner un surcroît appréciable de frais.

Depuis le 1er août dernier a été mis en vigueur, en Angleterre, un nouveau *service postal des petits paquets* qui étend considérablement les services de la poste aux lettres.

Nous croyons utile d'en donner une courte description d'après le *Treasury Warrant* publié par les commissaires de la poste et le maître des postes général, dans la *Gazette* du 3 juillet dernier :

1. Les expressions *Parcels* ou *parcel* employées dans le warrant expriment tout « paquet » postal destiné à être transmis d'un bureau de poste à un autre, dans les limites du Royaume-Uni (à l'exclusion des paquets expédiés ou reçus de localités au delà des mers), lesquels (paquets) portent les mots Parcels Post, ou toute autre suscription qui indique clairement que ce paquet est destiné au transport par le service postal, et qu'il est affranchi d'après le tarif ci-dessous et remis à la poste pour être transporté.

2. Aucun « *parcel* » ne sera transporté par la poste, ni reçu pour être transporté, s'il excède les dimensions et poids suivants : en longueur 3 pieds 6 pouces (environ 1 mètre) et en circonférence mesurée à la partie la plus épaisse 2 pieds 6 pouces (0m,80) ou mesurant la longueur et la circonférence ensemble six pieds (1m,80) et n'excédant pas le poids de sept *livres* (3 kil. 250).

3. Sur tout *parcel* transmis par la poste en vertu de ce warrant, il sera chargé et payé les tarifs postaux suivants :

Sur chaque *parcel* n'excédant pas 1 *livre* en poids (kil. 0.462), 3 pences (30 centimes).

Sur tout *parcel* excédant *une* livre et n'excédant pas *trois* livres, 6 pences (60 centimes).

Sur tout *parcel* excédant 3 livres et pas 5 livres, 9 pences (90 centimes) et sur tout *parcel* excédant ce poids et pas 7 livres un shilling (fr. 1.25 cs).

4. Le port sera payé d'avance au moyen de timbres postaux adhésifs.

Les autres articles jusqu'au nombre 27 règlent les détails du système, tels

que la *Poste restante,* les limites de la délivrance « franche de port », les frais supplémentaires pour la remise au-delà de ces limites;

Les *parcels* envoyés aux navires en partance;

Les parcels périssables;

Le renvoi des parcels non réclamés aux expéditeurs;

Les adresses fautives;

Les prohibitions;

La sûreté des *parcels*, etc., etc.

Ces détails suffisent, pensons-nous, pour faire comprendre tout le système nouveau inauguré cette année dans le Royaume-Uni.

D'après les journaux, il a été accueilli, dès le premier jour, avec une faveur et un succès marqué par le public anglais et il est destiné à prendre un accroissement de plus en plus considérable à mesure qu'il sera plus connu.

La nécessité de ce nouveau service était sans doute plus pressante en Angleterre qu'elle ne l'est en Belgique, les compagnies de chemins de fer n'ayant pas eu un intérêt suffisant à organiser un service spécial de transport et de transmission de petits paquets. Mais il a fallu, avant de pouvoir même songer à organiser ce service, obtenir le concours et la coopération des compagnies de chemins de fer qui s'y sont d'ailleurs prêtées de bonne grâce, puisqu'elles sont payées, même pour le transport des malles-postes ordinaires. En Belgique aucune difficulté de ce genre n'est à craindre, les chemins de fer belges étant exploités en grande partie par l'État lui-même exploitant les postes (3,038 kilom.) et seulement, pour 1,256 kilomètres, par des compagnies concessionnaires dont les cahiers des charges stipulent le transport gratuit des matières postales et de leurs convoyeurs.

Le service des petits paquets est donc déjà, en grande partie, assuré en Belgique dans les localités desservies par les chemins de fer; il ne reste à pourvoir qu'au service des localités éloignées de plus de 2 kilomètres des stations et des localités desservies par les lignes concédées.

Il y a lieu d'appeler sur ce point, comme sur celui des lettres à expédier par les trains en partance ou de passage, l'attention la plus sérieuse de l'administration. Nous ne devons pas perdre de vue que, pour 1884, le Budget des Postes se solde en déficit pour l'État, d'après les Budgets présentés, d'une somme de 567,407 francs (1), une grande partie des produits bruts étant attribuée au fonds communal. Il y aurait donc lieu de réserver l'intégralité des nouveaux produits pour combler ce déficit de plus d'un demi-million.

Nous appellerons encore l'attention du Département sur un autre point :

---

(1) La diminution de 46,450 francs de dépenses prévues, résultant des derniers amendements, atténue ce déficit d'autant.

En 1882, les recettes réalisées de la Poste ont été de fr. 7,696,585 84 c^{s} (réponse du Ministre des Finances du 2 novembre), les dépenses prévues en 1884 s'élèvent à 8,824, 357 francs.

Depuis plusieurs années déjà les facteurs de la poste en Angleterre et, je pense aussi, en Allemagne, ont été pourvus de tricycles, même dans Londres, au moyen desquels ils peuvent porter un poids plus grand et faire leur parcours plus rapidement, surtout sur les chemins qui séparent les agglomérations. Arrivés dans celles-ci, ils laissent le tricycle au bureau ou ailleurs, en lieu sûr, et font leurs courses à pied, pour reprendre leur véhicule qui les transporte rapidement et sans grande fatigue sur d'autres points de leur parcours.

Il est vrai que la plupart des chemins vicinaux anglais et allemands sont macadamisés et bien entretenus, les fermiers comme les propriétaires et les personnes en villégiature tenant à parcourir rapidement les distances qui les séparent des marchés ou des stations.

Nos chemins vicinaux ont été, en général, construits plutôt en vue des transports pondéreux qu'à celui des relations personnelles et sociales; ils se prêtent donc moins bien à l'emploi des tricycles; cependant un grand nombre de facteurs ruraux qui ont de longs parcours à faire en une journée, quelques-uns ont une vingtaine de kilomètres à parcourir reliant des villages et hameaux éloignés, seraient fort soulagés s'ils pouvaient en franchir la moitié seulement en véhicule plus rapide que la marche ordinaire.

Les chemins de fer vicinaux, quand ils se répandront, rendront d'ailleurs sous ce rapport des services importants.

3me SECTION. — *Télégraphes.* — ART. 41 à 44. — Le produit prévu à l'article 19 du tableau I, VOIES ET MOYENS, s'élève à 2,886,000 francs, les dépenses prévues aux articles précités s'élèvent à 3,385,212 francs, d'où ressort un déficit de 499,212 francs, soit encore près d'un demi-million. L'objectif de l'administration doit donc être, pour le moment, d'équilibrer ses dépenses avec ses recettes de façon à ne plus grever le Budget. C'est précisément parce que le télégraphe n'est employé que par un nombre assez restreint de particuliers que ce service doit leur incomber et sans répercussion sur les ressources générales du Budget.

Sans doute les télégraphes rendent gratuitement, à toutes les branches de l'administration, des services qui se chiffrent par centaines de mille francs; mais il est assez probable, pour ne pas dire certain, que, dans le plus grand nombre des cas, ces services sont encore rendus indirectement à ceux qui emploient le télégraphe. Il est donc équitable que le produit compense la dépense.

CHAPITRE IV.

MARINE.

Les dépenses de ce chapitre libellées aux articles 44 (porté deux fois) à 48 sont prévues pour 1884, à 3,476,245 francs, chiffre identique à celui voté pour 1883. Les recettes de toute nature des services auxquels correspondent

les dépenses s'élèvent, en prévision pour le même exercice, à 3,330,000 francs soit en déficit de 146,245 francs.

Dans ces dépenses, pas plus que dans celles relatives aux postes et télégraphes, il n'est question de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux immobilisés en matériel fixe ou mobile, en travaux maritimes, etc.; on les considère comme faites dans l'intérêt général de la nation et l'intérêt comme l'amortissement sont portés au compte de la Dette publique.

C'est, nous semble-t-il, une raison de plus pour que ces services se subviennent à eux-mêmes et ne tombent pas davantage à charge des contribuables.

Les services de la Marine doivent cependant, malgré le peu d'importance relative des chiffres des dépenses et des recettes, attirer tout particulièrement l'attention du Gouvernement, des Chambres et du pays.

Il n'y en a pas en effet qui influent et qui puissent influer plus directement sur la prospérité nationale et, à cet égard, la discussion soulevée, pendant la dernière session, sur les services maritimes transatlantiques a rendu un véritable et signalé service en appelant, sur ce point, l'attention publique, aussi bien que celle des hommes spéciaux, des administrateurs, des financiers et des économistes.

Nous nous sommes trop longtemps désintéressés des choses de la mer. Nous nous sommes trop longtemps considérés comme une nation exclusivement continentale ne tenant à la mer que par l'Escaut et ne songeant guère à notre côte maritime qu'au point de vue des plages magnifiques qu'elles offrent pour les bains de mer.

C'est à regret, et non sans résistance, que les Chambres votaient de temps à autre, sur l'insistance des représentants d'Ostende et d'Anvers, des crédits pour l'amélioration de nos installations maritimes. Il a fallu presque un miracle d'heureuses coïncidences pour décider les Chambres à voter coup sur coup, en quelques années, cinquante à soixante millions pour bâtir un simple mur de quai le long de l'Escaut à Anvers, espérant sans doute ainsi satisfaire ce minotaure qui nous avait déjà dévoré tant de millions pour ses fortifications.

Il en a été de même pour le canal de Terneusen, dont le premier crédit a été porté à 5,000,000 malgré la résistance du Gouvernement. La conséquence, c'est que Gand sera bientôt le second port du pays par l'importance de son tonnage.

Nous devons cependant, si nous voulons prospérer, devenir une nation maritime, non seulement parce qu'Anvers peut aujourd'hui recevoir à quai, sans écluses ni sas, les plus grands navires à flot, les décharger et recharger en quelques heures, mais parce que nous avons une véritable côte maritime dont malheureusement, pour notre prospérité commerciale, industrielle, agricole et sociale, nous persistons à méconnaître l'importance et la valeur réelle.

Ce n'est que depuis quelque temps que nous commençons à porter notre attention vers la mer. Et l'on peut dire, en vérité, que les travaux qui ont appelé cette attention, comme notamment ceux de M. De Maere-Limnander, notre ancien collègue, préconisant Bruges port de mer, et d'autres qui ont

amené l'administration à faire étudier nos côtes par les officiers de marine distingués qui sont à la tête de ses services, ont rendu cet immense service de nous faire connaître au moins ce point désormais indiscutable que la mer du Nord, la plus fréquentée des grandes routes internationales, nous baigne sur plus de 60 kilomètres de distance et nous offre au moins une rade dont nous n'avons su jusqu'ici tirer aucun parti ni pour nous-mêmes, ni pour les autres nations.

La mer n'est pas seulement le moyen de transport le plus puissant, et le moins coûteux, peut-être le plus rapide, elle est aussi un champ inépuisable à exploiter et d'où l'Angleterre, d'après les renseignements recueillis et publiés par le Duc d'Édimbourg, second fils de la reine Victoria, tire annuellement des poissons, des mollusques et autres produits pour une valeur de plus de cent cinquante millions, et cette riche récolte se reproduit sans aucuns frais de culture chaque année (1).

La mer du Nord, et les mers auxquelles elle sert d'accès, nous appartiennent au même titre qu'aux Hollandais qui y ont trouvé les fondements de leur richesse et de leur puissance commerciale, maritime, coloniale et politique.

Nos pêcheurs, peu nombreux, même en proportion de la population côtière, n'en tirent que des produits insignifiants et cependant rémunérateurs et grandissant insensiblement, grâce aux débouchés ouverts au loin par nos chemins de fer débauchés qui pourraient s'étendre encore.

Quelle est la cause la plus directe de cette apparente indifférence de nos populations pour les travaux maritimes?

Je ne pense pas que l'on puisse la trouver ailleurs que dans nos lois de milice qui enlèvent, chaque année, à la mer, tous ou presque tous les jeunes matelots.

Un jeune marin enlevé à la mer, ne fût-ce que pendant les deux ans et demi du service militaire, est perdu pour la mer. Or la milice prélève, chaque année, la presque totalité des jeunes gens valides et bien constitués des campagnes. Que reste-t-il, dès lors, pour le recrutement maritime? A peine de quoi combler les vides de notre petite flottille de pêche, et cela est si vrai que nos capitaines au long cours et même du cabotage doivent se former des

---

(1) Voici l'estimation des produits donnés dans le rapport du Duc :

1° Trawlers.	£	2,581,000 »
2° Drift nets (Harengs)		2,400,000 »
Id. (Maqueraux).		180,000 »
3° Lignes		602,000 »
4° Seines (Pilcharts)		37,200 »
5° Divers		148,800 »
	£	5,949,000 »
Soit	fr.	150,212,250 »

En proportion, les Belges devraient tirer 25 millions de la mer du Nord.

équipages presque exclusivement composés de marins de toutes les nations, sauf de la nôtre.

Sans doute, c'est pour assurer le recrutement complet de 13,500 hommes, qu'il faut lever chaque année pour former, en temps de guerre, un effectif de 100,000 hommes, que l'on doit enlever dans les villages, comme dans les villes, le tiers de la population mâle en âge de milice.

La question a examiner est de savoir si c'est une raison suffisante pour négliger de tirer parti d'une des grandes sources de richesse et de bien-être mise à notre portée par notre situation géographique sur l'une des mers les plus poissonneuses de l'hémisphère boréal?

Nous ne le pensons pas.

La défense nationale ne serait pas amoindrie, au contraire, nous croyons qu'elle serait plutôt renforcée si l'on considérait comme étant au régiment et faisant leur service de milice, les 3, 4 ou 500 jeunes gens, j'exagère à dessein, qui déclareraient vouloir servir en mer et qui « effectivement » feraient soit la pêche, soit la grande navigation. Au bout de dix ans nous aurions quelques milliers de marins qui nous manquent absolument aujourd'hui pour la défense nationale autant que pour notre commerce, notre industrie et nos expéditions lointaines. Tant que nous n'aurons pas de marins à nous, des officiers et des capitaines nationaux, nous n'aurons pas de marine commerciale belge. On pourra hisser des pavillons belges, à la corne d'artimont sur autant de navires que l'on voudra, ils ne seront vraiment belges que quand leur capitaine et leurs équipages seront au moins en grande partie nationaux. Or, tant que la milice distraira la plupart des jeunes hommes de la marine, il n'y aura pas de marins belges en suffisance pour pourvoir aux besoins de la pêche, du cabotage et de la grande navigation.

Mais les marins seuls ne suffiraient pas pour nous doter d'une marine de pêche et de commerce, nous avons encore besoin, tant pour la pêche que pour le commerce, d'un port directement situé sur la mer, qui puisse répondre aux nécessités toujours croissantes de notre agriculture, de notre industrie et de la navigation, contribuant, pour sa part, à nous créer une situation maritime et une marine marchande nationale.

Anvers peut prendre encore et prendra inévitablement de nouvelles extensions. Pour peu que l'on élargisse son aire commerciale sur le continent, il étendra nécessairement ses relations maritimes dans toutes les parties du monde. Cette vérité finira par s'imposer aux plus incrédules.

Mais Anvers ne peut suffire à satisfaire à tous les besoins de notre population, de notre industrie et de notre commerce, pas plus que Liverpool, ni Londres, ni Bristol, ni Glascow, ni New-Castle, ne suffisent à tous les besoins de l'Angleterre.

C'est si vrai que les Hollandais, d'une part, et les Français, de l'autre, ont créé aux deux extrémités de notre côte maritime des ports pour s'emparer de la place laissée libre par notre indifférence; Flessingue et Dunkerque sont destinés à remplacer le port maritime qui nous manque. Déjà ils nous font une concurrence qui s'accentue chaque année. Flessingue nous enlève le transit des voyageurs de l'Allemagne vers l'Angleterre et même une partie

du transit des marchandises de prix; il nous prendra bientôt celui des grains et du pétrole en attendant que le reste suive. Dunkerque nous a déjà enlevé presque tout le commerce des bois pour notre Flandre occidentale et celui des engrais et bientôt ce sera par Dunkerque que nous expédierons nos produits agricoles vers l'Angleterre.

Nous avons, il est vrai, Ostende auquel nous n'avons jamais refusé ses justes demandes; mais malheureusement Ostende se trouve au fond d'une impasse maritime qui s'ensable et s'envase rapidement; sa petite rade a perdu plus d'un mètre de profondeur, depuis soixante ans, et cette rade est séparée de la mer ouverte par le *Stroombank* qui s'exhausse et se rapproche de la côte d'année en année (1).

La situation défectueuse d'Ostende est reconnue par le Gouvernement lui-même qui a renoncé à l'acquisition de steamers de grande vitesse et de grande capacité, avec lesquels il eût pu faire concurrence aux services établis à Flessingue et à Calais. (Voir réponse à la 14me question, Rapport de M. Willequet.)

Aucune dépense ne remédiera aux envasements, ni à l'exhaussement et rapprochement du Stroombank. On lutte vainement contre des forces naturelles, incessantes, irrésistibles.

Ce n'est donc pas Ostende qui pourra vaincre Flessingue et Dunkerque.

Cet état de choses a donné, depuis plusieurs années, naissance à divers projets d'établissement de ports pris sur la mer elle-même. Les projets du port de la *Constitution* à l'Est d'Ostende; les divers plans de *Bruges port de mer*; du canal maritime de Heyst à Anvers, Gand et Bruxelles sont sortis de conceptions d'abord purement théoriques qui ont été ensuite étudiées par des hommes de talent et de science.

Le Gouvernement, de son côté, comprenant la situation, a chargé une commission composée des hommes les plus compétents de l'administration auxquels il a adjoint le bourgmestre de Bruges, l'honorable M. A. Visart; un Ministre d'État, ancien Ministre et député, l'honorable baron De Vrière; un ancien député de Gand, auteur du projet de Bruges port de mer, pour étudier, non pas la question, mais la solution proposée par M. De Maere. Cette commission, après s'être réunie un grand nombre de fois depuis le 18 novembre 1878 jusqu'au 18 mai 1882, a déposé un rapport très étudié qui conclut en ces termes :

« M. De Maere, en présentant son projet comme devant réaliser une » enceinte ou rade de refuge praticable, en tout temps et à toute heure de » la marée, aux navires du plus fort tonnage, n'a pas tenu compte des condi- » tions d'accessibilité de notre littoral..... »

« ..... Il en résulte qu'une enceinte, abritée comme celle qui formerait » l'avant-port projeté par M. De Maere, exigerait des dragages d'entretien

---

(1) Rapport de M. le lieutenant de vaisseau de 1re classe. L. Petit, septembre 1879, pp. 15, 16, 17, 18.

» tellement considérables que son maintien serait pratiquement impos-
» sible. »

« La commission estime donc que la création d'un nouveau port sur la
» côte de Heyst d'après le système proposé n'est pas admissible. »

« Avant de se séparer, elle a émis le vœu de voir étudier par les soins du
» Gouvernement, l'établissement, dans les meilleures conditions, d'une nou-
» velle voie d'accès à la mer en ce point du littoral. »

(Signé) *Le Rapporteur,* *Le Président,*

P. De Mey. De Vrière.

Donc si Bruges veut devenir un port de mer, il doit chercher une autre issue, sur un autre point du littoral que celui déclaré inadmissible par la commission.

La rade de Breskens est, d'après moi, le seul point économiquement et facilement accessible pour Bruges; on y trouve, d'après les sondages les plus récents de la marine néerlandaise (1878), des profondeurs de 254 décimètres à pic contre la côte. C'est une des rades les plus calmes et les plus sûres.

Ils suffirait d'un canal de 30 à 35 kilomètres en pays très peu accidenté pour y conduire. Ce canal pourrait déboucher dans l'Escaut à l'aide de simples écluses comme celles de Terneusen.

Ce travail ne coûterait pas, à loin près, autant que des jetées en pleine mer par des fonds mouvants de 7 mètres. Il n'exigerait d'autre entretien que celui d'un canal maritime ordinaire avec écluses de mer.

Seulement, Breskens est sur un territoire voisin, mais ami, peu coulant toutefois en affaires de concurrence maritime. On peut cependant se demander, après tout, que pourrait importer aux Hollandais que l'embouchure du canal brugeois fût à Breskens plutôt qu'à Heyst?

Mais ce port, fût-il créé, ne résoudrait pas la question sur laquelle je crois devoir appeler l'attention du Gouvernement, de la Chambre et du pays.

Ce qui est indispensable pour vaincre dans la lutte pour l'existence commerciale et industrielle et surtout dans l'industrie des transports de nos jours, c'est la vitesse, la régularité et le bon marché. La rapidité et la régularité sont plus indispensables encore que le bas prix.

Les entreprises continentales de transport et celles de l'Angleterre ont donc été amenées, par les besoins de la concurrence, à rechercher les points qui pouvaient à cet égard réunir le plus d'avantages. Les chemins français du Nord et de l'Ouest ont pour débouchés le Havre, Boulogne, Calais et Dunkerque, sur la Manche et la mer du Nord, en place de l'Angleterre.

Le Gouvernement y fait des travaux considérables pour les rendre accessibles à la grande navigation.

Mais Calais, Boulogne et Dunkerque sont d'une entrée difficile, sauf au moment même de la haute mer, pour les navires qui ont de la puissance et de la vitesse; aussi songe-t-on à donner à ces ports des rades enceintes en eau profonde dans lesquelles on pourrait entretenir soit des quais, soit des

estacades où les bateaux à vapeur aborderaient en tout temps. Des plans grandioses existent pour Boulogne et pour Calais. Ils ont même, je pense, reçu un commencement d'exécution. Dunkerque est déjà doté d'écluses et de bassins à flot, accessibles à des steamers de 12 à 1,500 tonneaux.

De l'autre côté, à Douvres, l'amirauté a construit une jetée massive en granit qui permet aux steamers de prendre ou de déposer les malles, les passagers et leurs bagages par tous les temps et à toutes les heures de la marée. L'industrie privée propose de compléter cette installation par une enceinte très vaste offrant deux issues de 700 pieds d'ouverture.

L'intérêt a donc été jugé assez grand en France et en Angleterre pour que les Gouvernements des deux pays aient consacré des sommes considérables à la construction du port de Dunkerque destiné à approvisionner le Département du Nord et notre Flandre, et à exporter leurs produits, de Calais et de Boulogne, destinés aux relations rapides entre l'Angleterre, Paris et le continent.

D'autre part, la Hollande, pays économe et positif, a jugé que construire un port à l'embouchure de l'Escaut pouvait nous enlever une partie du transit vers l'Allemagne, et jusqu'à présent les prévisions de nos deux voisins continentaux se vérifient. Dunkerque absorbe de plus en plus l'approvisionnement du Nord de la France et même de nos provinces limitrophes; Flessingue nous a déjà enlevé la presque totalité du transit considérable des voyageurs entre le Nord et le centre de l'Allemagne, d'un côté, l'Angleterre et l'Amérique, de l'autre, en attendant que, trouvant quelque combinaison de temps ou de vitesse plus grande, il nous enlève la poste et le reste.

Et cependant nous possédons sur notre littoral l'une des rades des plus sûres, des plus profondes et des plus vastes du continent : si nous y avions consacré seulement l'argent jeté en pure perte à Blankenberghe, des services de bateaux à vapeur d'un tonnage égal à ceux qui abordent à Flessingue y seraient installés; le service des malles fait par des navires d'un grand tonnage et d'une grande puissance gagnerait une heure au moins sur le temps actuel des traversées d'Ostende, le confort des voyageurs serait porté au niveau des exigences modernes, et les mêmes bateaux rapides pourraient porter aux marchés de Londres les produits agricoles que nos malles actuelles ne peuvent enlever.

Je veux parler de la rade de Nieuport connue sous le nom de *West-Deep*. Remarquons, en outre, que les grands steamers, pouvant transporter un grand nombre de voyageurs, peuvent le faire à bas prix, et cependant réaliser des bénéfices et se créer ainsi une clientèle plus stable que de petites malles destinées seulement à transporter des lettres et quelques voyageurs mal casés et secoués par les mers les moins houleuses.

Tout cela serait possible à Nieuport sans y consacrer des sommes colossales. La dixième partie qui a été dépensée à Anvers, le quart de ce qui sera dépensé pour le canal de Terneusen suffiraient pour doter le pays d'un port et d'une rade naturelle placés à l'entrée de la Manche, à 150 kilomètres plus près du Pas-de-Calais qu'Anvers, à 60 kilomètres plus près que Flessingue et à 20 kilomètres plus près qu'Ostende (1).

---

(1) Voir à ce sujet le rapport de MM. Hawskley, ancien président de l'Institut des ingénieurs civils; Abernethy, vice-président du même Institut et Edw.-W. Calver, capitaine de la marine

Il y a donc lieu de porter immédiatement l'attention des autorités sur ce point d'une importance capitale au point de vue de l'exploitation et des produits de nos chemins de fer.

D'ailleurs, les travaux sont résolus, arrêtés et ont même reçu un commencement d'exécution par l'acquisition faite et soldée des terrains nécessaires de Nieuport à la mer. On a même déjà construit un nouveau phare et condamné l'ancien malgré sa valeur historique, parce qu'il se trouve sur l'emplacement des écluses.

Il n'y a donc qu'à suivre l'impulsion donnée, à achever ce qui est commencé. Il n'y a probablement qu'en Belgique que l'on voie ainsi les résolutions prises, même avec l'assentiment des Chambres, arrêtées, soumises à de nouveaux examens, retardées et modifiées sans cesse.

J'ai déjà eu l'occasion, lors de la discussion du Budget de 1883, de faire remarquer que les steamers qui vont chercher les minerais d'Espagne et d'Algérie gagneraient de trois à quatre jours à chaque voyage s'ils pouvaient décharger à Nieuport, ce qui, même à coût de transport égal, assurerait à nos chemins de fer quasi inactifs de la Flandre occidentale un trafic annuel de plusieurs centaines de mille tonnes et à notre industrie de l'acier un avantage réel sur ses concurrents voisins.

D'ailleurs, l'enquête faite l'an dernier, par la Chambre des communes d'Angleterre, sur les péages et tarifs des chemins de fer, nous a appris que la plupart des compagnies de chemins de fer anglais et même irlandais, non seulement ont organisé des services de bateaux à vapeur pour continuer leurs transports par mer soit vers l'Irlande, soit vers le continent, mais qu'elles n'hésitent pas à consacrer des capitaux considérables en construction de ports, de bassins, de docks, d'écluses et d'entrepôts, et de plus, qu'elles accordent aux transports qui prennent ces voies nouvelles, des réductions de tarifs et des faveurs notables, réductions et faveurs que la Commission d'enquête n'a pas hésité à sanctionner de son approbation explicite malgré les réclamations des anciens ports de Liverpool, Bristol, New-Castle, etc., s'appuyant sur ce fait incontesté que cette concurrence non seulement est favorable aux consommateurs en général, mais qu'elle n'a porté aucun préjudice, ni aucune atteinte au progrès et à la prospérité des ports réclamants, dont les affaires ne cessent de progresser et qui, par suite, ont constamment besoin d'agrandir leurs installations maritimes, tandis que ces transports nouveaux, s'ajoutant aux anciens, permettent aux compagnies d'abaisser leurs tarifs et d'améliorer leur exploitation. Il en serait de même en Belgique; l'établissement d'un, de deux et même de plusieurs ports nouveaux n'empêchera pas Anvers d'élargir ses affaires avec son aire commerciale, si on multiplie ses voies d'accès. Les nouveaux ports répondront à d'autres besoins, à d'autres

---

royale d'Angleterre, dans lequel se trouve ce passage : *En face de Nieuport se trouve une excellente rade de quatre milles ½ de longueur sur un de large avec une profondeur de 3 à 5 brasses. (La carte du lieutenant Petit indique des profondeurs plus grandes.) Cette belle rade, dont l'importance pour le port projeté n'échappera à personne, est abritée vers l'Ouest par le « Traepegeer, » au Nord par le « banc de Nieuport, » et au Nord-Est par le « Stroombanck. »*

nécessités ; plus la Belgique offrira de facilités commerciales à ses voisins, plus ceux-ci en profiteront pour eux-mêmes et pour nous.

Pour se convaincre que de nouveaux accès à la mer et de nouveaux moyens de transport répondent à des besoins nouveaux ou créent ceux-ci, il suffit de citer les progrès de la marine anglaise d'après les relevés du *Financial reform Almanach for 1883*. Le nombre des navires à voiles de long cours était, en 1849, de 17,807, avec un tonnage enregistré de 2,988,000 *tx* employant 144,000 matelots; ce nombre, qui s'est élevé, en 1861, jusqu'à 19,700 navires mesurant 4,245,000 tonneaux, est descendu en 1881 à 15,230 navires mesurant 3,509,000 *tx*, tandis que la marine à vapeur partie de 414 navires mesurant 108,000 *tx*, en 1849, est arrivée à 4,088 navires mesurant 2,922,000 en 1881, c'est-à-dire, tandis que le nombre des steamers a décuplé en 32 ans, leur tonnage est près de trente fois aussi fort. Or, la Belgique, par sa situation géographique, commande une aire commerciale beaucoup plus profonde et plus vaste que l'Angleterre, qui ne cesse de multiplier et d'agrandir les ports où ses flottes vont déposer et prendre des cargaisons.

Il résulte de cet examen rapide et incomplet du sujet que l'avenir économique de notre réseau de chemins de fer dépend, comme ceux de ses concurrents, des facilités de transit qu'il offrira à nos voisins de l'est, du sud et de l'ouest; notre industrie et notre commerce en profiteront les premiers, car plus il y aura de services installés dans nos ports, plus ils seront importants, réguliers et rapides, plus les finances de notre chemin de fer seront prospères et plus aussi il pourra être large dans ses rapports avec eux.

Ne perdons pas de vue que plus l'étranger participera aux frais d'exploitation de notre réseau, et plus celui-ci pourra nous décharger nous-mêmes.

C'est la politique de toutes les grandes compagnies de chemins de fer qui aboutissent à la mer.

Je reviendrai d'ailleurs plus amplement sur ce point dans la seconde partie de ce rapport.

DEUXIÈME PARTIE.

Examen des conditions particulières d'exploitation des chemins de fer de l'État belge.

Toutes les sections centrales, tous les rapporteurs qui, depuis les premières années de l'exploitation par le Gouvernement belge, ont eu à s'occuper du Budget des chemins de fer, ont nécessairement porté leur attention sur d'autres points que sur les détails techniques ou sur l'ensemble de ces dépenses; d'autre part, les sections centrales, comme les rapporteurs des Budgets des Voies et Moyens, se sont également préoccupés, dans leur examen des ressources de l'État, des produits comme des dépenses de nos voies ferrées.

Il est donc naturel et on peut dire indispensable qu'à côté de l'examen du Budget proprement dit, la Chambre examine les conditions générales ou particulières d'exploitation de nos chemins de fer, tant sous le rapport des moyens de communication et de transport qu'ils offrent, que de leur vitesse, de leurs tarifs et du système d'administration de cette grande entreprise.

Après tout ce qui a déjà été dit dans les rapports précédents sur ces différents points, il nous sera permis d'être très sommaires et de ne nous étendre que sur quelques points spéciaux.

§ I. — Communications et transports.

A. *Transports intérieurs.*

En jetant les yeux sur la carte, on peut dire, à priori, que les chemins de fer de l'État belge, par suite de l'adjonction successive des réseaux et embranchements locaux concédés successivement à des particuliers, ne sont pas le produit d'une conception d'ensemble, voulant atteindre un but préconçu ou visant à une simplification des moyens de communication entre les diverses parties du pays. Ils forment, au contraire, un écheveau emmêlé de lignes et d'embranchements jetés sans ordre ni méthode à travers le pays au gré des intérêts divers qui se les sont disputés.

L'intervention gouvernementale n'a apporté, dans l'ordonnance de notre réseau, ni système, ni ordre, ni harmonie. On eût laissé agir à leur gré les

intérêts locaux et particuliers que le résultat n'eût pu être plus diffus. Leur exploitation est donc inévitablement difficile et coûteuse.

En 1854, un projet de concentration et de régularisation du réseau à Bruxelles, centre géographique, politique, commercial et social du pays a été présenté; il s'agissait d'établir une vaste station de voyageurs, placée au centre de l'agglomération. L'administration des chemins de fer de l'État a combattu ce système et préféré la dispersion des gares et leur éloignement du centre, croyant, sans doute, et bien à tort, favoriser l'expansion des faubourgs.

Le résultat de cette politique de dispersion des services est qu'aujourd'hui encore, comme en 1854, Bruxelles reste un obstacle à la circulation entre les diverses parties du pays, aussi nuisible à l'ensemble qu'une rivière ou un détroit sans pont que l'on ne peut traverser qu'au prix d'un retard d'une à deux heures, et même davantage dans certaines directions. Ce que cet état de choses coûte au chemin de fer, à la population et aux affaires est incalculable.

Il est, par suite, fort difficile de systématiser l'exploitation de notre réseau, soit en le divisant, au point de vue de la circulation et des transports, en quatre ou plus de réseaux, qui, chacun, formerait un ensemble économique, soit en le considérant comme un ensemble indivisible.

En étudiant la carte de nos chemins de fer, on dirait même que l'on a systématiquement voulu détourner de la capitale la plupart des grands courants du trafic international.

C'est ainsi que les voyageurs de ou vers Paris, du nord et de l'est de l'Allemagne vont par Liége, Namur et Erquelines; ceux d'Allemagne vers l'Angleterre ont plus court d'aller par Malines; les voyageurs de Hollande pour Paris pourraient aller par Bois-le-Duc, Turnhout, Louvain et Charleroy, aussi bien que par Bruxelles si le réseau n'était subdivisé, et peu s'en est fallu que le chemin de fer direct d'Anvers à Douai ne détournât de notre capitale le trafic d'une partie de la Hollande vers Paris et le nord de la France.

D'un autre côté, l'État ne possède, à l'exception des issues par Welkenraed, de Quiévrain et d'Arlon, que les moins importants de nos débouchés vers l'étranger; il y a ajouté, depuis quelque temps, l'issue de Rosendael vers la Hollande, et celle vers Dunkerque. Toutes les autres sont entre les mains de sociétés belges ou étrangères.

Il résulte de cet ensemble de faits que je me borne à esquisser, car ils sont connus de tous, que l'exploitation du réseau de l'État est plus difficile, plus compliquée et plus chère qu'elle ne l'eût été dans des conditions d'ordonnance meilleure et plus centralisée.

Personne ne profite de cet état de choses; tout le monde, au contraire, en pâtit. De là des plaintes qui se renouvellent sans cesse et dont on ne comprend pas toujours la vraie cause.

Si, au contraire, profitant de la situation géographique centrale de Bruxelles, on y avait fait converger sept, huit ou même dix grandes lignes dans une seule gare, où les changements de train eussent été faciles et rapides, toutes les parties du pays eussent pu communiquer aisément et à meilleur compte avec toutes les autres, au moins deux fois par jour.

On eût pu se rendre, par un embranchement à service lent, vers une ligne principale à trains rapides et de là sans changement de train, sans perte de temps, à Bruxelles, puis se diriger par une autre ligne principale vers un autre embranchement jusqu'au point d'arrivée. Toutes les grandes communications eussent été desservies d'une façon simple et rapide, en assurant aux lignes principales des courants continus de voyageurs.

Aujourd'hui il est difficile de communiquer en un jour avec la plupart des localités et d'être de retour, quand on n'habite pas sur une ligne principale. C'est une des causes du peu de produit d'un grand nombre de nos lignes secondaires, car elles ne rendent que des services locaux incomplets et coûteux.

Il faut espérer que si l'on adopte un bon système pour l'exploitation des chemins de fer vicinaux qui, d'ici à quelques années, apporteront de nouveaux éléments de trafic aux lignes principales, on pourra remédier en partie à cet état de choses, en organisant mieux l'exploitation des embranchements aujourd'hui en perte et dont les déficits accumulés mettent en péril la situation de l'ensemble du réseau.

Les affluents vicinaux et locaux exploités au point de vue exclusif des intérêts immédiats qu'ils sont appelés à desservir rendront des services plus complets aux populations locales, et seront exploités d'une façon beaucoup plus économique. Même si, dans le commencement, ils ne couvraient pas entièrement leurs frais, l'aide que l'État pourrait leur accorder ne pourrait jamais compromettre sa situation financière générale, comme l'ont fait la plupart des embranchements improductifs annexés à son exploitation. C'est le système suivi en Angleterre, notamment où les grands chemins de fer ont avancé aux embranchements locaux plus de six cents millions en capital et leur concours permanent pour l'exploitation.

La politique de l'administration des chemins de fer doit être tout d'abord de *tendre* et de resserrer son réseau, de créer quelques grands courants directs vers le centre; d'y rattacher les exploitations des chemins de fer secondaires qui, elles, seraient faites exclusivement au point de vue local, sans contrarier l'intérêt général.

B. *Transports vers l'extérieur; transit.*

La Belgique est, géographiquement, mieux située que la Hollande et la France pour servir de passage aux importantes et constantes relations commerciales et personnelles qui s'échangent incessamment entre l'Angleterre et les pays transatlantiques, d'une part, et le centre de l'Europe, l'Orient et l'Asie occidentale, de l'autre.

Il suffit de regarder une carte de l'Europe pour s'en convaincre, et l'histoire nous apprend qu'Anvers a été, jusqu'à la fermeture de l'Escaut par les traités d'Utrecht et de Westphalie, le port naturel du centre et de l'empire d'Allemagne auquel nous étions, du reste, rattachés par des liens politiques.

Anvers n'avait pourtant, à cette époque, pour communiquer avec l'inté-

rieur du continent, que les voies navigables de l'Escaut supérieur et de ses affluents peu étendus; des passages, par les eaux intérieures de la Hollande, vers la Meuse et le Rhin, et des chemins de terre vers l'intérieur, impraticables pendant une partie de l'année.

Les voies d'eau étaient, alors comme aujourd'hui, les plus économiques; mais cet avantage était détruit par les péages, les tonlieux et les octrois prélevés à chaque pas et dont un dernier vestige à subsisté, jusqu'à nos jours, dans le péage de l'Escaut. On ne transportait donc, par eau, que les marchandises ou matières pondéreuses ou de peu de valeur immédiate dont la saisie n'eût rien produit faute d'acheteurs. Les produits de valeur, plus légers, suivaient les routes de terre qui, même à l'état naturel, étaient plus sûres, plus rapides, et moins encombrées de péages, les villes ayant intérêt à ne pas entraver le commerce et les voituriers ayant le choix des routes les moins onéreuses.

C'est aux points où ces voies de communication traversaient la Meuse, Maestricht, Visé, Liège, Huy, Namur que se sont formés des centres commerciaux; c'est au point où la Senne et la Dyle cessaient de porter bateau que les villes de Bruxelles et de Louvain se sont établies, les facilités de transport étant indispensables à tout centre commercial.

La même loi qui a présidé à la création et à l'accroissement des centres commerciaux dans l'ancien monde, a fait surgir les grandes villes commerciales du nouveau monde de sites qui étaient déserts il y a à peine un siècle, ou même un demi-siècle. Chicago n'était encore qu'un marais en 1833; il est aujourd'hui le centre d'un vaste commerce, grâce aux voies de communication par terre et par eau qui s'y rencontrent, venant de tous les points de l'horizon. On pourrait citer un grand nombre de villes qui doivent leur grandeur et leur richesse aux moyens de transport nombreux et économiques dont elles disposent, Londres, notamment, où finit la grande navigation de la Tamise et où rayonnent cinquante ou soixante lignes de chemins de fer. Sa population s'accroît, chaque année, d'une centaine de mille âmes.

La base de la prospérité commerciale est donc la facilité, l'économie et la multiplicité des moyens de transports.

La vapeur a modifié profondément l'ancien état des choses; on ne peut plus compter entièrement sur le monopole que donnaient à certaines localités des voies naturelles, telles que fleuves et rivières. Elle a permis de franchir tous les obstacles. Les chemins de fer, en traversant les Alpes comme les Pyrénées, les montagnes Rocheuses et les Andes, ont détourné, au profit des audacieux qui les ont construits, les anciens courants commerciaux au détriment de ceux qui ont trop compté sur les voies naturelles.

D'ailleurs l'idée même qui a présidé à la création de nos chemins de fer a été précisément d'affranchir Anvers et Ostende de la servitude de passage par les eaux intérieures de la Hollande, pour leurs relations avec l'Allemagne. Et cependant, chose vraiment remarquable, tandis que dix-huit lignes de chemins de fer et huit voies navigables franchissent la frontière française depuis Dunkerque jusque Longwy, quatre seulement traversent la frontière de l'Est, y compris le Luxembourg et le Limbourg sans une seule voie navigable. Vers la mer, ce grand débouché universel, nous

n'avons encore, comme il a été dit ailleurs, que trois issues, Anvers, Gand et Ostende.

Qu'apportent à notre commerce général et à notre transit les dix-huit chemins de fer et les huit voies d'eau qui débouchent en France ?

Leur donnent-ils la moitié seulement de ce qu'apportent les quatre voies vers l'Allemagne ?

J'en doute.

La plupart des embranchements qui traversent la frontière depuis Dunkerque jusques Longwy sont des affluents aux lignes de l'Est et du Nord-Français dont l'intérêt est d'attirer le transit de nos produits vers les ports de la Manche. Le réseau Forcade qui s'exécute branche à branche, aux frais du Trésor belge, avait un double but : celui d'être un affluent de l'Est-Français et celui d'ouvrir aux charbons allemands une voie plus courte et plus directe vers la région des forges des Ardennes, alimentées en partie par les charbons belges de Liège et de Charleroi ; ce n'est même qu'à la condition de servir à ces transports que ces lignes couvriront leurs frais.

Si l'on examine donc attentivement l'ensemble de nos voies de transport au point de vue du transit et des intérêts de nos ports et de notre capitale, nous voyons que l'idée première de notre chemin de fer n'a pas été poursuivie, qu'au lieu de porter notre attention et nos efforts vers l'Allemagne dont nous sommes le débouché le plus direct vers la mer, nous n'avons ouvert de ce côté que des issues peu nombreuses, encombrées de plus en plus par le trafic local qui exige, à défaut d'un réseau de chemins vicinaux, des stations ou haltes rapprochées, dont le trafic est souvent loin d'être rémunérateur.

Tandis que les grandes lignes internationales fournissent seules ou presque seules des transports rémunérateurs qui atténuent les pertes des lignes secondaires, nous avons laissé plusieurs de ces grandes lignes à l'industrie privée ne construisant ou ne rachetant que des lignes en perte.

C'est sur cet état de choses que, depuis plusieurs années, je ne cesse d'appeler l'attention du Gouvernement et des Chambres en lui signalant la nécessité urgente de rentrer dans notre rôle naturel de chemin le plus court et le plus rapide entre l'Allemagne centrale, l'Angleterre et l'Océan, par la création d'une voie droite, à rampes aisées, peu encombrées d'arrêts, à travers un pays montagneux et raviné, il est vrai, mais dont les anfractuosités ne sont pas à comparer avec celles que présentent de grands massifs montagneux comme ceux du Saint-Gothard, du Mont Cenis, du Simplon et d'autres.

Le chemin de fer direct de Bruxelles-Mayence replacerait notre capitale sur une des grandes routes du continent ; il ouvrirait à Anvers et à nos ports des moyens plus puissants d'expédition et de réception de marchandises et de voyageurs et serait pour tout le réseau un affluent intarissable de transports rémunérateurs.

Il est inutile de revenir sur une démonstration qui a été faite à diverses reprises et qui n'a jamais été réfutée.

Seulement, le temps s'écoule, les intérêts se déplacent, l'ouverture de l'Aarlberg a raccourci la distance de Vienne à Paris et le grand courant des voyageurs vers l'Orient tend à s'établir par la France au lieu de la Belgique

sa voie naturelle. Deux fois, par semaine, un train rapide de Paris à Constantinople est déjà organisé et marche régulièrement gagnant plus de 3 heures sur les express journaliers rien que de Paris à Stuttgard. Que le tunnel sous la Manche, momentanément suspendu, soit percé et le courant s'établira par Paris au lieu de s'établir par Bruxelles, malgré la distance plus courte. Peut-être, dans l'intervalle, l'Allemagne sera-t-elle sollicitée, par de nouveaux intérêts, à ne pas laisser traverser l'Eifel en ligne droite.

Si, au contraire, on pouvait aller de Mayence et de Francfort, centre de convergence du plus vaste réseau de l'Allemagne; à Londres en 12 ou 13 heures, par Bruxelles et la Belgique et en sept heures à Anvers, tout un courant nouveau et imprévu d'affaires s'établirait qui changerait la face de notre situation commerciale et en assoirait les bases sur une fondation inébranlable.

Les demi-mesures, les à peu près, ne feront que grossir inutilement le capital mort de nos chemins de fer; ce qu'il faut et ce qui seul peut réussir, c'est un instrument puissant, qui puisse à lui seul faire autant de transports que toutes les lignes réunies qui conduisent vers l'Allemagne. En industrie on renonce aux petites machines placées dans tous les coins de l'établissement; on n'en veut plus qu'une seule, mais assez puissante pour fournir, à un moment donné, toute la force dont on peut avoir besoin.

La situation financière actuelle n'a rien à démêler avec cette entreprise, qui serait encore rémunératrice, coûtât-elle soixante à quatre-vingts millions; l'industrie privée fournira, si l'on a recours à elle, les capitaux qui laisseront une large part dans les bénéfices tant à l'État exploitant qu'à la capitale, à Anvers, à nos villes d'eaux, à l'industrie et au commerce du pays(1).

C. *Vitesse.*

Les chemins de fer belges ne peuvent pas être cités pour leur rapidité. La vitesse des trains express et de poste, computée d'après l'horaire officiel, ne dépasse pas en moyenne 55 kilomètres à l'heure.

Cela tient en partie aux arrêts nombreux qu'ils doivent faire pour contenter tout le monde et aux précautions qu'exige le grand nombre de haltes et de stations qui ont été successivement établies sur leurs parcours, sacrifiant souvent l'intérêt général à de mesquins intérêts particuliers.

Les trains ordinaires ou de banlieue ne dépassent guère 20 à 25 kilomètres à l'heure.

Si l'on ajoute la distance à parcourir pour aller et venir de chez soi, le temps employé est, dans beaucoup de cas, aussi long que celui des voitures ordinaires.

---

(1) Nous croyons devoir signaler à l'attention de la Chambre et du Gouvernement un article du *Norddeutsche Allgemeine Zeitung*, du 6 décembre courant, qui demande des réductions de tarifs sur les chemins de fer exploités par l'État en faveur de Hambourg contre Anvers, et la réponse insérée le lendemain, 7 décembre, par le *Berliner Tageblatt*, pour démontrer qu'aucune réduction de tarifs n'ôtera à Anvers ses avantages naturels sur Hambourg pour les expéditons vers l'Angleterre et l'Océan.

Or, la vitesse et la bonne combinaison des trains influent considérablement sur le concours des voyageurs. On entreprend aisément une excursion de quelques lieues si l'on peut être rentré au bout d'une, deux ou trois heures selon la distance; on y renonce si elle doit doit durer deux, quatre ou six heures.

La bonne disposition des horaires entre donc pour une plus large part dans l'usage des trains que leur nombre, car souvent le nombre des trains ne fait que suppléer à des heures mal combinées.

Il en est de même des marchandises. Dans l'enquête tenue l'année dernière par la Chambre des communes sur les péages et tarifs des chemins de fer, il a été établi que les marchandises délivrées aux agents des compagnies dans la soirée ou l'après-midi, à Manchester, à Liverpool et même plus loin encore, étaient toujours délivrées dans la matinée du lendemain aux clients de Londres ou des environs.

La rapidité et la ponctualité doivent donc être les caractéristiques du service des chemins de fer, steamers et autres services semblables.

A ce sujet il y a une remarque générale à faire: Pourquoi les tramways ne sont-ils pas admis dans les gares des chemins de fer belges? Est-ce pour augmenter encore la durée totale des trajets ?

Les tramways devraient être les auxiliaires les plus actifs et les plus productifs des chemins de fer.

Les tramways, bien plutôt que les voitures de place, devraient être admis à se ranger le long des trottoirs d'arrivée et de départ.

Les services de voitures seraient beaucoup plus souples s'ils avaient à lutter contre cette concurrence.

D'autre part, des services de tramways bien organisés doivent indiquer les trains avec lesquels ils correspondent. Cela s'est toujours passé ainsi dans les grandes villes d'Amérique; pourquoi serait-ce impossible en Belgique ?

Une autre amélioration à apporter dans le service des chemins de fer, c'est celui des bagages. En Amérique le voyageur va d'hôtel à hôtel, ou de sa demeure à sa destination sans avoir à se préoccuper de ses bagages, pas même pour payer le factage; tout est compris dans sa place, et le chemin de fer est responsable de ce qu'il pourrait égarer ou perdre. Ici on force le voyageur à faire pied de grue pendant un quart d'heure ou vingt minutes, allongeant ainsi considérablement le temps des trajets.

Un abus qui s'implante de plus en plus, c'est le pourboire aux facteurs.

D. *Tarifs*.

J'ai déjà eu l'occasion de citer plusieurs fois l'enquête de 1882 faite par la Chambre des communes d'Angleterre sur les diverses questions relatives aux tarifs.

La plainte principale soulevée par un grand nombre de réclamants et de pétitionnaires anglais, après avoir recouru d'abord, sans succès, aux tribunaux, pour faire redresser leurs griefs prétendus ou allégués, était l'inégalité constatée et non déniée par les compagnies concessionnaires des tarifs exigés

pour les transports entre diverses localités, desservies par la même ligne ou par des lignes diverses, pour des distances égales.

De ces plaintes répétées par les journaux et par les orateurs de réunions publiques avait jailli un cri de ralliement : *Égalité des tarifs,* qui, dans la pensée de ceux qui le répétaient, voulait dire : péages égaux en proportion des distances, ou, plus brièvement, tarifs au mille ou au kilomètre.

Des explications contradictoires échangées, devant les commissaires de l'enquête, entre les plaignants et les délégués des compagnies exploitantes, est sortie la conclusion suivante formulée par la Commission : « La concurrence » pour le transport des voyageurs suffit pour garantir au public des prix » raisonnables et toutes les facilités possibles. Les anomalies signalées sont » exclusivement locales, elles disparaîtront à mesure que s'étendra le sys- » tème d'uniformité et de simplicité de tarifs adopté successivement par la » plupart de nos grandes exploitations. »

Les grandes compagnies anglaises, en effet, adoptent successivement des tarifs uniformes par zones, comme, par exemple, si sur le Luxembourg on faisait payer le même prix, de Bruxelles à Ottignies pour toutes les stations intermédiaires en abaissant le tarif pour Ottignies, mais en relevant celui pour Watermael, Boitsfort et Groenendael, de sorte qu'au lieu de payer *deux* francs, en première de Bruxelles à Ottignies, on ne payait plus qu'*un* franc, mais le même prix pour Boitsfort, Groenendael et La Hulpe. De même de Bruxelles à Gembloux, le prix pour Gembloux serait abaissé, mais on payerait le même tarif pour Mont-St-Guibert, Chastres et Ernage.

De même entre Gembloux et Namur, de Namur à Ciney, ou à Jemelle, et ainsi de suite.

L'application de ce système n'a accru les prix que pour les distances très courtes, sans toucher aux tarifs spéciaux pour ouvriers, employés ou abonnés.

Les délégués des compagnies interrogés à ce sujet et mis en présence des plaignants ont justifié le système adopté par les raisons suivantes :

1. Sauf pour les distances très courtes, il y a eu partout diminution de prix.

2. Le voyageur pour une destination rapprochée emploie autant que celui qui fait un grand parcours, les intallations dans les gares et stations, qui sont surtout onéreuses dans les grands centres; dans le prix de transport se trouve donc compris l'usage des installations des gares et stations comme celui du transport lui-même.

3. Les autres dépenses et frais relatifs aux voyageurs sont absolument égaux pour les voyageurs à courte distance que pour ceux qui vont plus loin.

Ceux-ci, en réalité, ne coûtent en plus que les minimes frais de traction et l'usage de la voie. Proportionnellement à la somme payée et aux frais faits par la Compagnie pour le rendre à destination, le voyageur à courte distance paye encore beaucoup moins que le voyageur au long cours.

Dans d'autres circonstances, deux ou plusieurs compagnies pouvant conduire des voyageurs ou des marchandises aux mêmes destinations, par des routes diverses, de longueurs inégales, par exemple, de Londres à Liverpool, trajet que cinq, six ou sept directions desservent, les divers exploitants

doivent se contenter d'un prix à peu près uniforme, malgré les différences du parcours ; la ligne la plus courte conservant l'avantage du temps et peut-être aussi d'une gare d'arrivée mieux située, pourra maintenir un prix plus élevé sans nuire à sa clientèle : les autres devront descendre au-dessous de ce prix pour attirer les voyageurs qui regardent plus à l'argent qu'au temps.

Je trouve dans les tableaux et documents remis à la Commission d'enquête tant par les plaignants que par les Compagnies, quelques exemples qui expliqueront les motifs des plaintes portées à la Chambre des communes : ainsi sur le *Great-Western* de Bristol à Londres, distance 118 milles ½ (kilom. 190), le tarif de la 1re classe est de 1 £ 10 d. (fr. 26,25), soit 13.8 centimes par kilomètre ; de Bristol à Torquay, ce tarif monte à fr. 0.167 par kilomètre, tandis que sur les lignes concurrentes mais plus longues, le tarif des premières descend jusque fr. 0.083 et 0.084 par kilomètre, c'est-à-dire à la moitié du tarif kilométrique des premières.

Aux doléances que ces inégalités provoquent chez ceux qui espèrent ranger le législateur à leur avis, la Commission d'enquête répond sans trop s'émouvoir que c'est la loi de la concurrence, que cela prouve qu'en Angleterre les chemins de fer restent soumis à la loi de l'offre et de la demande; que par conséquent il n'y a pas de monopole, bien qu'il puisse parfois y avoir entente tacite de ne pas pousser la lutte au delà des limites où elle pourrait ruiner les entreprises sans profit pour aucun intérêt.

Pour les marchandises, les lois de la concurrence sont observées de plus près encore, et les plaintes et récriminations n'ont pas été moins nombreuses.

Les Compagnies, dont les distances sont plus longues, offrent parfois des transports à prix réduits et les clients s'en prévalent pour réclamer des réductions sur les lignes les plus courtes.

Bien que chaque Compagnie suive ses propres inspirations dans la limite tracée par les lois de concession ou amendant celles-ci, la règle vers laquelle elles tendent généralement est d'établir des tarifs d'autant plus bas, par rapport aux distances parcourues, que celles-ci sont plus longues, surtout lorsqu'il s'agit d'objets de peu de valeur, réduisant parfois au quart et même à moins les tarifs autorisés par la loi de concession.

Pour donner une idée du système, je prends pour exemple les tarifs du *Great Eastern* pour le transport des fumiers d'étables ou d'écuries et des balayures de rues, le plus agricole des grands chemins de fer anglais. De Londres aux stations suivantes on paye :

	Distance.		Tarif par tonne, par wagon de 4 tonnes.			Maximum légal	
	Milles.	Kilom.	S.	D.	*Par kilom.*	S.	D.
Wallham. . . .	15	24	2	2	fr. 0,11 ½	1	10
Rye House . . .	21	34	2	9	— 0,10	2	7 ½
Chelmsford . . .	30	48	3	8	— 0,09	3	9
Foxton	60	96	3	4	— 0,04	7	6
Saxmundham . .	91	146	4	0	— 0,034	11	4 ½
Yarmouth . . .	122	195	4	0	— 0,025	15	3
North Walshom .	131	221	4	0	— 0,0225	16	4 ½

Il n'y a donc que trois prix à peu près égaux pour 29 stations, fr. 2 07 c°

à fr. 3 40 c° par tonne jusqu'à la distance de 48 kilomètres, fr. 4 15 c° à fr. 4 65 c° depuis 58 kilomètres jusque 135, et 5 francs de 146 kilomètres jusque 221.

Je prends un autre exemple dans le sens inverse :

Pour le transport des navets, betteraves et autres racines employées à la nourriture du bétail à Londres et aux environs, la même Compagnie a établi un tarif sur une base un peu différente, c'est-à-dire par zones, tant des stations vers Londres qu'entre les diverses stations entre elles, savoir :

		S. D.	Par tonne en wagons, de 5 t. Tarif légal	
Jusque	15 milles.	3.5	5	»
De 16 à	25 —	3.4	6	8
De 26	35 —	4.2	8	4
De 36	45 —	4.7	10	»
De 46	55 —	5.»	13	4
De 56	65 —	5.5	21	8
De 66	75 —	5.10	25	0
De 76	85 —	6.3	26	8
De 86	110 et plus loin	6.8	38	0

Ce qui équivaut à fr.	4 15	par tonne pour	24	kilomètres
—	4 65	—	40	
—	5 20	—	56	—
—	5 70	—	72	—
—	6 25	—	88	—
—	8 30	—	128	—

et à toute distance au delà.

Il résulte de ces chiffres que si, pour les petites distances, ces tarifs, comparés aux nôtres, sont très élevés, ils deviennent très bas pour les distances de 72 kilomètres et au delà. L'effet économique produit est d'étendre l'aire de la concurrence pour les produits agricoles jusqu'à une très grande distance des grands centres populeux et d'y assurer des approvisionnements abondants, tandis que les tarifs proportionnels aux distances rétrécissent nécessairement leur champ d'approvisionnement.

Pour les farines, le même réseau les transporte, par tonne et par wagon de 5 tonnes, à raison de :

Watham à Londres,	3 sh. 0 d.	15 milles	25 kil.	fr.	3	75
Chebmsford à —	4 sh. 0 d.	30 —	50 kil.		5	00
Foxton à —	6 sh. 0 d.	60 —	100 kil.		7	50
Saxmundham à —	7 sh. 0 d.	91 —	152 kil.		8	75
Halesworth à —	7 sh. 4 d.	101 —	162 kil.		9	15
Hardingham à —	7 sh. 8 d.	116 —	187 kil.		9	88
North Walsham à —	8 sh. 0 d.	131 —	210 kil.		10	00

Ce qui donne fr. 0.15 par tonne kilométrique pour la première zone et 0.047 pour la dernière. Mais ces tarifs sont encore réduits en faveur des localités qui jouissent de moyens de transport maritimes qui peuvent faire concurrence aux chemins de fer.

Ces exemples suffisent pour faire comprendre et apprécier le système des grandes Compagnies anglaises; elles établissent leurs tarifs, pour employer l'expression de plusieurs de leurs directeurs ou administrateurs, selon ce que peut supporter le commerce de chaque localité, de façon à ne pas diminuer ou supprimer le trafic par des exigences trop grandes et à maintenir la concurrence sans aller jusqu'à des extrêmes ruineux ou improductifs.

Ce système n'est certainement pas défavorable à l'industrie anglaise puisqu'elle soutient aisément la concurrence sur tous les marchés du monde.

L'administration belge est entrée dans la même voie. Pour quelques articles agricoles, elle a adopté un système de tarifs par zones. On en trouvera les détails dans le discours de l'honorable M. Olin, au Sénat (séance du 25 juillet 1883. Annexe). Pour les grandes distances le tarif kilométrique descend jusque 2 ½ centimes pour les céréales et 2 centimes pour les engrais. Il serait difficile d'aller au delà, sinon pour des trains complets et réguliers et à des distances de 80 à 100 kilomètres.

Les chemins de fer américains, notamment ceux dont le point de convergence est Chicago, ont adopté, pour les voyageurs, un tarif par mille et pour les marchandises des tarifs décroissant proportionnellement aux distances; ainsi pour le premier mille (1,609 mèt.) on y paye 12 cents (fr. 0.63) par cent livres pour la première classe et 8 cents (0.42) pour la quatrième.

De 1 à 5 milles :

1re classe :	0.5	centimes par mille,	2 ½	centimes par	100 livres	(50 kil.).
2me	—	0.4	—	—	2	—	—	—
3me	—	0.3	—	—	1 ½	—	—	—
4me	—	0.2	—	—	1	—	—	—

De 5 à 20 milles :

1re classe :	0.4	centimes par mille,	2	—	—	—
2me	—	0.3	—	—	1 ½	—	—	—
3me	—	0.21	—	—	1 ½₀	—	—	—
4me	—	0.12	—	—	0 ⁶/₁₀	—	—	—

De 20 à 30 milles :

1re classe :	0.3	par mille,	0,01 ½	par cent livres.
2me	—	0.23	—	0,018 ½	—
3me	—	0.167	—	0,0083 ½	—
4me	—	0.1	—	0,005	—

De 30 à 100 milles :

1re classe. . .	0,2	par mille,	0,01	par cent livres.
2me — . . .	0,165	—	0,00825	—
3me — . .	0,133	—	0,00665	—
4me — . . .	0,1	—	0,005	—

De 100 à 247 milles :

1re classe. . .	0,15	—	0,0075	—
2me — . . .	0,13	—	0,0065	—
3me — . . .	0,1	—	0,005	—
4me — . . .	0,075	—	0,00375	—

PAR CHARGES DE WAGON :

Farines, par baril de 220 livres :

	Cents.	Fr.	
1er mille	10,67	0,5535	par mille.
De 1 à 100 milles	0,22	0,11	—
De 100 à 247 milles	0,11	0,055	—

Froment, par 100 livres :

	Cents.	Fr.	
1er mille	0,468	0,234	—
De 1 à 100 milles	0,097	0,0485	—

Charbon de terre, par tonne :

	Dollars.	Par mille et par tonne de 2,240 livres.
1er mille.	0,30	1,515
De 1 à 5 milles	0,075	0,375
De 5 à 20 milles	0,02	0,105
De 20 à 200 milles	0,01	0,0525
De 200 à 247 milles	0,005	0,02625

Ces exemples suffisent pour faire comprendre le système.

D'après ces bases, on a formé des tableaux indiquant ce que chaque classe de marchandises doit payer pour toutes les distances de 5 en 5 milles jusque 200, et de 10 en 10 milles jusque 500, et de 20 en 20 milles au delà.

Je vois par ce tableau que les marchandises de la 1re classe payent, par 100 livres, 14 cents (fr. 0 72 c) de 1 à 5 milles, 16 de 5 à 10 milles, 31 cents (fr. 1 58 c), de 45 à 50 milles; 41 cents de 95 à 100 milles; 48 cents de 145 à 150 milles; 52 cents de 195 à 200 milles; 59 cents de 290 à 300 milles; 64 cents de 380 à 400 milles, et 66, 50 cents de 480 à 500 milles.

Ce qui donne fr. 3 50 c^{s} pour une distance de 500 milles (805 kilomètres) par 50 kilogrammes (environ), soit 70 francs par 1,000 kilogrammes, soit environ 8 centimes et demi par tonne kilométrique de marchandises expédiées par petites quantités au tarif le plus élevé.

Pour le froment ce tableau donne respectivement pour les mêmes distances (par 100 livres) :

1 à	5	milles	5	cents	75 (fr. 0.29 c^{s})		de	5 à	10	milles	6	cents	45
45 à	50	»	9	»	75 (fr. 0.49 c^{s})		de	95 à	100	»	11	»	50
145 à	150	»	13	»	20	—	de	195 à	200	»	15	»	00
290 à	300	»	17	»	30	—	de	380 à	400	»	19	»	25
480 à	500	»	20	»	25	—	par 50 kilomètres,						

soit fr. 21, 26 c^{s} par tonne pour une distance de 805 kilomètres, soit fr. 0.02641 par tonne kilométrique.

Les autres grains et le maïs payent moins encore fr. 0.97,125 par 50 kilogrammes pour 805 kilomètres, soit fr. 19,425 par tonne, ce qui donne fr. 0.241 par tonne kilométrique.

La houille paye pour la même distance de 500 milles par tonne, £ 2.50 (fr. 13.125 pour 805 kilom.) soit un peu plus de fr. 0.015 par tonne kilométrique, tandis que pour les 8 premiers kilomètres, le tarif s'élève à fr. 0.5775 et pour 32 à 40 kilomètres à fr. 3.94 par tonne, soit environ 10 centimes par tonne kilométrique.

On voit par ces exemples, que j'ai donnés assez nombreux pour que la Chambre puisse se faire une opinion, sur les faits, que les Compagnies anglaises et américaines poursuivent, par des moyens à peu près identiques, un but commun, celui d'étendre l'aire d'approvisionement des centres de population et l'aire commerciale des ports, des grands entrepôts ou des grands centres de production. La différence des procédés provient surtout de ce que les chemins de fer anglais subissent plus fréquemment que les chemins américains la concurrence de la navigation maritime. Les chemins américains cependant subissent aussi celle des voies fluviales et des canaux. Il ne faut pas perdre de vue, d'autre part, que, sans le bon marché, certains transports, tels que celui des grains, des farines, des charbons, même sans concurrence, deviendraient nuls, si les tarifs étaient trop élevés. La concurrence entre les chemins de fer qui voulaient monopoliser les transports des grains entre Chicago, entrepôt central du commerce des céréales, et les ports sur l'Océan, tels que New-York, Boston, Philadelphie et Baltimore, a parfois fait descendre le fret de ces chemins de fer à moins d'un demi-centime par tonne kilométrique, c'est-à-dire au-dessous du prix coûtant.

Ces sacrifices, voulus par les Compagnies, avaient pour objectif principal de favoriser le defrichement et le peuplement des vastes territoires de l'Ouest et de se créer ainsi, pour l'avenir, une forte clientèle permanente. C'était une immobilisation de capitaux plutôt qu'une vraie perte.

Sur le continent européen, des idées opposées semblent avoir présidé à la rédaction des tarifs. Les exploitations y ont favorisé les petits parcours par les tarifs proportionnels et l'on a rigoureusement tenu au principe du paye-

ment à la distance. Ainsi en est-il en Italie, en Allemagne, en Belgique, en France, en Suisse et probablement ailleurs.

Que ce système soit contraire au véritable intérêt public et à celui de l'exploitation profitable des chemins de fer ne paraît pas douteux. La dépense n'est pas proportionnelle à la distance parcourue, tandis que l'augmentation progressive des sommes à payer, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, rétrécit considérablement l'aire des voyages et d'approvisionnement des centres de consommation ainsi que l'aire de la concurrence commerciale qui s'exerce au profit de tous.

J'ai déjà eu l'occasion de signaler, dans un précédent rapport, le manque de proportionnalité raisonnable et basée sur la réalité des situations qui préside à nos tarifs de voyageurs : La 3me classe ne reçoit pas, pour ce qu'elle paye, la moitié de ce qui est donné à la première classe. Ce n'est même que très récemment que l'on a chauffé, en hiver, les troisièmes qui pourtant donnent les produits principaux. J'ai exprimé l'avis que la proportion du tarif, au lieu d'être 8, 6, 4, devrait être 9, 6, 3.

J'ai la conviction que cette réforme serait non seulement avantageuse à la grande masse des voyageurs, mais que, combinée avec une réduction proportionnelle à la distance, pour toutes les classes, selon les idées partiellement mises en pratique par M. Van der Stichelen, elle serait très productive pour le Trésor. Les tableaux fournis l'an dernier sur l'utilisation du matériel sont, pour moi, la preuve que la diminution des prix des parcours à longue distance, loin d'être onéreuse, serait très favorable aux recettes et surtout et avant tout à l'activité de toutes les branches du travail national.

On a aussi fait ressortir, dans la section, ce qu'avait d'injuste par rapport aux grands parcours, la réduction de 20 p. % accordée aux billets de retour à toute distance. Ainsi un voyageur qui va à 5 kilomètres obtient une réduction de 20 p. % s'il prend un billet de retour, tandis qu'à côté de lui se trouve un autre voyageur qui prend un billet de 200 kilomètres et qui n'obtient aucune réduction. Le premier payerait 80 centimes, sans la réduction, il en paye 65; le second paye 15 ou 16 francs et le second ne coûte probablement pas un franc de plus que l'autre à celui qui le transporte. Le premier ne donne de bénéfice que quand il se présente en très grand nombre et régulièrement, l'autre donne un bénéfice de plusieurs fois 100 p. %.

C'est ce qui a engagé les grandes Compagnies anglaises à adopter de plus en plus les tarifs simplifiés par zones et réduits pour les longues distances. Or, il est bien certain que ces Compagnies sont très attentives à tout ce qui favorise leurs intérêts.

§ 2. — Exploitation. — Administration.

L'administration des chemins de fer de l'État a essayé, dès l'origine, de se soustraire aux règles générales auxquelles les lois de la comptabilité commerciale et les notions du bon sens ont soumis les administrations publiques. Elle a considéré sa fonction comme étant d'ordre public et nulle-

ment commerciale. C'est pourquoi elle a non seulement tenté de supprimer la loi de l'offre et de la demande, pour ce qui concerne les prix des transports, en se soustrayant à la concurrence; mais, quand cette concurrence commençait à s'établir par des concessionnaires rivaux, tantôt elle leur suscitait des entraves et des difficultés, ou bien elle rachetait leurs concessions. En même temps, elle supprimait pour une grande partie de ses dépenses, la garantie des adjudications publiques, exigée par la loi sur la comptabilité de l'Etat.

Elle ne met en adjudication que la fourniture des matières que l'administration ne peut produire elle-même, telles que charbons, huiles, fers, rails, traverses, etc., et encore, par le temps de *consortiums* et de *syndicats* qui court, ces mises au concours sont-elles plus ou moins effectives; quant à la mise en œuvre, elle est faite en régie, c'est-à-dire dirigée, surveillée et contrôlée par une seule et même administration, les surveillants et les contrôleurs étant le plus souvent les inférieurs et les dépendants des directeurs ou des agents actifs contrôlés.

En fait et en réalité, l'administration des chemins de fer de l'État n'est soumise à aucun autre contrôle effectif qu'à celui tout politique des Chambres et à celui des soupçons vagues et indéterminés du public et de la presse, l'écho du sentiment public.

Les Compagnies concessionnaires, au contraire, sont contrôlées au point de vue des dépenses, par leurs actionnaires, par leurs commissaires ou leurs censeurs ; au point de vue des tarifs, par les pouvoirs publics, par le public et la presse ; en Angleterre, en Amérique, en France, les législatures interviennent fréquemment pour redresser les griefs ou faire droit aux plaintes du public, et l'on impose aux concessionnaires des charges auxquelles l'État est soustrait.

Bien que dans la réalité l'État ne soit dans l'administration et l'exploitation des chemins de fer que l'agent délégué du public seul et vrai propriétaire, celui-ci a beaucoup moins d'action sur l'administration qu'il n'en a sur les Compagnies, et c'est ainsi qu'il est amené, par la force des choses, à faire intervenir l'influence politique, là où elle n'a que faire, là où elle ne peut qu'être nuisible à tous les points de vue.

L'attention des Chambres s'est souvent portée sur cette situation anormale. Même lorsque l'exploitation de l'État se bornait aux lignes construites par lui, et à celles exploitées à raison de 50 % du produit brut, sans tenir compte du capital, les critiques qu'elle soulevait déjà ont provoqué la constitution d'une commission parlementaire consultative.

Cela ne pouvait avoir d'autre résultat, et n'en a pas eu d'autre que d'alléger la responsabilité de l'administration, et d'amoindrir l'action de la Chambre, qui par là sortait de ses attributions législatives irresponsables, pour s'immiscer dans les fonctions administratives qui doivent être et rester responsables.

Or la responsabilité doit être armée du pouvoir et de l'action, sans cela elle serait aussi absurde que le pouvoir et l'action sans responsabilité.

Cette expérience malheureuse, dans laquelle on avait amené la *Commission des chemins de fer* à discuter jusqu'à la forme des têtes de boulons, a,

pour longtemps, mis fin à toute idée d'ingérence de la Législature dans la direction et l'administration des chemins de fer; elle en avait même quelque peu négligé le contrôle financier, qui lui appartient sans conteste. Aussi, pendant nombre d'années, les comptes rendus annuels ne renseignaient-ils que très imparfaitement les charges du capital employé dans nos chemins de fer; on les faisait rentrer dans le compte de la Dette publique comme s'il s'agissait de dépenses pour fortifications, pour travaux maritimes et autres; mais cela avait l'inconvénient très sérieux de donner aux chemins de fer une apparence de prospérité qui devenait prétexte à des demandes incessantes de réductions de tarifs et d'augmentation des dépenses.

Ce n'est que très récemment que les Ministres ont successivement établi une sorte de comptabilité commerciale des chemins de fer, bien imparfaite encore, puisque l'administration se déclare, jusqu'ici, impuissante à établir le prix de revient de l'exploitation de ses diverses lignes et même de ses différents réseaux. Elle ne connaît que les résultats généraux. Le coefficient d'exploitation qui, en 1871, était, d'après le Compte rendu, de 52,20 p. % de la recette brute, s'est élevé à 72,87 p. % en 1875 alors que la prospérité de l'industrie aurait dû produire la prospérité des chemins de fer, pour descendre à 58,80 en 1879, et se relever à 62,95 en 1880. En 1882, ce coefficient est descendu à 62,20 (p. 9 du Compte rendu de 1882) (¹).

L'exploitation de l'ensemble des lignes anglaises a donné en 1871 un coefficient de dépenses d'exploitation proprement dites de 47 p. % des recettes brutes, coefficient qui s'est élevé en 1881 à 52 p. % en y comprenant, comme dépenses de l'exploitation, les taxes et impôts payés tant au gouvernement général qu'aux comtés, municipalités et administrations publiques diverses, telles que Commissions des pauvres, de salubrité, etc., ainsi que les dépenses pour docks, havres et bateaux à vapeur, lesquelles sont entrées dans le total pour £ 4,195,957 sur une dépense totale de £ 34,602,616, laissant pour dépenses

---

(¹) Nous trouvons dans les Comptes rendus du Grand-Central belge, de l'exercice 1882, les chiffres du coût de l'exploitation, divisés entre deux « Directions, » celle des *Voies et travaux* et celle de la *Traction et du Matériel.*

Le prix de revient est :

Pour la première de . .	fr.	3,603 19	par kilom. et de fr.	0,6499	par train kilom.
Pour la seconde		5,075 51	—	0,8911	—
	fr.	8,680 70			

Ce qui porte les dépenses complètes d'un train kilométrique à fr. 1,5410

La dépense renseignée, pour le même exercice, par le compte rendu du Ministre des Travaux publics, est de fr. 2,10085, mais elle comprend d'autres articles.

Les relevés des dépenses du *Grand-Central* comprennent trente-huit articles.

L'État a dépensé pour les mêmes chapitres en 1882, savoir :

Voies et travaux. . . .	fr.	17,915,440	par kilomètre, fr.	5,898 34
Traction et Matériel. . . .		53,603,580	—	11,719 56
	Fr.	53,519,020		
			Par kilomètre . fr.	17,617 70
			Contre	8,680 70
			Différence . . fr.	8,957 »

propres aux chemins de fer à comparer aux nôtres £ 30,406,659 sur une recette brute en chiffres ronds de £ 66,417.000, dont £ 2,544,000 provenaient des docks, havres, bateaux à vapeur et rentes ou péages divers. Laissant comme produits propres aux chemins de fer £ 63,873,000, et comme produit net £ 33,271,000, ce qui donne comme coefficient de la dépense par rapport au produit brut 47,91.

Notons que dans l'ensemble de ces chemins de fer, il en est, comme en Belgique, un certain nombre dont les frais d'exploitation excèdent les recettes.

Il y a donc, sous ce rapport, une sorte de compensation qui permet la comparaison entre les deux réseaux, tout en admettant, cependant, que les tarifs, en général plus élevés, perçus par les Compagnies anglaises, leur donnent un avantage évident sur les chemins de fer de l'État belge.

Cette même différence de coefficient se retrouve en France, en Suisse, en Allemagne, aux Indes et aux États-Unis et en Belgique pour les chemins de fer concédés (1).

On s'est demandé quelle était la cause de ces différences de 15 à 20 p. % dans la proportion des dépenses, et plus d'une section centrale, depuis 1850, pour ne pas remonter plus haut, en a fait la remarque et a proposé des remèdes.

Mais il faut tenir compte à l'État de ce qu'il n'est pas dans la situation d'une Compagnie particulière vis à-vis des intérêts privés.

Celle-ci, en protégeant ses intérêts, se trouve sur un pied d'égalité complète avec les particuliers; chacun défend son droit et pourvu que la Compagnie n'ait pas enfreint son cahier des charges, ni ses tarifs homologués par l'autorité compétente, elle est en règle vis-à-vis du public et de l'autorité judiciaire, tandis que l'État ne défend que l'intérêt général lointain, impalpable, difficile à préciser, il est soumis à mille influences diverses qui toutes sont portées à favoriser les intérêts particuliers ou locaux, fût-ce même au détriment de l'intérêt général. Le moindre chemin de fer d'intérêt local trouvera d'ardents défenseurs toujours sur la brèche, se servant de tous les moyens pour aboutir à la construction et à l'exploitation par l'État; une ligne d'intérêt général, si elle n'entre pas dans le cadre immédiat des intérêts locaux ou particuliers directs, devra faire son chemin toute seule n'étant soutenue par personne.

L'État exploitant des chemins de fer est donc entraîné à faire plus que ne ferait une Compagnie particulière; à multiplier les trains, à les faire partir ou arriver à des heures peu favorables à d'autres localités qu'il doit desservir de la même façon en multipliant les trains. De là l'utilisation incomplète du matériel signalée dans le rapport de l'année dernière, et que ne justifie qu'imparfaitement la réponse du Gouvernement si elle n'est expliquée par les causes signalées ci-dessus.

Mais si la dépense d'exploitation est grossie par cette cause, elle l'est encore par l'organisation plus compliquée et par suite plus coûteuse qu'exige une administration publique, où le contrôle doit être incessant et sévère. Il faut donc plus d'agents et ils coûtent plus cher tout en étant moins bien payés, car ils ne sont pas astreints à un labeur aussi ardu et aussi continu.

---

(1) Le coefficient d'exploitation du Grand-Central est de 52 : 41 pour 1882.

La dépense par kilomètre exploité d'après le compte rendu de 1882 s'est élevée à 24,951 francs.

Les documents parlementaires établissent que la dépense moyenne des chemins de fer en Angleterre, déduction faite des taxes, impôts et exploitation des canaux et bateaux à vapeur, s'est élevée en 1881 (18,180 milles = 29,252 kilom.) par kilomètre à fr. 26,031 75 c^{s} pour une recette de fr. 55,171 25 c^{s} par kilomètre La dépense n'excède donc que de 1,080 francs la nôtre, pour une recette de 15,000 francs plus forte, recette qui est due à un mouvement plus grand des voyageurs, 21,280 francs par kilomètre en Angleterre contre 16,130 francs en Belgique, mais aussi à un transport plus considérable de marchandises, bien qu'à cet égard les documents officiels soient incomplets ou exigeraient des recherches trop longues dans les rapports concernant plusieurs centaines d'exploitations séparées.

Cette disproportion entre la dépense et la recette a amené, nous l'avons dit dans la 1re partie, surtout dans ces derniers temps, un certain nombre de personnes à rechercher s'il n'y aurait pas des économies notables à réaliser dans les dépenses d'exploitation en changeant de système, en recourant à l'adjudication publique pour les services qui peuvent admettre le concours de l'industrie privée.

Il y a deux ans, j'ai déjà eu l'occasion de faire remarquer notamment que l'entretien, la réparation et le renouvellement du matériel des transports et du matériel en général, coûtaient beaucoup plus en Belgique que partout ailleurs. J'ai voulu me rendre compte, cette fois, de ce que ce service coûte en Angleterre pour le réseau entier. Notons en passant que les comptes des Compagnies exploitantes, étant dressés d'après les règles uniformes établies par la loi, depuis plus de vingt ans, comptes qui sont contrôlés, chaque année, par des comptables assermentés et désignés par le *Board of trade*, il n'y a pas de transferts possibles ; d'ailleurs les Compagnies ont un intérêt direct et palpable à mettre à ce compte tout ce qui peut y entrer, tandis que nous trouvons encore au Budget des chemins de fer, des comptes d'entretien et de réparations mêlés à la traction (art. 17, *b-c.*). L'entretien, la réparation et le renouvellement du matériel ont coûté en Angleterre £ 3,010,184 sur une dépense totale d'exploitation de 30,406,659, soit 10 p. % environ. Tandis que l'article 21 du Budget comporte 14,460,000 francs sur une dépense globale de 77,293,975 francs, réduite par les amendements à 75,340,545 francs, soit près de 19 p. % ou près du double.

Mais ces chiffres ne sont pas les chiffres réels, puisque dans la réponse à une question rapportée dans la première partie, cette dépense s'élève en réalité à plus de 22 millions.

La différence provient sans doute de ce qu'une partie de cette dépense est renseignée au Budget des *Dépenses pour ordre* où elle figure pour 7 à 8 millions.

On s'est demandé si, en mettant ce service, joint à celui de la traction, en adjudication publique, on ne réaliserait pas une sérieuse économie.

J'ai été prié par quelques collègues de la commission du Budget de porter mon attention spéciale sur ce point.

Je l'ai fait dans la mesure des éléments que j'ai pu rassembler dans le court intervalle qui s'est écoulé entre les deux sessions; mais la tâche est

trop grande pour que je puisse faire, en ce moment, autre chose qu'indiquer les termes du problème à résoudre et les difficultés à surmonter.

C'est déjà quelque chose que de savoir que la route sera longue et difficile et que des obstacles divers devront être franchis.

Le Gouvernement lui-même, comme on l'a vu, a voulu s'éclairer à cet égard en chargeant une commission de fonctionnaires expérimentés et intelligents d'étudier un système d'exploitation en régie intéressée.

Le but à atteindre est de réduire au minimum, compatible avec une bonne et complète exploitation du service des transports, par chemins de fer, les dépenses de ce service.

L'entretien, la réparation et le renouvellement du matériel des transports sont une partie importante de ce service, mais ce n'est pas la seule; on doit ajouter que, par la nature même des choses, ils s'enchevêtrent dans la traction. Il serait donc fort difficile, et peut-être impossible, de les séparer complètement sans créer des conflits sans fin et dommageables entre les deux parties du service.

La traction, désintéressée dans la réparation et l'entretien, userait probablement, avec trop de désinvolture, du matériel qui lui serait confié; c'est même là une des causes du peu de faveur qu'a rencontrée l'emploi du matériel privé. Le matériel ne serait jamais assez bien réparé, comme les wagons privés ne sont jamais assez solides ni assez bien ajustés.

Il y aurait donc lieu d'adjoindre la traction à l'entretien, c'est-à-dire toute la troisième section du chapitre II, d'un import total de 55,600,000 francs.

Mais la question préalable à examiner serait la possibilité de cette disjonction des services du chemin de fer.

L'adjudication porterait-elle sur des unités kilométriques, telles que le *train-kilomètre,* la *locomotive-kilomètre,* la voiture ou le wagon-kilomètre; ou bien sur les chiffres globaux du Budget, par exemple une réduction de 5, 10, 12, 15 ou 20 p. % sur le service Voies et travaux et de même sur celui de la Traction et matériel, avec une proportion fixée d'avance pour le train-kilomètre, qui serait ordonné en dehors des quantités du contrat?

Cela exigerait tout au moins une longue étude pour laquelle beaucoup d'éléments manquent à une section centrale désignée pour faire rapport sur un Budget précis et qui doit être voté dans les délais constitutionnels (1).

Tout ce que nous pouvons dire, dans ce moment, c'est que la réforme nous paraît possible et qu'elle est désirable.

Que la seule difficulté très sérieuse à vaincre est la situation du personnel dont l'État serait tenu de sauvegarder les droits.

Quant au matériel, aux bâtiments, aux ateliers, remises, hangars et autres qui devraient être remis aux adjudicataires, il serait facile d'en faire l'inventaire contradictoire et de stipuler dans les cahiers des charges les conditions précises de la remise, à la fin du contrat, soit à d'autres adjudicataires, soit à

---

(1) Le Grand-Central, comme nous l'avons vu plus haut, est parvenu à déterminer très exactement le coût moyen par kilomètre et par train-kilomètre le prix exact de trente-huit parties de ce coût.

l'administration elle-même en cas de négligence ou de fautes graves, de faillite ou autres.

Ce qui serait nécessaire avant tout, comme nous l'avons énoncé ailleurs, c'est que l'attention des hommes spéciaux soit attirée sur ces questions, non en vue d'une solution purement théorique, qui ne tenterait que des savants, mais d'une solution pratique qui tenterait les hommes d'affaires et de finance sans lesquels une entreprise semblable ne saurait aboutir.

RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS.

Le Budget de l'exploitation des chemins de fer, postes, télégraphes et bateaux à vapeur se solde, en dépenses, d'après les derniers amendements adressés à la section centrale par lettre du 10 courant comme suit :

Chap.	1er. Administration centrale . . . . . fr.	352,380	»
—	II. Chemins de fer	75,540,545	»
—	III. 1. Services communs	349,696	»
—	2. Postes	8,874,357	»
—	3. Télégraphes	3,385,212	»
—	IV. Marine	3,476,245	»
—	V. Commissions	5,000	»
—	VI. Traitements de disponibilité	67,000	»
—	VII. Pensions	22,200	»
—	VIII. Secours	29,325	»
—	IX. Dépenses imprévues	15,750	»
	TOTAL. . . . fr.	91,867,680	»

présentant ainsi par rapport aux prévisions du Budget général déposé le 28 février dernier et qui se montaient à 93,857,860 francs, une différence en moins de 1.990.180 fr. au lieu des réductions s'élevant à 1,692.940 fr. résultant des amendements transmis, le 17 octobre, au président de la Chambre. Si l'on ajoute à ces prévisions des dépenses les sommes nécessaires pour subvenir aux charges du capital d'établissement du Railway national au 31 décembre 1882, plus les dépenses faites en 1883 (p. 2 de la communication de M. Graux, Ministre des Finances, du 10 nov. 1883), soit . . . . . fr. 56,653,407 »

Redevances	5.000,000	»
Annuités	14,533,466	»

on arrive à une charge totale présumée pour 1884. . . fr. 147,854,553 »

non compris l'intérêt des capitaux immobilisés pour la poste, les télégraphes.

Les prévisions de recettes étant :

Chemins de fer, produits directs	fr. 123,800,000	»
— — indirects	840,000	»
Postes. — Part de l'État	8,303,400	»
Télégraphes	2,886,000	»
Marine	580,000	»
Droits de pilotage et de fanal.	2,750,000	»
TOTAL. . . .	fr. 139,159,400	»

Ce Budget des dépenses excède donc les ressources qu'il produit de 8,701,153, non compris l'intérêt des capitaux employés pour les canaux, les postes, les télégraphes et la marine.

Les économies réalisées par le Ministre des Travaux publics et qui s'élèvent pour 1884, chiffre rond, à 2,000,000 de francs. ont déjà atténué notablement ces déficits.

Dans le cours de ce rapport, nous avons indiqué deux moyens de les faire disparaître et de les transformer en bonis, qui permettront à l'État non seulement de compléter l'outillage de nos moyens de transport, mais encore d'offrir à l'industrie, à l'agriculture et au commerce, dans les moments difficiles ou de détresse, de nouveaux dégrèvements. Car plus les finances de l'exploitation seront prospères, et plus elle sera en mesure d'accorder des réductions de tarifs et des facilités diverses de transport.

Le premier de ces moyens c'est de réduire les frais de traction et d'entretien par l'adjudication ou par le concours de l'industrie privée.

Des personnes, dont la compétence ne peut être contestée, évaluent de sept à neuf millions l'économie à réaliser sur ces deux branches, d'après l'état actuel du trafic.

Le second c'est d'élargir et d'approfondir l'aire commerciale de nos ports et de nos côtes, et par suite de tout notre trafic en général ; de prendre les mesures nécessaires, non seulement pour retenir le transit actuel, mais pour l'étendre et le rendre inattaquable par la vitesse, le bon marché et la puissance de l'exploitation.

On peut encore simplifier considérablement les tarifs tout en les rendant plus rémunérateurs. On peut améliorer considérablement le service et réduire les frais des voyageurs en chemins de fer et ceux du commerce, en rendant plus facile et plus rapide l'accès des gares, en utilisant plus complètement les tramways et plus tard, les chemins vicinaux compléments indispensables et trop négligés de l'exploitation des chemins de fer.

L'attention doit être portée sur nos ports et sur nos côtes, auxiliaires les plus puissants de nos transports sur terre.

C'est sur ces questions plus encore que sur les dépenses journalières que les Chambres et le pays doivent surtout porter leur attention.

L'impulsion donnée à notre industrie, à notre agriculture, à notre commerce par une large politique des transports serait autrement favorable à tous les intérêts que l'économie de quelques fonctionnaires, employés ou ouvriers congédiés ou quelques économies sur les détails de l'exploitation.

Aujourd'hui l'opinion pousse aux économies; demain, au premier accident, fût-il produit par d'autres causes, elle se retournera et nous reprochera ces mêmes économies.

Aucun mécompte ne peut être la conséquence d'un accroissement de trafic.

Tout le monde, au contraire, y trouvera profit et avantage.

L'une des graves difficultés et l'une des causes de la situation actuelle de l'exploitation des chemins de fer de l'État est leur connexion inévitable avec la politique.

Elle est exposée à des changements subits par des causes qui lui sont absolument étrangères.

L'effort des partis qui divisent les hommes politiques de la nation devra être dirigé vers les moyens de la soustraire à des variations nuisibles à tous les intérêts.

Il serait toutefois injuste de ne pas constater, en terminant ce rapport, que les chemins de fer de l'État belge offrent aux habitants et aux étrangers les moyens de transport les plus économiques du Continent et un service complet et régulier.

On peut améliorer encore ce service, cela n'est pas douteux. C'est pour aider à atteindre ce résultat que nous avons cru devoir consacrer une partie notable de ce rapport (1).

Le Rapporteur, *Le Président,*

AD. LE HARDY DE BEAULIEU. J. DESCAMPS.

---

(1) Plusieurs membres de la section ont fait remarquer, à l'occasion de la suppression des trains (p. 11), que c'est sur des lignes de peu d'importance et d'un trafic peu développé que l'on a conservé des trains absolument inproductifs, qu'on pourrait réduire au nécessaire sans nuire à aucun intérêt sérieux. (N. B. *Cette note avait été oubliée dans les premières épreuves.*)

(Annexe au n° 32.)

Chambre des Représentants.

Session de 1883-1884.

BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT.

Tableau VIII : Ministère des Travaux publics.

Bruxelles, le 10 novembre 1883.

A Monsieur le Président de la section centrale chargée de l'examen du Budget général de l'État, pour l'exercice 1884.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous remettre les notes et tableaux ci-joints (annexes *A*, *B*, *C*), qui viennent de m'être adressés par M. le Ministre des Travaux publics, au sujet des amendements à apporter au projet du Budget de 1884, en ce qui concerne ce Département.

Ainsi que vous le remarquerez, M. le Ministre des Travaux publics a repris les amendements déjà publiés au *Document parlementaire* n° 3 (session 1883-1884), pour faire un ensemble complet de ces amendements et d'autres qu'il propose à nouveau.

D'après les premiers amendements déjà publiés (*Document parlementaire* n° 3), le total des réductions proposées sur le Budget primitif (tableau VIII) s'élève à. . . . . fr. 1,692,940 »

Les amendements nouveaux comportent des réductions jusqu'à concurrence de . . . . . 307,240 »

soit un ensemble de réductions de. . . . . fr. 2,000,180 »
sur le Budget primitif.

Il m'a paru, Monsieur le Président, qu'il était préférable de vous transmettre le travail d'ensemble tel qu'il m'est parvenu. Il eût été difficile, d'ailleurs, d'en agir autrement, c'est-à-dire de détacher les derniers amendements des premiers, les justifications des uns et des autres étant confondues.

Il résulte de cette disposition que, dans une certaine mesure, les amendements concernant les crédits relatifs au Département des Travaux publics, publiés dans le document n° 3 précité, doivent être considérés comme non avenus.

Comme conséquences des amendements dont il s'agit, le tableau XVII

(page 75 du Budget), concernant la situation financière des chemins de fer de l'État, doit subir des modifications notables.

Ce tableau est ci-joint (annexe *D*), dûment rectifié.

Agréez, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Finances,

CHARLES GRAUX.

ANNEXE AU TABLEAU XVII.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

CHARGES DES CAPITAUX AVANCÉS PAR LE TRÉSOR.

Exercice 1884. — Décompte.

a. Capital engagé au 31 décembre 1883 :		
Solde au 31 décembre 1882 . . . . fr.	847,839,619 »	
Dépenses de premier établissement en 1883	40,702,000 »	
	Fr. 888,541,619 »	
calculés à raison de 4.120775 p. % . . . . . fr.		36,614,800 »
b. Dépenses de premier établissement en 1884 . . . . . fr.	22,780,434 »	
calculés à raison de $\frac{4.120775}{2}$ p. %		469,365 »
c. Capital dû depuis le 15 mars 1881, mais non encore payé au 31 décembre 1882, à la Compagnie de Virton (fr. 7,223,102 80 c^s — fr. 282,803 39 c^s) = fr. 6,942,299 41 c^s à raison de 4.120,775 p. %		286,070 »
	Fr.	37,370,235 »
A déduire : 4 p. % sur 17,920,700 francs (1), encaisse présumée au 1er janvier 1884		716,828 »
Montant des charges . . . . . fr.		36,653,487 »

(1) D'après le compte rendu des opérations du chemin de fer pendant l'année 1882, l'encaisse fin 1882 s'élève à . . . . . fr. 24,234,738 »
Le déficit pour 1883 est évalué à . . . . . 6,514,000 »
L'encaisse présumée au 1er janvier 1884 sera donc de. . . . . fr. 17,920,700 »

ANNEXE A.

AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET DE 1884,

en ce qui concerne les crédits du Ministère des Travaux publics.

(Tableau VIII.)

CHAPITRE I.

ADMINISTRATION CENTRALE.

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

Le montant de cette allocation avait été fixé à . . . . fr.	174,150	»
Elle peut actuellement être réduite à concurrence de . fr.	6,300	»
par suite de la suppression d'un emploi d'inspecteur au service de surveillance des chemins de fer concédés, et elle s'élèvera ainsi à . . . . . fr.	167,850	»
ART. 4. — *Salaires* — Transfert de l'article 8 (services des adjudications et atelier de reproduction des plans), en plus. fr.	6,000	»
Allocation actuelle	33,000	»
ENSEMBLE. . . fr.	39,000	»

CHAPITRE II.

CHEMINS DE FER.

Les explications données à l'appui du projet de Budget de 1884 (document n° 102, page 393) font connaître qu'outre les économies dont il était déjà fait état dans les évaluations proposées pour les chemins de fer de l'État, de nouvelles mesures étaient en voie d'examen ou d'exécution et que l'on pourrait prévoir qu'il en résulterait certains dégrèvements. On s'était proposé d'en tenir compte, de manière à laisser disponibles au profit du Trésor, les parties de crédits qui seraient restées sans emploi.

Mais comme l'étude et l'application des mesures prévues sont actuellement assez avancées pour pouvoir en chiffrer approximativement les résultats ; comme, d'autre part, il est nécessaire, en vue d'éviter des demandes ultérieures

de crédits supplémentaires, d'augmenter certaines allocations reconnues insuffisantes, il a paru utile de procéder à une revision générale du projet déposé en février dernier.

Le tableau ci-après montre comment les augmentations et diminutions de crédits se répartissent entre les différents services des chemins de fer.

SECTIONS ET SERVICES.	BUDGET.		DIFFÉRENCE.	
	1er projet (février 1883).	Projet revisé (octobre 1883).	AUGMENTATION.	DIMINUTION.
1re section — Services communs . . . . . fr.	2,161,915	1,988,435	»	173,480
2e — Voies et travaux	18,430,805	17,586,485	»	844,320
3e — Traction et matériel	55,098,270	54,057,470	»	1,040,800
4e — Transports	19,935,715	19,959,365	23,650	»
5e — Perception des recettes et contrôle.	1,667,270	1,766,890	99,620	»
TOTAUX . . . . . fr.	77,293,975	75,358,645	123,270	2,058,600
		DIMINUTION . . . . . fr.	1,935,330	

Les détails qui suivent expliquent, pour chaque article, les différences entre les allocations pétitionnées actuellement et celles qui l'ont été en février dernier.

1re SECTION SERVICES COMMUNS.

ART. 7. — *Traitements et indemnités.*

La fusion du contrôle des matières avec le contrôle des recettes nécessite le transfert à l'article 29 d'une somme de. . . . . fr. 126,250 »
et donne lieu à une diminution de dépense de. . . . . 18,900 »
en tenant compte du transfert d'une somme de 2,000 francs, représentant le traitement d'un commis du service des transports dont les attributions ont été rattachées au service général,

ENSEMBLE. . fr. 145,150 »

L'allocation de . . . . . fr. 713,165 »

est ainsi ramenée à. . . . . fr. 568,015 »

ART. 8. — *Salaire des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.*

Le crédit inscrit au premier projet est de . . . . . fr.	199,870	»
Celui porté au Budget amendé s'élève à	186,420	»
Soit une diminution de. . . . . fr.	13,450	»

qui se décompose comme suit :

1° Suppressions d'emplois. . . . . fr.		2,190	»
2° Transferts :			
A) A l'article 4, chapitre I, les salaires des agents attachés au service des adjudications et à l'atelier de reproduction des plans . . . . . fr.	6,000	»	
B) A l'article 23, le salaire d'un garçon de bureau	840	»	
C) A l'article 50, les rémunérations des huissiers, messagers et gens de service de l'ancienne direction du contrôle des matières aujourd'hui fusionnée avec le contrôle des recettes. . . .	4,420	»	
		11,260	»
TOTAL ÉGAL. . . fr.		13,450	»

ART. 9. — *Matériel et fournitures de bureau pour tous les services.*

La suppression de certains travaux statistiques a eu pour conséquence la mise hors d'usage de divers imprimés, ce qui permet de réduire de 14,880 francs le montant de l'allocation inscrite au présent article.

Le crédit demandé au premier projet est de . . . fr.	1,170,880	»
Les présents amendements le réduisent de	14,880	»
L'allocation nouvelle est donc de . . . . . fr.	1,156,000	»

2e SECTION. — VOIES ET TRAVAUX

ART. 13. — *Traitements et indemnités.*

La suppression du service spécial des constructions nouvelles motivée par le ralentissement des travaux d'extension et de parachèvement du réseau permet de réduire l'allocation d'une somme de. . . . . fr. 98,750 »
à laquelle il faut ajouter, par suite de la suppression de trois emplois de chef de section au service des voies et travaux . . 14,250 »

ENSEMBLE. . . fr.	113,000	»
L'allocation de. . . . . fr.	1,536,690	»
devient donc . . . . . fr.	1,423,690	»

ART. 14 — *Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.*

Les mesures dont l'exécution partielle a permis de diminuer l'allocation correspondante du Budget de 1883 d'une somme de 44,700 francs répondent en 1884 à une économie totale de . . . . . fr.	67,000	»
Les nouvelles dispositions prises ou projetées auront pour conséquence une économie supplémentaire estimée à. . .	120,320	»
de sorte que l'allocation portée au premier projet peut être diminuée de	187,320	»
Le crédit de.	10,035,220	»
est ainsi ramené à . . . . . fr.	9,847,900	»

ART. 15. — *Billes, rails, matériel fixe tenant à la voie.*

ART. 16. — *Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux.*

Des sommes importantes ont, pendant ces dernières années, été consacrées aux travaux d'entretien de la voie, aux ouvrages d'art de la route, des stations, bâtiments et dépendances. Nos installations ayant par suite reçu de notables améliorations, il faut admettre que l'on peut, sans inconvénient, ralentir temporairement les travaux de cette nature et reporter à l'exercice 1885 une partie des crédits primitivement demandés pour 1884

A raison de cette considération, le crédit inscrit à l'article 15 et qui est de . . . . . fr.	3,692,100	»
peut être diminué de	350,000	»
et ramené par conséquent à . . . . . fr.	3,342,100	»
Celui de . . . . . fr.	3,166,795	»
faisant l'objet de l'article 16 peut être réduit de.	194,000	»
et être définitivement fixé à . . . . . fr.	2,972,795	»

3me SECTION. — TRACTION ET MATÉRIEL.

ART. 17. — *Traitements et indemnités*

Le transfert de 27.850 francs renseigné au projet de Budget (document 102, pp 393 et 394) peut être diminué de . . . . fr.	17,800	»
le travail dont le personnel transféré devait être chargé pouvant être abandonné, au moins temporairement.		

REPORT. . . fr.	17,800	»
A déduire en outre . . . . . :	82,200	»
du chef des réductions apportées dans l'organisation des trains et des suppressions d'emplois et simplifications d'écritures résultant de la fusion de la direction de la traction avec celle du matériel de transport, etc., etc.		
Soit une diminution de . . . . . fr.	100,000	»
sur le crédit de	1,596,870	»
qui se trouve ainsi ramené à . . . . . fr.	1,496,870	»

ART. 18. — *Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.*

Le crédit de . . . . . fr.		11,574,500	»
inscrit au premier projet peut être diminué d'une somme de . . . . . fr.	344,200	»	
du chef de réductions apportées dans le parcours des trains. Il y a lieu en outre de transférer au litt. C de l'article 21 les salaires des chefs d'atelier, contre-maîtres, veilleurs, portiers, manœuvres, etc., maintenus par erreur à l'article 18 dans la répartition expliquée page 395 du premier projet.			
C'est une dépense de	598,900	»	
TOTAL à déduire . . . . fr.		943,100	»
L'allocation primitive est donc ramenée à . . . . . fr.		10,931,500	»

ART. 19. — *Primes d'économie et de régularité.*

Le crédit demandé . . . . . fr.	547,800	»
comporte sur celui de	564,800	»
inscrit au premier projet, une réduction de . . . . . fr.	17,000	»

qui correspond à la diminution apportée dans le parcours kilométrique des trains.

ART. 21. — *Entretien, réparation et renouvellement du matériel.*

Le crédit inscrit au premier projet doit être augmenté : 1° de la somme de . . . . . fr. 598,900 »
provenant du transfert opéré de l'article 18 ci-dessus;
2° De celle de . . . . . 35,300 »
nécessaire pour couvrir l'insuffisance que présente, d'après le cadre arrêté, le supplément de crédit de 200,000 francs demandé au premier projet pour le payement des salaires des ouvriers à recruter pour les nouveaux ateliers de Mons et de Gentbrugge.

TOTAL des augmentations. . . . fr. 634,200 »

Il y a lieu par contre de prévoir les réductions suivantes :
1° Pour diminution dans la consommation des matières premières nécessaires à l'entretien, ci. . . fr. 433,800 »
Cette diminution s'explique par les réductions opérées dans le service des trains;
2° Pour diminution sur les prix d'achat des mêmes objets. . . . . fr. 199,200 »

ENSEMBLE. . . . fr. 633,000 »

Reste augmentation . . . . . 1,200 »
qui, ajouté à l'allocation primitive . . . . . 14,460,000 »

porte celle-ci à . . . . . fr. 14,461,200 »

Il va de soi que cette allocation deviendrait insuffisante si une hausse venait à se produire sur le prix des matières premières ou si le service des trains devait être modifié d'une manière sensible.

4e SECTION. — TRANSPORTS.

ART. 22. — *Traitements et indemnités.*

Les transferts suivants doivent être opérés de l'article 22 aux articles 7, 29 et 34, savoir :

Transfert à l'article 7 . . . . . fr. 2,000 »
Transfert à l'article 29 . . . . . 99,050 »
Transfert à l'article 34 . . . . . 2,100 »
Il faut, en outre, tenir compte d'une réduction de dépense de 16,000 »
résultant de simplifications apportées aux écritures, soit une diminution de . . . . . 119,150 »
sur le crédit de . . . . . 8,989,640 »

qui se trouve ainsi ramené à. . . . . fr. 8,870,490 »

ART. 23. — *Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois et manœuvres par chevaux.*

L'augmentation de 2,300 francs n'est qu'apparente attendu qu'elle représente exclusivement le montant des salaires transférés d'autres articles, savoir :

1° De l'article 8 . . . . . fr.	840	»
2° De l'article 30.	1,460	»
TOTAL ÉGAL. . . fr.	2,300	»
qui, ajouté à l'allocation portée au premier projet.	5,995,575	»
porte celle-ci à . . . . . fr.	5,997,875	»

ART. 25. — *Frais d'exploitation.*

Les dépenses à payer sur l'article correspondant du Budget de 1883 atteindront environ la somme totale de . . . . . fr. 2,121,000 »
et on peut estimer à un chiffre au moins égal les dépenses similaires de l'exercice 1884.

L'allocation pétitionnée n'étant que de	1,980,500	»
il y a lieu de l'augmenter de la différence, soit. . . . . fr.	140,500	»

L'insuffisance résulte de l'extension qui a été graduellement donnée à l'éclairage au gaz, de l'adjonction de lignes nouvelles et de l'accroissement du trafic.

3e SECTION. — PERCEPTION DES RECETTES ET CONTRÔLES.

ART. 29. — *Traitements et indemnités.*

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

Il convient également de transférer au présent article la somme de	99,050	»

mentionnée à l'article 22, le service des recettes étant dorénavant chargé de certains travaux dans les stations qui incombaient au service des transports.

ENSEMBLE. . . . fr.	225,300	»

REPORT. . . . fr.	225,300	»
dont il y a lieu de déduire une économie de	124,800	»
qui correspond à la suppression d'emplois résultant des modifications ou simplifications apportées dans le service des recettes et dans le mode de payement des salaires des ouvriers		
Reste augmentation . . . . . fr.	100,500	»
Ce qui porte le crédit de	1,584,270	»
à . . . . . fr.	1,684,770	»

ART. 30. — *Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.*

L'allocation inscrite au premier projet est augmentée du montant des salaires transférés de l'article 8 ci-dessus à . . . . . fr. 4,420 »

Par contre elle est diminuée :

1° Du montant des salaires transférés à l'article 23 . . . . . fr.	1,460	»
2° Du montant des salaires correspondant à 8 emplois de classeur qui peuvent être supprimés par suite de simplifications apportées dans les écritures. C'est une dépense en moins de . . .	3,840	»
	5,300	»
Reste diminution . . . . . fr.	800	»
qui, déduite de l'allocation portée au premier projet, . . .	83,000	»
ramène celle-ci à.	82,120	»

CHAPITRE III.

DEUXIÈME SECTION. — POSTES.

ART. 34. — *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.*

L'allocation pétitionnée est de . . . . . fr.	3,142,718	»
Il y a lieu d'y ajouter une somme de	2,100	»
transférée de l'article 22 et représentant la moitié des augmentations de traitements accordées à des chefs de stations-percepteurs de 5e classe.		
ENSEMBLE. . . . fr.	3,144,818	»

ART. 36. — *Transport des dépêches.*

L'allocation actuelle est de.	fr. 1,311,890	»
Pour déférer à un vœu exprimé au sein de la Commission du Budget, il convient de former un article spécial du litt. *e* qui est relatif au crédit destiné au payement des indemnités dues aux concessionnaires ou entrepreneurs de lignes régulières de navigation transatlantique.		
En moins.	715,000	»
Il reste. . . . . fr.	596,890	»
Mais les réductions apportées aux dépenses concernant le service de transport par omnibus, des facteurs de Bruxelles et divers services de transport de dépêches permettent une diminution de	48,550	»
qui réduit l'allocation à	548,340	»

ART. 37 (nouveau).— Ainsi qu'il vient d'être dit, la somme de 715,000 francs a été distraite de l'article 36 dont elle formait le litt. *E*.

Par suite de ce changement, les articles 37 à 53 prennent les numéros 38 à 54.

ANNEXE B.

TABLEAU VIII.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Articles.	DÉSIGNATION DES SERVICES ET DE L'OBJET DES DÉPENSES.	CRÉDITS DEMANDÉS POUR L'EXERCICE 1884. CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
	CHAPITRE Ier. ADMINISTRATION CENTRALE.			
1	Traitement du Ministre.	21,000 »	»	
2	— des fonctionnaires et employés	167,850 »	»	
3	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés de l'Administration centrale	9,500 »	»	
4	Traitements et salaires des huissiers, messagers, concierges et gens de service	39,000 »	»	352,350 »
5	Matériel, fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses. . . .	85,000 »	»	
6	Honoraires des avocats du Département	30,000 »	»	
	CHAPITRE II. CHEMINS DE FER. **SECTION 1re. — Services communs.**			
7	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . . .	568,015 »	»	
8	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois. .	186,420 »	»	
9	Matériel et fournitures de bureau pour tous les services	1,156,000 »	»	
10	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration.	40,000 »	»	
11	Secours exceptionnels aux ouvriers qui, par suite de malheurs de famille ou d'autres circonstances, se trouvent dans une position digne d'intérêt.	32,000 »	»	
12	Conférences des chemins de fer belges et frais de conférences internationales	6,000 »	»	
	SECTION 2. — Voies et travaux.			
13	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . .	1,425,690 »	»	
14	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois. .	9,847,900 »	»	
	REPORTER. . . . fr.	13,612,575 »	»	352,350 »

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Articles.	DÉSIGNATION DES SERVICES ET DE L'OBJET DES DÉPENSES.	CRÉDITS DEMANDÉS POUR L'EXERCICE 1884. CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
	Report. . . fr.	15,612,575 »	»	352,350 »
15	Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	3,342,100 »	»	
16	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils et ustensiles, objets divers, loyers de locaux.	2,972,795 »	»	
	Section 3. — Traction et matériel.			
17	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . .	1,496,870 »	»	
18	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois. .	10,931,500 »	»	
19	Primes d'économie et de régularité.	547,800 »	»	
20	Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois	6,602,000 »	»	75,340,545 »
21	Entretien, réparation et renouvellement du matériel	14,461,200 »	»	
	Section 4. — Transports.			
22	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . .	8,870,490 »	»	
23	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois et manœuvres par chevaux.	5,997,875 »	»	
24	Primes pour encourager la marche régulière des convois	390,000 »	»	
25	Frais d'exploitation	2,121,000 »	»	
26	Camionnage	1,900,000 »	»	
27	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer; contentieux.	650,000 »	»	
28	Redevances aux compagnies	30,000 »	»	
	Section 5. — Contrôle des recettes.			
29	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . . .	1,684,770 »	»	
30	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . .	82,120 »	»	
	CHAPITRE III.			
	POSTES ET TÉLÉGRAPHES.			
	Section 1re. — Services communs.			
31	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . .	83,684 »	»	
32	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . .	94,590 »	»	
33	Matériel, machines, outils, approvisionnement de papiers, d'encre, etc., pour la fabrication des timbres, etc.	171,422 »	»	
	A reporter. . . . . fr.	76,042,591 »	»	75,692,895 »

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Articles.	DÉSIGNATION DES SERVICES ET DE L'OBJET DES DÉPENSES.	CRÉDITS DEMANDÉS POUR L'EXERCICE 1881. CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
	REPORT. . . . fr.	76,042,501	»	75,092,895 »
	SECTION 2. — Postes.			
34	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . .	5,144,818 »	»	
35	Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes.	5,622,129 »	»	
36	Transport des dépêches.	548,540 »	»	
37	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.*)	715,000 »	»	
38	Indemnités et remboursements du chef des expéditions faites par la poste. (*Crédit non limitatif.*)	10,000 »	»	12,559,265 »
39	Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie . . .	780,820 »	»	
40	Part d'intervention de l'Administration dans les frais du bureau international de Berne	5,250 »	»	
	SECTION 3. — Télégraphes.			
41	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	2,005,361 »	»	
42	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois. .	1,006,500 »	»	
43	Entretien	574,351 »	»	
44	Part d'intervention dans les frais du bureau international de Berne.	1,000 »	»	
	CHAPITRE IV. **MARINE.**			
45	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. . . .	867,386 »	»	
46	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	182,800 »	»	
47	Remises. (*Crédit non limitatif*).	1,400,000 »	»	3,476,245 »
48	Subsides.	56,155 »	»	
49	Traction et matériel.	969,904 »	»	
	CHAPITRE V. **COMITÉ DU CONTENTIEUX.**			
50	Jetons de présence des membres et frais accessoires	5,000 »	»	5,000 »
	A REPORTER. . . . fr.	91,733,405 »	»	91,733,405 »

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Articles.	DÉSIGNATION DES SERVICES ET DE L'OBJET DES DÉPENSES.	CRÉDITS DEMANDÉS POUR L'EXERCICE 1884. CHARGES ordinaires et permanentes	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.
	REPORT. . . . fr.	91,733,405 »	»	91,733,405 »
	CHAPITRE VI.			
51	Traitements des fonctionnaires et agents en disponibilité, par mesure générale ou pour un terme illimité	»	67,000 »	67,000 »
	CHAPITRE VII.			
52	Pensions : premier terme	22,200 »	»	22,200 »
	CHAPITRE VIII.			
53	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.	29,525 »	»	29,525 »
	CHAPITRE IX.			
54	Dépenses imprévues non libellées au Budget	15,750 »	»	15,750 »
	TOTAL POUR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. . . fr.	91,800,680 »	67,000 »	91,867,680 »

ANNEXE C.

AMENDEMENTS

AU PROJET DE BUDGET DE 1884, EN CE QUI CONCERNE

LES CRÉDITS DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

DÉVELOPPEMENTS.

BUDGET DE L'EXERCICE 1884.

NUMÉRO des articles.	LITTERA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		CHAPITRE Ier.
		ADMINISTRATION CENTRALE.
1	»	Traitement du Ministre. . . . . fr.
2	*a.*	Traitements des fonctionnaires et employés . . Secrétariat général. . . . .
	b.	Surveillance des chemins de fer concédés . . . . .
3	»	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés . . . . .
4	»	Traitements des huissiers, messagers et concierges, et salaires des hommes de peine, des ouvriers, etc. — Cabinet, secrétariat général . . . . .
5	»	Matériel. — Fournitures de bureau, impressions, achat et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses . . . . .
6	»	Honoraires des avocats du Département . . . . .
		TOTAL DU CHAPITRE Ier. . . . . fr.
		CHAPITRE II.
		CHEMINS DE FER.
		—
		PREMIÈRE SECTION.
		SERVICES COMMUNS.
		Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :
	a.	Direction supérieure et haute surveillance. . . . . fr.
	b.	Service général. Masse d'habillement, etc. . . . .
7	*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, intérims, travail extraordinaire, etc. . . . .
		Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois :
	a.	Huissiers, messagers, concierges, classeurs et gens de service . . . . .
	b.	Déchargement, pesage, comptage et mesurage des objets de matériel et d'approvisionnements présentés en réception . . . . .
8	*c.*	Classement, etc., des approvisionnements au magasin central et à la masse d'habillement, et délivrance aux stations, ateliers, etc. . . . .
	d.	Fabrication de coupons Edmond'son, etc. . . . .
		Matériel et fournitures de bureau pour tous les services :
9	»	Papiers, impressions, publications et fournitures de bureau; menues dépenses, etc.; mobilier pour les bureaux compris dans les 1re et 5e sections . . . . .
10	»	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration . . . . .
11	»	Secours exceptionnels aux ouvriers qui, par suite de malheurs de famille ou d'autres circonstances, se trouvent dans une position digne d'intérêt. . . . .
12	»	Conférences des chemins de fer belges et frais des conférences internationales. . . . .
		TOTAL DE LA PREMIÈRE SECTION . . . . . fr.

DÉVELOPPEMENTS. — DÉPENSES ORDINAIRES.

PREMIER PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1884.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1884.			DIFFÉRENCE.		Observations.
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
21,000 »	»	21,000 »	21,000 »	»	21,000 »	»	»	
136,850 »	»	174,150 »	136,850 »	»	167,850 »	»	6,300 »	
37,300 »	»		31,000 »	»				
9,500 »	»	9,500 »	9,500 »	»	9,500 »	»	»	
53,000 »	»	53,000 »	59,000 »	»	59,000 »	(1) 6,000 »	»	
85,000 »	»	85,000 »	85,000 »	»	85,000 »	»	»	
30,000 »	»	30,000 »	30,000 »	»	30,000 »	»	»	
352,650 »	»	352,350 »	352,350 »	»	352,350 »	6,000 »	6,300 »	
				Diminution . . . . . fr.		300 »		
104,800 »	»	715,165 »	104,800 »	»	568,015 »	»	145,150 »	
455,575 »	»		322,900 »	»				
110,905 »	»		110,915 »	»				
41,885 »	»		29,400 »	»			-	
91,000 »	»	199,870 »	77,550 »	»	186,420 »	»	13,450 »	
50,100 »	»		50,100 »	»				
40,170 »	»		40,170 »	»				
18,600 »	»		18,600 »	»				
1,170,880 »	»	1,170,880 »	1,156,000 »	»	1,156,000 »	»	14,880 »	
40,000 »	»	40,000 »	40,000 »	»	40,000 »	»	»	
32,000 »	»	32,000 »	32,000 »	»	32,000 »	»	»	
6,000 »	»	6,000 »	6,000 »	»	6,000 »	»	»	
2,161,915 »	»	2,161,915 »	1,988,435 »	»	1,988,435 »	»	175,480 »	

(1) Transfert justifié dans les premiers amendements.

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

DÉVELOPPEMENTS. — DÉPENSES ORDINAIRES.

PREMIER PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1884.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1884.			DIFFÉRENCE.		Observations.
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et permanentes	CHARGES extraordinaires et temporaires	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
183,700 »	»		183,700 »	»				
1,144,235 »	»	1,556,600 »	1,155,890 »	»	1,425,690 »	»	113,000 »	
102,535 »	»		»	»				
106,200 »	»		104,100 »	»				
6,292,000 »	»		6,173,000 »	»				
		10,035,220 »			9,847,900 »	»	187,320 »	
3,743,220 »	»		3,675,900 »	»				
2,215,000 »	»		1,997,475 »	»				
1,027,100 »	»	3,692,100 »	899,600 »	»	3,542,100 »	»	350,000 »	
450,000 »	»		445,025 »	»				
2,238,950 »	»		2,238,950 »	»				
544,615 »	»		550,015 »	»				
		5,166,795 »			2,972,795 »	»	194,000 »	
167,230 »	»		167,230 »	»				
216,000 »	»		216,000 »	»				
18,430,805 »	»	18,430,805 »	17,586,485 »	»	17,586,485 »	»	844,320 »	

NUMÉRO des articles.	LITTERA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		TROISIÈME SECTION.
		TRACTION ET MATÉRIEL.
		Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :
17	*a.*	Direction centrale du service . . . . . fr.
	b.	Traction. — Surveillance du service et du petit entretien du matériel dans les stations; approvisionnements . . . . .
	c.	Ateliers centraux. — Grandes réparations et renouvellement du matériel en général. . . . .
	d.	Indemnités. — Frais de déplacements, intérims, travail extraordinaire . . . . .
		Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois :
18	*a.*	Traction et freinage des convois (machinistes, chauffeurs et serre-freins) . . . . .
	b.	Visite et entretien courant des locomotives, tenders, voitures, wagons, etc., dans les stations. . . . .
	c.	Agents en service général (veilleurs, pompeurs, magasiniers, plantons, portiers, gardiens, manœuvres, etc.) . . . . .
		Primes d'économie et de régularité :
19	*a.*	Pour économie constatée dans la consommation du combustible . . . . .
	b.	Pour encourager la marche régulière des convois . . . . .
	c.	Pour économie réalisée dans la main-d'œuvre et les consommations par les ouvriers du service de l'éclairage . . . . .
	d.	Primes de parcours par les machinistes-instructeurs . . . . .
		Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois :
20	*a.*	Combustible. — Houille, briquettes, bois d'allumage, etc . . . . .
	b.	Huile, suif, graisse et autres objets de consommation . . . . .
		Entretien, réparation et renouvellement du matériel. (Matières, pièces de rechange, ustensiles, outils, engins, éclairage des ateliers et fournitures diverses.)
21	*a.*	Matériaux pour entretien et réparation des locomotives, tenders, voitures, wagons, matériel fixe, mobilier, etc. . . . .
	b.	Main-d'œuvre et réparation des locomotives, tenders, voitures, wagons, matériel fixe, mobilier, etc. . . . .
	c.	Renouvellement et amélioration du matériel . . . . .
		TOTAL DE LA TROISIÈME SECTION. . . . . fr.

DÉVELOPPEMENTS. — DÉPENSES ORDINAIRES.

PREMIER PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1884.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1884.			DIFFÉRENCE.		Observations.
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
536,300 »	»		273,300 »	»				
839,520 »	»	1,596,870 »	808,520 »	»	1,496,870 »	»	100,000 »	
352,050 »	»		336,050 »	»				
78,100 »	»		78,100 »	»				
5,721,000 »	»		5,564,000 »	»				
3,000,300 »	»	11,874,600 »	2,531,900 »	»	10,931,500 »	»	943,100 »	
3,152,400 »	»		2,835,600 »	»				
275,500 »	»		269,000 »	»				
266,300 »	»		260,300 »	»				
		564,800 »			547,800 »	»	17,000 »	
15,000 »	»		11,000 »	»				
8,200 »	»		7,500 »	»				
5,361,200 »	»	6,602,000 »	5,361,200 »	»	6,602,000 »	»	»	
1,240,800 »	»		1,240,800 »	»				
7,590,000 »	»		7,057,000 »	»				
4,510,000 »	»	14,460,000 »	4,944,200 »	»	14,461,200 »	1,200 »	»	
2,560,000 »	»		2,460,000 »	»				
35,098,270 »	»	35,098,270 »	34,059,370 »	»	34,059,370 »	1,200 »	1,060,100 »	
					DIMINUTION. . . . . fr.	1,058,900 »		

BUDGET DE L'EXERCICE 1884.

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

DÉVELOPPEMENTS. — DÉPENSES ORDINAIRES.

PREMIER PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1884.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1884.			DIFFÉRENCE.		Observations.
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
745,100 »	»		745,100 »	»				
2,968,915 »	»		2,968,915 »	»				
		8,089,640 »			8,870,490 »	»	119,150 »	
5,002,925 »	»		4,883,775 »	»				
272,700 »	»		272,700 »	»				
3,694,575 »	»		3,696,875 »	»				
1,850,000 »	»	5,995,575 »	1,850,000 »	»	5,997,875 »	2,300 »	»	
451,000 »	»		451,000 »	»				
390,000 »	»	390,000 »	390,000 »	»	390,000 »	»	»	
1,250,000 »	»		1,421,000 »	»				
		1,980,500 »			2,121,000 »	140,500 »	»	
670,500 »	»		670,000 »	»				
60,000 »	»		30,000 »	»				
1,900,000 »	»	1,900,000 »	1,900,000 »	»	1,900,000 »	»	»	
650,000 »	»	650,000 »	650,000 »	»	650,000 »	»	«	
30,000 »	»	30,000 »	30,000 »	»	30,000 »	»	»	
19,955,715 »	»	19,955,715 »	19,959,365 »	»	19,959,365 »	142,800 »	119,150 »	
				AUGMENTATION. . . fr.		23,650 »		

BUDGET DE L'EXERCICE 1884.

NUMÉRO des articles.	LITTERA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		CINQUIÈME SECTION.
		PERCEPTION DES RECETTES ET CONTRÔLE.
		Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :
29	*a.*	Direction centrale du service. — Contrôle et vérification de la comptabilité des recettes et des matières. — Décomptes avec les compagnies, etc. . . . . fr.
	b.	Surveillance et contrôle des gestions comptables dans les stations et dépôts . . . . .
	c.	Dépôt du timbre. — Perception des recettes dans les bureaux importants où les gestions comptables sont confiées à des receveurs . . . . .
	d.	Indemnités. — Frais de déplacements, intérims, travail extraordinaire, etc. . . . .
		Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois :
30	*a.*	Huissiers, messagers, concierges, classeurs et gens de service . . . . .
	b.	Délivrance aux stations des billets de voyageurs, livrets-circulaires, etc., par le dépôt du timbre . . . . .
		(Les crédits portés aux articles 7, 13, 17, 22 et 29 pourront être réunis et transférés de l'un de ces articles aux autres, suivant les besoins du service.)
		TOTAL DE LA CINQUIÈME SECTION. . . . fr
		Récapitulation du chapitre II.
		1re SECTION. — Services communs. . . . .
		2e — — Voies et travaux . . . . .
		3e — — Traction et matériel . . . . .
		4e — — Transports . . . . .
		5e — — Perception des recettes et contrôles . . . . .
		TOTAL DU CHAPITRE II. . . . . fr.

DÉVELOPPEMENTS. — DÉPENSES ORDINAIRES.

PREMIER PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1884.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1884.			DIFFÉRENCE.		Observations.
CHARGES ordinaires et permanentes	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
608,640 »	»		722,450 »	»				
208,600 »	»		126,850 »	»				
		1,584,270 »			1,684,770 »	100,500 »	»	
699,230 »	»		775,380 »	»				
67,800 »	»		62,100 »	»				
66,600 »	»		65,720 »	»				
		83,000 »			82,120 »	»	880 »	
16,400 »	»		16,400 »	»				
1,667,270 »	»	1,667,270 »	1,766,890 »	»	1,766,890 »	100,500 »	880 »	
					AUGMENTATION fr. . .	99,620 »		
2,161,915 »	»	2,161,915 »	1,988,435 »	»	1,988,435 »	»	173,480 »	
18,430,805 »	»	18,430,805 »	17,586,485 »	»	17,586,485 »	»	844,320 »	
55,098,270 »	»	55,098,270 »	54,039,370 »	»	54,039,370 »	»	1,058,900 »	
19,935,715 »	»	19,935,715 »	19,959,365 »	»	19,959,365 »	23,650 »	»	
1,667,270 »	»	1,667,270 »	1,766,890 »	»	1,766,890 »	99,620 »	»	
77,293,975 »	»	77,293,975 »	75,540,545 »	»	75,540,545 »	123,270 »	2,076,700 »	
					DIMINUTION fr. . .	1,953,430 »		

NUMÉRO des articles.	LITTERA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		CHAPITRE III.
		POSTES ET TÉLÉGRAPHES.
		PREMIÈRE SECTION.
		SERVICES COMMUNS.
		Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :
31	*a.*	Direction générale de l'administration; inspection générale des services; service central. . . . . fr.
	b.	Dépôts, ateliers de fabrication des timbres, commission de réception; service des bâtiments. . . . .
32	»	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .
33	»	*Matériel.* — Machines, outils, approvisionnements de papiers, d'encre, etc., pour la fabrication des timbres, etc. — Entretien des locaux situés en dehors des dépendances des stations . . . . .
		TOTAL DE LA PREMIÈRE SECTION. . . . fr.
		DEUXIÈME SECTION.
		POSTES.
		Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :
34	*a.*	Direction centrale et services provinciaux. . . . . fr
	b.	Bureaux de poste, perceptions, sous-perceptions, bureaux mixtes (chemins de fer et postes) et bureaux ambulants . . . . .
		Traitements et indemnités des facteurs :
35	*a.*	Surveillance du personnel des facteurs et triage des correspondances à distribuer et à expédier (chefs-facteurs; facteurs, trieurs, etc.). . . . .
	b.	Distribution de la correspondance dans les chefs-lieux de cantons postaux (facteurs de perception) . . . . .
	c.	Distribution des correspondances, journaux, etc., dans les communes rurales (facteurs ruraux). . . . .
	d.	Indemnités, frais de remplacement, aides-facteurs temporaires, etc. . . . .
		A REPORTER . . . . fr.

DÉVELOPPEMENTS. — DÉPENSES ORDINAIRES.

PREMIER PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1884.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1884.			DIFFÉRENCE.		Observations.
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
41,250 »	»	83,684 »	41,250 »	»	83,684 »	»	»	
42,434 »	»		42,434 »	»		»	»	
94,590 »	»	94,590 »	94,590 »	»	94,590 »	»	»	
171,422 »	»	171,422 »	171,422 »	»	171,422 »	»	»	
349,696 »	»	349,696 »	349,696 »	»	349,696 »	»	»	
515,460 »	»	3,142,718 »	515,460 »	»	3,144,818 »	2,100 »		
2,627,258 »	»		2,629,358 »	»			»	
95,000 »	»	3,622,129 »	95,000 »	»	3,622,129 »	»	»	
1,373,800 »	»		1,373,800 »	»		»	»	
1,525,500 »	»		1,525,500 »	»		»	»	
627,829 »	»		627,829 »	»		»	»	
6,764,847 »	»	6,764,847 »	6,766,947 »	»	6,766,947 »	2,100 »	»	

NUMÉRO des articles.	LITTERA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		REPORT. . . . . fr.
		Transport des dépêches :
	a.	Entreprises spéciales de transport des dépêches, services affluents, messageries, carrioles entre les bureaux et les stations. . . . . fr.
	b.	Transport des facteurs par service d'omnibus . . . . .
36	*c.*	Transport des dépêches par des piétons. — Transports extraordinaires, entreposage, passages d'eau, menues dépenses. . . . .
	d.	Frais de traction de bureaux ambulants sur les lignes concédées . . . . .
	e.	Indemnités à payer aux concessionnaires, etc. (*Pour mémoire*). . . . .
37	»	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.*)
38	»	Indemnités et remboursements du chef des dépôts, expéditions et recouvrements confiés à la poste. (*Crédit non limitatif.*)
39	*a.*	*Matériel.* — 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 . . . . .
40	»	Part d'intervention de l'administration dans les frais du bureau international de Berne . . . . .
		TOTAL DE LA DEUXIÈME SECTION. . . . fr.
		TROISIÈME SECTION.
		TÉLÉGRAPHES.
		Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :
41	*a.*	Direction centrale et surveillance du service . . . . . fr.
	b.	Bureaux de transmission et de réception, frais de loyer, de déplacement et d'intérims, primes et indemnités pour travail extraordinaire, etc. . . . .
42	»	*Salaires des agents payés à la journée ou par mois* . . . . .
43	»	*Entretien des lignes, des appareils et des locaux, mobilier et consommations diverses, etc., imprimés, fournitures de bureau, menues dépenses, etc.* . . . . .
44	»	*Part d'intervention dans les frais du bureau international de Berne* . . . . .
		(Les crédits portés aux articles 31, 34 et 41 pourront être réunis et transférés de l'un de ces articles aux autres, suivant les besoins du service.)
		TOTAL DE LA TROISIÈME SECTION . . . . fr.

DEVÉLOPPEMENTS. — DÉPENSES ORDINAIRES.

PREMIER PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1884.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1884.			DIFFÉRENCE.		Observations.
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
6,764,847 »	»	6,764,847 »	6,766,947 »	»	6,766,947 »	2,100 »	»	
400,000 »	»		375,000 »	»				
78,550 »	»		55,000 »	»				
101,915 »	»	1,311,890 »	101,915 »	»	518,340 »	»	48,550 »	
16,425 »	»		16,425 »	»				
715,000 »	»		»	»				
»	»	»	715,000 »	»	715,000 »	»	»	
10,000 »	»	10,000 »	10,000 »	»	10,000 »	»	»	
725,820 »	»	780,820 »	725,820 »	»	780,820 »	»	»	
55,000 »	»		55,000 »	»				
5,250 »	»	5,250 »	5,250 »	»	5,250 »	»	»	
8,870,807 »	»	8,870,807 »	8,224,357 »	»	8,821,357 »	2,100 »	48,550 »	
				DIMINUTION. . . .		46,450 »		
303,270 »	»	2,003,361 »	303,270 »	»	2,003,361 »	»	»	
1,700,091 »	»		1,700,091 »	»				
1,006,500 »	»	1,006,500 »	1,006,500 »	»	1,006,500 »	»	»	
374,351 »	»	374,351 »	374,351 »	»	374,351 »	»	»	
1,000 »	»	1,000 »	1,000 »	»	1,000 »	»	»	
3,385,212 »	»	3,385,212 »	3,385,212 »	»	3,385,212 »	»	»	

NUMÉRO des articles.	LITTERA des développements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
		Récapitulation du chapitre III.
	»	1re Section. — Services communs . . . . .
	»	2e — — Postes. . . . .
	»	3e — — Télégraphes . . . . .
		TOTAL DU CHAPITRE III. . . . fr.

DÉVELOPPEMENTS. — DÉPENSES ORDINAIRES.

PREMIER PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1884.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1884.			DIFFÉRENCE.		Observations.
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
349,696 »	»	349,696 »	349,596 »	»	349,696 »	»	»	
8,870,807 »	»	8,870,807 »	8,824,357 »	»	8,824,357 »	»	46,450 »	
3,385,212 »	»	3,385,212 »	3,385,212 »	»	3,385,212 »	»	»	
12,605,715 »	»	12,605,715 »	12,559,265 »	»	12,559,265 »	»	46,450 »	

BUDGET DE L'EXERCICE 1884.

NUMÉROS des chapitres.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.

Récapitulation.

I.	Administration centrale	
II.	Chemins de fer	
III.	Postes et télégraphes	
IV.	Marine	
V.	Commissions	
VI.	Traitements de disponibilité	
VII.	Pensions	
VIII.	Secours	
IX.	Dépenses imprévues	
	TOTAL DU BUDGET	

DÉVELOPPEMENTS. — DÉPENSES ORDINAIRES.

PREMIER PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1884.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1884.			DIFFÉRENCE.		Observations.
CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et permanentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
352,650 »	»	352,650 »	352,350 »	»	352,350 »	»	300 »	
77,293,975 »	»	77,293,075 »	75,340,545 »	»	75,340,545 »	»	1,953,430 »	
12,605,715 »	»	12,605,715 »	12,559,265 »	»	12,559,265 »	»	46,450 »	
3,476,245 »	»	3,476,245 »	3,476,245 »	»	3,476,245 »	»	»	
5,000 »	»	5,000 »	5,000 »	»	5,000 »	»	»	
»	67,000 »	67,000 »	»	67,000 »	67,000 »	»	»	
22,200 »	»	22,200 »	22,200 »	»	22,200 »	»	»	
29,325 »	»	29,325 »	29,325 »	»	29,325 »	»	»	
15,750 »	»	15,750 »	15,750 »	»	15,750 »	»	»	
93,800,860 »	67,000 »	93,867,860 »	91,800,680 »	67,000 »	91,867,680 »	»	2,000,180 »	

ANNEXE D.

TABLEAU XVII.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

SITUATION FINANCIÈRE PRÉVUE POUR L'ANNÉE 1884.

Produits directs et produits indirects.	Produits directs			124,500,000	125,340,000
	Produits indirects.	Location de terrains, bâtiments, etc.,	170,000	840,000	
		Intérêts sur obligations de la Dette publique délivrées à titre d'avances	300,000		
		Quote-part d'annuités dues en vertu de la convention du 1er juin 1877	370,000		
Dépenses et charges de l'exploitation.	Dépenses d'exploitation et de parachèvement			75,340,545	80,340,545
	Redevances variables à payer aux compagnies		4,500,000	5,000,000	
	Redevance fixe pour l'exploitation de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale		500,000		
Recettes nettes présumées de l'année 1884					44,999,455
Charges des capitaux consacrés au 1er établissement du chemin de fer.	Intérêts et amortissement des capitaux avancés par le Trésor à la fin de l'exercice 1884, déduction faite des intérêts de l'encaisse (1)			36,653,407	50,986,875
	Charge provisionnelle résultant de la reprise d'Anvers à Rotterdam			500,000	
	Annuités pour le rachat de lignes concédées.	Mons à Manage	672,330	13,833,466	
		Luxembourg	4,077,300		
		Bassins houillers — Lignes	8,471,856		
		Bassins houillers — Matériel	612,000		
Les dépenses et charges de 1884 excèderont donc les produits de fr.					5,987,418

(1) Y compris les charges afférentes au prix de rachat de Virton, dû depuis le 15 mars 1881.