

(¹)

(N° 100.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 30 MARS 1881.

Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1881 (¹).

RAPPORT

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

PREMIÈRE PARTIE.

EXAMEN DU BUDGET.

MESSIEURS,

L'honorable Ministre des Travaux publics constate, au début de la note préliminaire de son Budget pour 1881, l'impossibilité où il se trouve de donner, une année à l'avance, l'appréciation des dépenses de certains services, et il se réserve de soumettre le montant des crédits demandés dans ce projet à une sérieuse révision, quand les faits accomplis en 1880 et les besoins de 1881 pourront être mieux appréciés.

Nous avons donc dû attendre qu'il eût présenté les amendements et les modifications proposées à son Budget primitif, pour en commencer l'examen. Ces amendements nous ont été remis le 16 février dernier.

Le projet primitif déposé dans la séance du 26 février 1880 prévoyait

(¹) Budget, n° 91, VIII (session de 1879-1880).

Amendements du Gouvernement, n° 70.

(²) La section centrale, présidée par M. DESCAMPS, était composée de MM. DE MACAR, LE HARDY DE BEAULIEU, ALEX. JAMAR, HOUTART, DE BRUYN et SCAILQUIN.

une dépense totale de 86,280,593 francs, présentant une diminution de 4,575 francs sur celui de 1880 qui n'était pas encore voté lors du dépôt des estimations pour 1881. Les amendements, au contraire, prévoient une augmentation de 4,954,245 francs.

Une situation semblable est évidemment anormale et contraire aux principes les plus certains prescrits par la Constitution pour le contrôle des dépenses publiques. La Cour des comptes est obligée, contrairement aux lois sur la comptabilité de l'État, d'apposer son visa sur un grand nombre de mandats dont la cause n'est pas encore votée par la Législature. Le tiers et parfois la moitié du Budget des Travaux publics est dépensé ou engagé sans que la dépense ait été régulièrement autorisée. Il peut arriver ainsi que, dans des moments où des incidents politiques amèneraient des changements subits et imprévus d'administration, les Ministres les mieux intentionnés pourraient être placés devant des responsabilités imprévues, qu'il leur serait impossible d'éviter ou de repousser.

La marche normale et régulière d'un des services les plus importants pourrait, un jour, avoir à souffrir de cette situation; il est donc urgent que la Législature, à laquelle incombe le devoir de mettre fin à cet état des choses qui dure depuis trop longtemps, avise aux moyens d'en sortir et de rentrer dans la pratique régulière des règles constitutionnelles.

Il suffira, nous n'en doutons pas, de signaler une fois de plus cet état anormal dont la Belgique seule, croyons-nous, donne l'exemple, pour que tous, sans acception de partis, nous fassions des efforts pour y mettre fin.

Il suffirait pour y arriver, soit de s'entendre pour voter une année les Budgets en s'abstenant de toute discussion en dehors de celles que peuvent provoquer les chiffres mêmes des dépenses proposées, soit, ce qui serait plus pratique et plus juste envers tout le monde, de rentrer dans la lettre et, selon nous, dans l'esprit de l'article 115 de la Constitution, c'est-à-dire de n'avoir qu'une seule discussion générale et politique sur le Budget au lieu d'une demi-douzaine de discussions sur autant de chapitres qu'il y a de grandes divisions des services publics.

Les partis et même les fractions de partis seraient toujours libres de provoquer des discussions ou explications sur tous les points de la politique intérieure ou extérieure; leur liberté et leur indépendance ne souffriraient donc aucune diminution, mais au moins l'administration rentrerait-elle dans les conditions normales et constitutionnelles dont il n'est pas sans danger de s'écarter, même aux époques les plus calmes et les plus pacifiques de la vie des nations.

Tous les hommes sincèrement attachés à nos institutions, et nous sommes convaincus qu'ils constituent l'unanimité de la nation et du Parlement, doivent désirer que nous rentrions dans la voie normale; aussi comptons-nous sur les efforts de tous pour y revenir.

Le Budget des Travaux publics présente pourtant, en Belgique, on ne peut se le dissimuler, des difficultés spéciales pour rentrer dans la règle strictement constitutionnelle; nous les avons indiquées au commencement du rapport sur le Budget de l'exercice écoulé. Comment calculer dix mois à l'avance les nécessités toujours imprévues, constamment variables d'une

exploitation absolument commerciale et industrielle comme celle des chemins de fer, des bateaux à vapeur, etc.? Comment assouplir assez les règles sévères et strictes d'un Budget voté à l'avance, pour y comprendre des dépenses dont les éléments varient pour ainsi dire à chaque instant? Prix, quantités, lieux, tous les éléments constitutifs d'une évaluation changent et se modifient sans cesse.

Il est superflu d'insister sur ces points, tout le monde doit reconnaître qu'un Budget d'exploitation de chemin de fer ne peut être dressé qu'avec une élasticité de prévision exclusive de la notion même de l'idée d'un Budget voté à l'avance et dont l'on ne peut s'écarter qu'en demandant, chaque fois, un bill d'indemnité.

La difficulté est signalée depuis longtemps, mais le remède n'a pas été trouvé.

Les uns ont cru l'entrevoir dans la création d'un Ministère spécial des chemins de fer qui, probablement, comprendrait aussi les postes, télégraphes et bateaux à vapeur; Ministère purement administratif, selon les uns, responsable, selon les autres. On a aussi pensé à faire des chemins de fer une administration séparée, en quelque sorte autonome, ayant ses finances complètement ou à peu près complètement séparées de celles de l'État.

Jusqu'ici aucune de ces conceptions n'a pris de forme précise et n'a attiré l'attention publique. Le public attribue volontiers aux chemins de fer, postes et télégraphes exploités par l'État un caractère providentiel, comme celui du soleil ou des saisons; il s'inquiète médiocrement des voies et moyens de cette providence de création humaine; il murmure volontiers quand elle ne se plie pas immédiatement à ses exigences ou même à ses caprices momentanés; et, comme chacun comprend ou sent qu'il contribue aux charges de ses services, chacun prétend, naturellement, participer à tous les avantages qu'elle procure.

La section centrale expose ces difficultés sans prétendre présenter une solution qui n'a été ni discutée ni indiquée dans aucune des sections.

EXAMEN EN SECTIONS.

Toutes adoptent le Budget, la plupart sans inscrire d'observations dans leurs procès-verbaux.

La seconde section se plaint du chiffre sans cesse grossissant de la Dette publique par les crédits votés chaque année, tandis que l'amortissement est arrêté par le cours élevé des titres de la dette même réduite à 4 p. %.

La cinquième section présente des observations sur les chemins de halage de la Dendre et de l'Escaut, ainsi que sur la rectification du lit de ce dernier.

Un de ses membres propose d'instituer des primes en faveur des chefs de station sur leurs consommations et de leur demander chaque année la présentation d'un Budget de leurs prévisions de dépenses; un autre membre

signale la situation dangereuse et désavantageuse du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut dans la traversée d'Herenthals; sur la reprise de la section de chemin de fer de Lierre à Turnhout et à la frontière hollandaise et enfin sur l'opportunité de commencer les travaux d'exécution du chemin de fer d'Anvers vers Tilburg par Langstracten.

Les questions transmises par les sections à la section centrale ont été posées par celle-ci à l'honorable Ministre des Travaux publics. Elles seront rapportées, avec les réponses reçues, à leur place naturelle lors de l'examen des articles.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

Les articles du Budget ont été examinés successivement, selon leur ordre, et les questions qui s'y rapportent ont été transcrites avec les réponses de l'honorable Ministre des Travaux publics.

CHAPITRE PREMIER.

Les amendements présentés, dans la séance du 16 février, donnent, sur ce chapitre, une diminution totale de 28,600 francs, dont les détails sont énumérés dans la note explicative qui accompagne le Budget rectifié; nous y renvoyons. Il ressort de ces explications que cette diminution n'est due qu'au transfert d'un certain nombre d'employés à d'autres services. C'est ainsi que le service de la Régie a été supprimé et qu'on en a transféré le personnel aux services communs des chemins de fer et au contrôle des recettes. La note explicative ne motive pas autrement le transfert du service de la Régie. La section centrale ne peut donc que constater le fait; son approbation des chiffres n'implique que son adhésion aux essais très-louables que continue à tenter le Ministre pour simplifier le service et réduire les dépenses.

Le service spécial créé pour les expropriations est destiné, dans la pensée du Ministre, à obtenir, par l'unité d'action, plus de méthode, de régularité et de promptitude. Il s'en promet, comme résultat, une économie considérable. Cela est certainement désirable, mais est-ce probable? Le Département ordonne des expropriations dans toutes les parties du pays, souvent d'une façon simultanée. Comment, dans ce cas, un bureau central pourra-t-il agir promptement partout et en même temps? Ne devra-t-il pas s'en rapporter aux agents locaux, comme aujourd'hui, avec cette différence que ceux-ci ne seront plus exclusivement responsables? Comment ces fonctionnaires, enfermés dans leur bureau à Bruxelles, pourront-ils juger de la valeur des terrains, bâti-

ments, maisons, jardins, bois ou prés dans le Luxembourg, le Hainaut, les Flandres et Anvers ? Sans doute, un contrôle sérieux et incessant est désirable, mais l'action devra nécessairement rester locale.

Le système actuel d'expropriation, en Belgique, n'est pas, d'après nous, ce qu'il devrait être. Quand les plans terriers d'expropriation ont été soumis aux enquêtes légales, enquêtes qui, dans l'état actuel des choses, sont dérisoires, puisqu'elles ne portent que sur des plans terriers incomplets, sans indication des niveaux, des travaux d'art, des détournements, rectifications ou suppression des écoulements d'eau, ni des chemins qui sont si importants pour les populations intéressées, ils devraient, selon nous, être directement soumis à une commission d'expertise désignée par le tribunal compétent; cette commission devrait visiter les lieux avant tout commencement d'exécution, estimer, après avoir appelé et entendu les propriétaires, toutes les propriétés sujettes à l'emprise et remettre à chaque propriétaire l'extrait du procès-verbal ou rapport qui le concerne. Celui-ci serait libre d'accepter ou de rejeter l'estimation; s'il l'accepte, tout est dit, l'emprise peut avoir lieu immédiatement, sans autre forme de procès, après paiement de l'indemnité. Si l'expertise n'est pas acceptée, le propriétaire pourrait en requérir une nouvelle et spéciale, mais en courant la chance d'en payer les frais. Dans tous les cas, en versant, à la Caisse des dépôts et consignations, l'évaluation de l'expertise générale, l'expropriant pourrait prendre immédiatement possession des terrains et pousser ses travaux avec ensemble et vigueur.

Ce système aurait pour avantage non-seulement d'assurer à tous les expropriés, pauvres ou riches, un traitement plus égal et plus juste, mais en même temps de faire gagner beaucoup de temps dans l'exécution des travaux.

La loi devrait être modifiée dans ce sens, et alors, le bureau spécial des expropriations pourrait avoir toute son utilité.

L'article 2, ainsi modifié, est adopté.

La réduction de 13,950 francs sur l'article 3 est due à des remaniements et transferts justifiés dans la note explicative. Il est adopté avec les amendements proposés.

Il en est de même de l'article 4, réduit à 58,550 francs.

L'augmentation considérable de l'article 6, près de 50 p. % du chiffre de l'année dernière, pourrait n'être inscrite que dans les charges extraordinaires et temporaires, au lieu d'être portée immédiatement dans les charges permanentes du Budget. Il est, en effet, peu probable que les expropriations qui exigent le concours d'avocats employés temporairement à Anvers ou ailleurs continuent à être aussi nombreuses et importantes.

La section propose donc de porter le nouveau crédit pétitionné de 18,400 francs à la colonne des charges extraordinaires et temporaires.

CHAPITRE II.

1^{re} SECTION. — PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 7. — D'après la note explicative des amendements, le chiffre de cet article ne subit aucun changement; seulement le libellé contiendrait les frais d'entretien du Parc public de Laeken, nouvellement ouvert.

Pourquoi inscrire une dépense de pur agrément au milieu des frais indispensables d'entretien de nos voies de communication pavées? Quel contrôle la Chambre et le pays pourront-ils exercer sur ces dépenses somptuaires, si elles sont noyées dans les dépenses utiles et nécessaires? C'est une véritable réduction de celles-ci au profit de quelques promeneurs.

Il y aura donc lieu, dans l'avenir, de séparer toutes les dépenses somptuaires qui peuvent se trouver inscrites dans l'article 7 et de les placer dans un littéra particulier. Il y aurait même lieu de les inscrire dans la colonne des charges temporaires et extraordinaires, jusqu'à ce que l'on ait trouvé le moyen de les faire supporter exclusivement par les populations qui en jouissent.

A propos de l'entretien et de l'amélioration des routes, il y aurait lieu d'examiner si le système suivi actuellement est bien le plus rationnel et le plus économique. Déjà dans le rapport de l'année dernière, l'attention spéciale du Département des Travaux publics a été appelée sur la bonne exécution des travaux d'entretien des routes et sur l'emploi des sommes allouées à cet effet.

La section centrale appelle de nouveau sur ce point l'attention la plus sérieuse du Département et elle exprime le désir qu'un rapport spécial sur cet objet soit annexé au Budget prochain.

Tous les ans on fait, sur la plupart des routes, des relevés à bout ou des renouvellements de pavés par petites sections de 50 à 100 mètres, réparties sur divers points de la route; outre que ce système de morcellement des réparations à l'infini est irrationnel et plus coûteux, car il ne permet ni les approvisionnements de matériaux en grand, ni l'emploi économique de la main-d'œuvre, il laisse souvent les plus mauvaises parties des routes sans entretien ni réparations, tandis que l'on prodigue la dépense, on construit même des trottoirs et des accotements pavés aux abords des agglomérations où réside quelque personnage influent mais irresponsable. Il y aurait lieu d'exiger des agents des ponts et chaussées, avant la prochaine adjudication des travaux d'entretien, un rapport sur l'état de chaque route indiquant les parties les plus défectueuses, et de concentrer les efforts de la prochaine adjudication à réparer d'abord les parties qui en ont le plus besoin en concentrant sur ces points tous les efforts d'une campagne, pour passer successivement, les années suivantes, aux parties moins défectueuses. On parviendrait ainsi, en peu d'années, à pouvoir réaliser d'importantes et sérieuses économies. Nul doute que la Législature ne consente volontiers à un accroissement momentané du crédit, si on lui montre clairement les moyens d'atteindre le but si désirable de mettre toutes nos routes en parfait état de viabilité et d'entretien.

La section recommande de nouveau à l'attention de l'administration les remarques du rapport de l'année dernière, tant sur ce point que sur l'article 8 relatif aux plantations.

2^{me} SECTION. — BATIMENTS CIVILS.

ART. 9. — Le projet primitif du Budget proposait une diminution totale de 131,000 francs sur le chiffre des dépenses voté l'an dernier. Les amende-

ments déposés le 16 février proposent une augmentation de 25,000 francs sur l'article 9. Un tableau annexé à la réponse, faite l'an dernier, par le Département pour indiquer la répartition de la dépense, indique les bâtiments civils auxquels cet article se rapporte; nous y renvoyons. On a fait à la plupart des bâtiments de l'État des travaux de réparations extraordinaires à l'occasion des fêtes du cinquantenaire; il est à espérer que ces travaux ont été bien et solidement faits et diminueront pour quelque temps les frais d'entretien ordinaire.

D'après le tableau publié, dans le dernier rapport, le nombre des bâtiments civils à Bruxelles et dans les provinces s'élevait à 165. Il serait désirable que, dans les développements ou exposés futurs de chaque Budget, les accroissements ou modifications fussent indiqués afin que les Chambres soient toujours mises en mesure de se rendre compte de l'importance croissante de cette partie du domaine public.

La note explicative des amendements complétant les renseignements fournis l'an dernier, nous apprend que vingt-deux immeubles divers sont pris en location pour y installer des services des divers Départements ministériels et ce malgré les extensions considérables qu'ont reçus les bureaux attenants aux divers Ministères et moyennant un loyer annuel de 445,000 francs; en outre, les bâtiments civils doivent pourvoir à l'entretien de cinq maisons louées par le Ministère de l'Intérieur qui en porte les loyers en compte dans son Budget.

Le fâcheux de cette dispersion des services, en outre des dépenses qu'elle occasionne comme entretien et des pertes de temps, c'est que chaque bâtiment séparé est pourvu d'un concierge qui y loge ainsi que sa famille, multipliant ainsi les causes de désordre et d'incendie. Comme on l'a déjà fait remarquer à propos du Palais de Justice, les Anglais, suivent, pour leurs bâtiments et établissements publics, un tout autre système. Ils n'y admettent plus de logement.

Aussitôt que les services publics auxquels ils sont affectés sont finis, la garde des bâtiments est remise à l'administration de la police et des incendies qui, après une visite détaillée et minutieuse des lieux, reçoit les clefs pour les remettre le lendemain, après une nouvelle inspection, aux fonctionnaires chargés de la garde et de la responsabilité pendant le jour. Il en est de même des établissements particuliers ayant un caractère d'utilité publique, tels que banques, entrepôts, docks, théâtres, etc., etc. Ce système d'un double contrôle journalier offre des avantages évidents, surtout pour les dépôts comme les bibliothèques, musées, etc.

Nous appelons l'attention de l'administration sur ce point comme sur le suivant: la plupart des bâtiments civils sont pourvus d'extincteurs; c'est fort bien, mais ils ne sont pas toujours en état de service, et, d'autre part, on n'exerce pas le personnel local à s'en servir instantanément. Il y a donc lieu de recommander des mesures pour garantir l'efficacité de ce service en cas d'incendie.

5^e SECTION. — CANAUX ET RIVIÈRES.

L'augmentation proposée, pour ces services, dans le projet primitif du Budget, était de 120,850 francs sur 3,786,650, votés pour 1880. Par suite des

crues extraordinaires de l'hiver dernier, le Ministre propose par amendement, d'augmenter les charges extraordinaires de 102,600 francs à répartir, selon la note explicative des amendements, sur les travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire de la Meuse, de l'Ourthe, de la Sambre, de la Lys et des canaux des Flandres; il s'agit principalement des ponts et autres travaux d'arts (voir la note explicative, pp. 7 et 8).

Les articles 12 à 55 sont relatifs aux travaux d'amélioration des canaux et rivières pour lesquels on demande une majoration de 278,600 francs, applicable aux articles 13, 16, 19, 22 et 23.

Déjà l'an dernier, le rapport de la section centrale demandait qu'une note ou rapport spécial indiquât quels travaux avaient été exécutés au moyen des crédits et quels résultats avaient été obtenus, afin qu'un contrôle réel pût s'exercer sur ces dépenses et sur leur efficacité. Bien qu'il ne s'agisse ici que de travaux de réparation, ils peuvent être plus ou moins bien exécutés et de façon à ne pas devoir être renouvelés chaque année. A propos de l'article 16 la section centrale a posé la question suivante :

QUESTION.

—

La 5^{me} section a signalé la situation désavantageuse et dangereuse du canal de jonction de l'Escaut à la Meuse dans la traversée de Herenthals. La courbe y est trop forte, pénible pour le batelage; il y a absence complète de quais. Se propose-t-on d'obvier à ces inconvénients?

RÉPONSE.

—

La courbe que présente le canal de jonction de la Meuse à l'Escaut dans la traverse de Herenthals est en effet assez forte, mais il est aisé de voir sur la carte qu'il serait difficile de remédier à cette situation.

Le passage des bateaux dans cette courbe, dans celle qui la précède et dans celle qui la suit, est facilité par la présence des bassins du voisinage. — Quant aux quais, il en existe deux depuis fort longtemps; ils ne sont presque jamais occupés.

Les inondations qui ont eu lieu cet hiver sur tous les cours d'eau, grands ou petits, ont suscité des plaintes nombreuses de la part des populations exposées à ces phénomènes plus ou moins périodiques et plus fréquents, paraît-il, depuis deux ou trois ans. Tous les riverains des cours d'eau d'une certaine importance se sont plaints; un grand nombre ont adressé des pétitions à la Chambre qui les a renvoyées au Ministre des Travaux publics et à la section centrale, chargée de l'examen de son Budget.

Les pétitionnaires ou la plupart d'entre eux semblent croire qu'il dépend du Gouvernement et des Chambres de les mettre à l'abri des désastres dont ils se plaignent. C'est là une erreur qu'il est nécessaire et urgent de dissiper. Aucun travail d'art ne peut mettre les vallées des fleuves ou rivières absolument à l'abri des inondations; le seul moyen qui pourrait être efficace serait repoussé surtout par les pétitionnaires, car il consisterait à remettre les vallées dans l'état naturel et primitif et à ne laisser bâtir que sur les premières pentes des terrains plus élevés. Pour cela il faudrait déplacer les villes et villages riverains des grands cours d'eau. Il n'y faut pas songer et personne ne s'aviscra un seul instant de proposer un remède aussi radical.

Les populations qui se plaignent semblent ne pas se douter qu'elles sont elles-mêmes, en grande partie, la cause de la surélévation des eaux. Dans l'état de nature, les cours d'eau s'étaient mesuré à eux-mêmes l'espace qui leur était nécessaire pour s'étendre pendant leurs crues. A mesure qu'ils reçoivent un plus grand nombre d'affluents, les fleuves et leurs vallées s'élargissent. L'homme a modifié cet ordre naturel en bâtissant à travers les vallées des villes, des villages, des routes, des digues, des canaux, des moulins, des barrages, des écluses qui sont autant d'obstacles à l'écoulement normal et régulier des eaux. Encore, s'il avait conservé partout des passages assez larges; mais non, il semble que les habitants des vallées aient, dans leurs constructions, perdu le souvenir même des moindres crues annuelles et n'aient pas voulu prévoir les débordements exceptionnels.

L'état actuel des vallées sujettes aux débordements étant constaté, peut-on y remédier par des travaux d'art spéciaux ou par des démolitions?

D'après l'expérience acquise, on a constaté, dans tous les climats et dans tous les pays, qu'il survient de temps à autre des crues exceptionnelles s'élevant à des hauteurs aussi variables que les phénomènes atmosphériques qui les produisent. On peut citer tous les fleuves du monde depuis le Nil jusqu'à l'Amazone et le Mississipi, tous franchissent leurs rives et se répandent dans les vallées dans lesquelles leur lit serpente, vallées qui s'étendent parfois sur plusieurs lieues de largeur.

Ces crues sont, dans la plupart des cas, la cause première de la fertilité des vallées. S'il était au pouvoir de l'homme de les empêcher, il stériliserait donc la terre qui doit le nourrir.

Sans doute, dans certains cas, à la suite de certains travaux exécutés sans science ou sans prévoyance, on a pu détourner les crues de leur expansion naturelle et elles ont, ici raviné le sol ou arraché des constructions, là ruiné des travaux d'art coûteux, emporté des ponts mal établis; mais presque toujours ce sont les populations des vallées qui ont, ou exécuté, ou réclamé ces travaux, causes des désastres dont elles se plaignent.

N'y a-t-il donc rien à faire? Sans doute, il y a des mesures à prendre, non pour empêcher les crues, ni les débordements, mais pour en atténuer les maux. Il y a à élargir avant tout les débouchés de l'aval, là où, comme pour les cas de la Senne et de l'Escaut supérieur, on a, par des travaux d'art, facilité l'écoulement rapide des crues à l'amont, sans se préoccuper des conséquences pour l'aval. Faut-il pour cela essayer de supprimer les crues elles-mêmes? Ce serait une tentative vaine et qui ferait dépenser beaucoup d'argent sans résultat appréciable.

Mais il est encore possible d'atténuer la hauteur des crues et d'en abrégier la durée par l'ouverture, en temps utile, des écluses, barrages ou vannes des moulins ou retenues; par l'abaissement des routes, chemins ou digues que l'on aurait, mal à propos, surélevés dans les bas-fonds par où les eaux des crues doivent s'écouler ou par l'établissement d'aqueducs sous ces travaux.

On peut aussi atténuer les pertes et les désagréments des crues dans les villes situées le long des fleuves ou à travers de leurs vallées en élargissant les débouchés ou en en créant de nouveaux et en surélevant les habitations, de façon que les caves seules soient exposées à l'inondation. Dans quelques

localités, les autorités communales devraient prévoir les cas d'invasion des rues par les eaux, et combiner d'avance les meilleurs moyens de communications ou de sauvetage par des passerelles mobiles, de cordes de halage, de bacs ou tous autres expédients que l'on ne peut pas toujours improviser à l'instant même.

Si les inondations sont aggravées par des travaux d'art construits sans prévoyance ou sans études d'ensemble, il y aurait économie évidente à les modifier, de façon à permettre l'écoulement rapide des eaux dès le début des inondations.

L'établissement d'un service technique spécial pour nos deux grands bassins hydrauliques, la Meuse et l'Escaut, amènera, nous n'en doutons pas, d'ici à quelques années, une étude complète et approfondie de tous les détails relatifs à ces questions. Pour la Senne, notamment, sur laquelle les premières études sont dirigées, on s'empressera, sans aucun doute, d'élargir ses débouchés dans la Dyle et le Rupel.

Il nous a paru utile de présenter ces observations dans le rapport, afin d'éviter, à l'avenir, des interpellations oiseuses sur des accidents qu'il est impossible d'éviter, même au prix des plus grands sacrifices.

La section centrale approuve donc les crédits réclamés pour le rétablissement et la consolidation des chemins de halage le long des fleuves et des rivières navigables où ils auraient été détruits, et elle appelle l'attention des ingénieurs chargés de ce service sur la question du niveau où ils pourront être établis sans resserrer trop longtemps les eaux d'inondations.

La section admet le crédit pour l'établissement de maréographes pour l'Escaut. Elle n'a toutefois pas compris pourquoi l'administration s'est tout à coup décidée à en établir quinze avant d'en avoir essayé deux ou trois sur les points reconnus les plus intéressants. Aucune indication n'est donnée dans la note explicative sur le personnel qui surveillera ces maréographes, ni sur la dépense permanente ou temporaire que ce personnel exigera, ainsi que celui de la ligne télégraphique fluviale qui s'étendra de Gand à la frontière néerlandaise.

Avant de quitter la 3^{me} section du chapitre II, nous renouvellerons la remarque présentée dans le rapport de l'année dernière sur l'utilité, pour ne pas dire la nécessité, de donner de temps à autre, tous les cinq ans, par exemple, un tableau des travaux d'entretien ordinaire ou extraordinaire exécutés au moyen des crédits budgétaires ou extraordinaires, de façon que la Législature puisse contrôler les dépenses faites et les résultats obtenus. L'administration elle-même trouverait dans ces tableaux des indications précieuses sur l'efficacité des travaux et parfois sur leur utilité plus ou moins réelle.

Répondant à une question verbale de la section centrale, l'honorable Ministre dit que les crédits réclamés pour les chemins de halage s'appliqueront à tous ceux qui ont été détériorés par les crues.

Quant aux attérissements de la Dendre, la Compagnie qui exploite cette canalisation a déjà mis la main à l'œuvre pour les enlever; elle a tout intérêt à ne pas laisser chômer la navigation, source de ses bénéfices.

Ici se place la question suivante posée par la section centrale et la réponse du Ministre.

QUESTION.

Où en est la construction des ponts sur le canal de Bruxelles à Willebroeck, dans le prolongement du boulevard d'Anvers, pour lesquels un crédit d'un million a été voté l'année dernière?

RÉPONSE.

Les travaux à exécuter, pour raccorder au boulevard d'Anvers le boulevard Léopold II, ont été entamés. Le voûtement de la Petite-Senne sur une longueur de 130^m est exécuté. Cet ouvrage et quelques travaux accessoires ont coûté 217,674 francs; on a acquis des terrains pour 316,708 francs; il ne reste donc plus de disponible sur le crédit de 1,000,000 de francs qu'une somme d'environ 263,000 francs.

On sait qu'une partie du projet consiste à rectifier le canal de Charleroi à sa rencontre avec le boulevard, et à le diriger dans le bassin de la voirie.

L'Administration des ponts et chaussées s'occupe de la rédaction des plans définitifs de cette partie du projet. — Quant aux ponts à construire sur le canal de Willebroeck, elle en poursuit également les études, en recherchant les dispositions qui permettraient de tenir l'un des ponts constamment fermé, sans nuire aux intérêts de la navigation.

Mais la ville de Bruxelles a soulevé contre le projet diverses objections, notamment à raison du passage des bateaux par le bassin de la voirie et des difficultés qu'offrirait pour la navigation sur le canal de Willebroeck, l'entrée des bateaux venant dudit bassin.

Deux fonctionnaires du Département furent chargés de se mettre en rapport avec les délégués de la ville pour aviser au moyen d'aplanir le différend. Les explications échangées amenèrent une entente complète. Mais quand l'affaire fut soumise au conseil communal, dans sa séance du 2 août 1880, tout fut remis en question.

Par suite, de nouveaux pourparlers ont été engagés avec l'Administration communale par des fonctionnaires des ponts et chaussées. Ceux-ci viennent de faire connaître au Département qu'aucune négociation sérieuse ne pourra être entamée qu'après la reconstitution du collège échevinal.

La section centrale ne peut que regretter les retards que subit l'exécution des travaux nécessaires à la jonction du boulevard d'Anvers au boulevard Léopold II.

Les engagements du Gouvernement à cet égard remontent très-haut. C'est un arrêté royal du 30 novembre 1871 qui a déclaré que le boulevard Léopold II ferait partie de la grande voirie et que sa largeur serait portée à 45 mètres. Cet arrêté impliquait la construction des ponts sur les canaux qui séparent les deux boulevards.

Ce n'est que l'année dernière que le Gouvernement a sollicité les fonds nécessaires à ces travaux, et il est juste de reconnaître que le Département des Travaux publics a mis immédiatement la main à l'œuvre.

Mais la dépense faite restera absolument stérile si elle ne reçoit son complément nécessaire.

Le voûtement de la Sennette est inutile, s'il n'est suivi du voûtement ou de la construction des ponts sur le canal de Charleroi.

Les travaux semblent pouvoir être exécutés même sans le concours de la ville de Bruxelles, qui du reste, après les avoir approuvés, ne semble pas pouvoir y faire opposition. S'il est nécessaire d'exproprier quelques bâtisses ou même le bassin de la voirie, il n'y a là que des points d'intérêt privé de la compétence des tribunaux.

Il en serait autrement de la construction des ponts du canal de Willebroeck quoique une prompte solution soit aussi désirable. Dès que le passage au-dessus du canal de Charleroi sera assuré, la communication sera directement établie entre les deux boulevards. Elle laissera à désirer sans doute au-dessus du canal de Willebroeck, mais il pourra être avisé à ce qui sera la meilleure solution, sans que rien soit compromis par les autres travaux qui sont indispensables dans toutes les hypothèses.

Il semble donc qu'il y a dans la nécessité pour l'État de ne pas laisser improductives les dépenses faites, une raison de plus de ne pas ajourner les travaux du canal de Charleroi.

Une solution, tout au moins provisoire, et laissant tout le temps nécessaire à l'étude de projets définitifs prévoyant l'avenir du port de Bruxelles a été soumise à l'administration. Elle consisterait à faire déboucher le canal de Charleroy dans le grand bassin du commerce en attendant que l'on ait décidé la construction de nouveaux bassins dans les prairies à gauche du canal de Willebroeck.

On pourrait construire, en même temps, la jonction avec le bassin de la voirie. On aurait ainsi deux débouchés dans le canal de Willebroeck.

Le projet de Budget ni les amendements ne contiennent aucun crédit, et les notes explicatives aucun renseignement sur la suite donnée aux négociations avec le Gouvernement français au sujet des eaux que les usines françaises déversent dans la Lys, l'Escaut ou leurs affluents, et qui les corrompent au point de compromettre la santé publique dans notre pays.

La France tolérerait-elle un état de choses semblable s'il venait de notre pays? Non, sans doute, et elle aurait raison, et nous ajoutons que nous nous empresserions d'y mettre fin sans attendre d'y être sollicités par nos voisins.

Pourquoi l'administration française a-t-elle besoin de plusieurs années pour remédier à un état de choses devenu intolérable? De quel droit laisse-t-elle empoisonner nos eaux? Y a-t-il impossibilité matérielle, absolue? Non, évidemment, car les Anglais ont depuis longtemps déjà apporté un remède efficace à la corruption des eaux par les usines, au point que les rivières les plus contaminées il y a vingt ou vingt-cinq ans sont redevenues salubres et poissonneuses.

Le remède a été bien simple : la loi a défendu aux usiniers de contaminer les eaux publiques, et les usiniers ont fait ce qu'il fallait pour ne plus

enfreindre les lois et encourir les dommages et pénalités établies par elles. Ils ont presque toujours trouvé profit et avantage au lieu des pertes qu'ils craignaient.

Ce qui est possible en Angleterre, l'est certainement en Belgique et en France.

Nous appelons de nouveau sur ce point l'attention la plus sérieuse du Gouvernement.

D'après la dépêche adressée à M. le Ministre des Affaires Étrangères de France par son collègue des Travaux publics, la Compagnie générale des eaux de France étudiait, il y a deux ou trois ans déjà, une solution. Elle devait faire bientôt des propositions aux municipalités. Devons-nous attendre qu'une société particulière, sans caractère public, sans responsabilité publique, ait fait et terminé des expériences quelconques, faites, sans nul doute, au point de vue de ses intérêts propres, pour obtenir une solution?

La déodorisation des eaux contaminées est un procédé simple, facile, peu coûteux, qui, peut-être, ne donne pas de profits industriels, mais qui assainit les rivières; pourquoi ne l'emploie-t-on pas à Roubaix, Tourcoing et Lille?

L'honorable Ministre des Travaux publics saisira, sans doute, l'occasion de la discussion de son Budget pour donner à la Chambre des explications précises sur les questions soulevées l'an dernier à l'occasion de son Budget par les canaux houillers, c'est-à-dire l'élargissement du canal de Charleroy, et le canal du Centre à Mons. Où en sont aujourd'hui les études, les avant-projets ou les projets définitifs?

4^{me} SECTION. — PORTS ET CÔTES.

A. Les crédits proposés pour le port d'Ostende sont : 131,000 francs à l'ordinaire et 105,000 francs aux charges extraordinaires et temporaires; 2,500 francs sont pétitionnés par amendement pour l'amélioration de l'appareil d'éclairage du phare, total : 238,500 francs. L'an dernier ces crédits s'élevaient à 266,000 francs. Les explications fournies ne disent pas si la somme de 100,000 francs demandée pour la continuation des travaux de creusement et d'approfondissement du bassin de retenue de l'écluse de chasse française suffira pour compléter ce travail, ni ce que celui-ci doit coûter en tout. Si ces travaux sont nécessaires ou simplement utiles, ne vaudrait-il pas mieux et ne serait-il pas plus économique de les achever dans le plus court délai possible? Votre section centrale n'a, Messieurs, aucun élément pour répondre à une question de cette nature et qui se reproduit souvent au Budget des Travaux publics.

Il est demandé, en outre, 70,000 francs pour la construction d'un bâtiment pour le service du pilotage et de la police maritime.

Sous le bénéfice de ces observations et de celles faites les années précédentes, la section adopte ces crédits

B. 45,000 francs à l'ordinaire et 171,500 francs à l'extraordinaire, plus 35,000 francs pour travaux d'amélioration, et 75,000 francs pour un nouveau phare à l'est du port sont demandés pour Nieuport, total : 326,500 francs.

Aucune indication n'est fournie sur les résultats des travaux exécutés dans le courant du dernier exercice, ni sur l'emploi du crédit de 1,000,000 de francs voté pour la construction du bassin à flot décrété. Quels résultats ont donné les dragages entrepris l'an dernier et qui doivent être continués cette année? Va-t-on faciliter l'écoulement des eaux de l'Yser en redressant le lit vers la mer?

On a transformé en épis maçonnés une partie des épis en fascines qui longent les estacades. Les résultats sont, paraît-il, favorables.

L'achèvement de ces travaux ainsi que le prolongement de la jetée basse ouest rendra la plage de Nieuport plus unie et moins ravinée tout en mettant le chenal à l'abri des ensablements. Il semble, d'après les exposés des projets de travaux à Nieuport, et les notes explicatives annuelles, que l'on n'ait pas encore arrêté un plan d'ensemble de travaux bien fixe et bien certain. Ce plan doit être dressé le plus tôt que possible. Veut-on faire le port projeté, ou n'est-ce qu'un projet en l'air? Si l'on a un but, qu'on le poursuive avec suite, méthode et énergie. Si on n'en a pas, qu'on le dise sans réticence.

Ce qu'on peut affirmer dès maintenant, c'est qu'aucun port sur la côte belge ne pourra être maintenu en état de service régulier, à toute marée, si les estacades ne sont poussées jusqu'aux fonds de 5 à 6 mètres au moins. En Hollande, on les a poussées jusqu'aux fonds de 8 mètres, à marée basse.

C. Blankenberghe demande 135,000 francs, dont 100,000 francs à l'extraordinaire; ces sommes s'ajoutent chaque année les unes aux autres et finissent par former un gros capital. Blankenberghe, en dehors des bains, reproduira-t-il jamais les sommes dépensées pour un port de refuge dont les pêcheurs de la place usent eux-mêmes très-peu? Faute d'avoir prolongé les estacades assez loin, le chenal, malgré les chasses, s'ensable constamment. S'il faut reconstruire ce port chaque année, quelle est son utilité?

D. A l'article des côtes, 150,000 francs à l'ordinaire et 150,000 francs à l'extraordinaire, total : 300,000 francs, plus 240,000 francs à l'article 40 pour continuation des perrés à l'est de Blankenberghe pour travaux de défense des dunes à l'ouest d'Ostende et pour pavements des terres-pleins.

La plupart de ces travaux sont de luxe ou d'agrément, leur excuse ne peut être que la mise en valeur des dunes en arrière si elles appartiennent encore au Gouvernement.

Quand ces localités n'étaient pas devenues des stations balnéaires, les côtes se défendaient parfaitement sans perrés et sans terres-pleins. Ceux-ci n'ont besoin de perrés que parce qu'on les établit sur la laisse de mer.

A Middelkerke, Nieuport-Bains et La Panne, l'État ne fait aucune dépense de ce genre et les côtes s'y maintiennent parfaitement.

Sous réserve de ces observations, les articles 37 à 41, ainsi que les amendements, sont votés par la section.

5^{me} SECTION. — FRAIS D'ÉTUDES, D'ADJUDICATIONS, ROUTES ET TRAVAUX HYDRAULIQUES,
CHEMIN DE FER EN CONSTRUCTION.

L'article 42 est adopté bien que, comparé aux chiffres des Budgets antérieurs, ils paraisse fort élevé. Il serait fort utile, pour ne pas dire indispen-

sable de fournir pour le Budget prochain un état des dépenses faites au moyen de ce crédit en 1880 et 1881.

ART. 45. — La note explicative des amendements se borne à annoncer que le crédit extraordinaire primitivement fixé à 10,000 francs est porté à 34,500 sans donner aucune justification. La section centrale décide qu'une demande sera faite à cet égard dans la discussion du Budget.

6^{me} SECTION. — PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Le rapport de la section centrale de l'année dernière constatait sur cette section une augmentation de 106,210 francs ; cette année on y ajoute 41,650 francs sur l'article 45 et 550 sur l'article 46, soit 42,200 francs d'augmentation sur le Budget précédent, 148,410 francs sur celui de 1879 et 612,776 francs depuis 1870.

Il y a lieu de se demander si l'on suit une marche bien rationnelle en augmentant sans cesse le personnel des ponts et chaussées. Ne vaudrait-il pas mieux de le rétribuer plus largement et d'augmenter les heures de service ?

L'industrie privée exige de ses agents plus de travail que n'en demande l'État, aussi paye-t-elle mieux ses serviteurs utiles.

On pourrait réduire considérablement et utilement la paperasserie officielle qui absorbe la plus grande partie du temps des fonctionnaires. Les bureaux, les archives sont encombrés et le temps le plus précieux des fonctionnaires absorbé par des montagnes de papiers inutiles la plupart du temps.

Il y a là des réformes sérieuses et urgentes à apporter.

7^e SECTION. — SERVICE DES BATIMENTS CIVILS.

Les articles 48 et 49 sont augmentés cette année de 8,400 francs pour augmenter d'un architecte et d'un conducteur le personnel de service qui n'existe que depuis quelques années et qui coûte déjà 80,400 francs.

Les observations précédentes s'appliquent également ici, on augmente trop facilement le nombre des fonctionnaires. Il vaudrait mieux augmenter leurs émoluments en exigeant plus de travail et plus d'assiduité.

La récapitulation des dépenses du chapitre II donne une augmentation de 399,200 francs au lieu d'une diminution de 4,475 annoncée dans le projet primitif de Budget, soit une augmentation totale de 403,675 francs, dont la plus grande partie (278,600 francs) est absorbée par les services des canaux et rivières.

CHAPITRE III.

MINES.

Les articles 50 à 57 sont majorés par amendements d'une somme de 35,900 francs sur le projet primitif qui lui-même était déjà majoré de 17,800 francs sur le Budget précédent, augmentation totale 53,700 francs.

Ici, il s'agit à concurrence de 12,500 francs d'augmentation de traitements du personnel dans le but d'améliorer sa position et de mieux rémunérer d'anciens services. Nous ne pouvons qu'applaudir à ces mesures pourvu que le travail ne diminue à mesure que les appointements sont augmentés.

La section renouvelle la question posée l'année dernière à propos des sommes considérables que continue à absorber la carte des mines qui, depuis plus de trente ans qu'elle est commencée, devrait être achevée et parachevée.

Il y a lieu de faire connaître, par un rapport spécial et détaillé, où en est ce travail et ce qu'il doit coûter encore.

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER.

Les amendements proposés au projet primitif du Budget des Travaux publics, portent principalement sur l'article Chemins de fer. L'augmentation sur les premières propositions est de 3,944,643 francs portant sur toutes les sections, mais principalement sur la 3^{me}, *Traction et matériel*. Sur cette augmentation, 158,150 francs proviennent du transfert, des chapitres I et VI au chapitre IV, des services de la Régie (art. 2, 3 et 4) et de l'exploitation commerciale des paquebots de l'État (art. 95, 96, 97 et 99), ainsi que cela est indiqué dans la Note explicative (page 16).

Toutefois, les crédits demandés pour 1881 sont inférieurs de 3,924,279 francs à ceux qui ont été alloués pour l'année 1880 (abstraction faite des transferts) à raison du trafic et des mouvements extraordinaires et peu réguliers occasionnés par les fêtes nationales de 1880 et des Expositions successives de l'agriculture, de l'industrie et des arts à l'occasion du cinquantenaire de 1850.

Par contre les recettes de l'année 1880 ont été notablement supérieures aux prévisions et à celles des années précédentes.

Les augmentations demandées portent sur la première section, *Traitements et salaires*, 51,700 francs, expliquées par des extensions de cadres jugées nécessaires en 1880 par les raisons indiquées ci-dessus, mais qui paraissent devoir être ramenées en 1881 aux proportions des augmentations nécessitées exclusivement par l'extension donnée au réseau des lignes exploitées.

La tendance des administrations publiques est d'élargir sans cesse leurs cadres, afin d'augmenter les chances d'avancement rapide. Pour justifier ces besoins de personnel nouveau, on multiplie outre mesure la correspondance et la paperasserie inutile, superflue et encombrante. Il y a là un écueil véritable à éviter, et, dans l'opinion de la section centrale, le personnel extraordinaire et provisoire enrôlé, en 1880, pour répondre à des travaux provisoires et temporaires devait suffire amplement et pendant longtemps à toutes les extensions de services nécessitées par l'ouverture de nouvelles lignes ou par l'accroissement du trafic.

Il y a lieu, dans l'opinion de la section centrale, d'appeler sérieusement l'attention de l'administration supérieure sur les moyens de réduire et de supprimer, dans la plupart des cas, la correspondance entre les chefs de service qui ont leurs bureaux dans les mêmes bâtiments ou dans la même ville. Des conférences ou des réunions hebdomadaires ou journalières, dans lesquelles les affaires se régleraient à l'instant, sans lettres et sans signatures, devraient être établies soit avant, soit après les heures de bureau ou de travail.

Il y a lieu aussi d'exiger du personnel de l'État un service plus complet, sauf à améliorer les traitements et à payer le temps exigé en plus. Dans beaucoup de bureaux on commence le travail trop tard, on le finit trop tôt.

A ce propos, l'attention de la section centrale s'est portée sur un incident qui s'est produit au commencement de l'année :

Une fédération des employés du Département des Travaux publics, paraissant vouloir se fonder dans un but de mutualité et de coopération, a révélé des tendances d'opposition et d'immixtion dans l'administration des chemins de fer.

Cette fédération constituait un véritable danger, au point de vue de l'ordre et de la discipline. Il était nécessaire d'y mettre un terme.

Le Ministre responsable a, comme c'était son devoir et son droit, pris les mesures nécessaires pour faire cesser cette tentative d'usurpation de droits qui n'appartiennent qu'au Gouvernement et aux Chambres, et non à des fonctionnaires ou employés salariés pour remplir certains devoirs déterminés par les règlements et par les lois.

Admettre un seul instant que les lois, les règlements, ou même les ordres des supérieurs puissent être discutés par des subordonnés, quelque nombreux qu'ils puissent être, c'est admettre qu'il y aurait en Belgique d'autres pouvoirs que ceux établis par la Constitution et les lois — ce serait la destruction de toute notion de hiérarchie et de subordination, ce serait entrer à pleines voiles dans l'anarchie. En effet, qu'advierait-il s'il se formait des fédérations adverses ou concurrentes?

Nous approuvons donc le Ministre des Travaux publics d'avoir arrêté, dès le début, un mouvement qui se produisait d'une façon contraire à toute tradition administrative (1).

Les articles 59, 65, 69, 74 et 81 du Budget donnent le montant des salaires des agents payés à la tâche ou à la journée dans les diverses sections du chapitre IV, chemins de fer. Ils s'élevaient dans le projet du Budget déposé en février 1880 à 25,312,092 francs; ils sont portés par les amendements à 26,905,952 francs, soit une augmentation de 1,593,860 francs sur les propositions primitives.

(1) Le tableau des traitements alloués aux fonctionnaires et employés des chemins de fer belges (État et compagnies) que nous donnons aux annexes (page 110) permettra à la Chambre de se rendre un compte exact de la position financière faite à nos employés.

Les ouvriers payés à la tâche ou à la journée sont les agents directs de la production; plus on peut en employer utilement, et plus la production augmente en même temps. Il n'en est pas toujours de même des fonctionnaires qui, tout indispensables qu'ils soient, peuvent être limités en nombre sans rien diminuer de la force et de l'efficacité de l'établissement.

Plus le réseau s'étend, plus le nombre et l'étendue des gares et stations s'augmente, et plus aussi le nombre des agents de travail doit s'agrandir. L'économie consiste, dans cette branche des dépenses d'exploitation, comme, du reste, dans la plupart des autres, à utiliser complètement le travail par une bonne et judicieuse organisation. Peu ou point de bras inutiles, assigner à chacun sa tâche d'une façon stricte et précise et exiger sévèrement et sans excéder les forces de personne, l'accomplissement des devoirs qui incombent à chacun, telle est et doit être la règle.

Avoir de bons ouvriers et des agents capables, leur donner un juste salaire, telle est la règle à imposer partout. Dans cette matière surtout, la règle la plus sévère sera acceptée sans murmure, si elle est appliquée d'une façon juste, loyale et égale pour tous.

Il faut écarter systématiquement les petits tyranneaux d'atelier et réprimer d'une façon énergique toute exploitation qui serait tentée par eux sur les salaires, de quelque manteau qu'elle se couvre.

Un certain nombre d'agents sont parfois soumis à un travail excessif surtout s'il est accompagné d'une tension d'esprit constante. D'eux dépendent souvent la sécurité des personnes et la conservation des valeurs parfois considérables confiées à leur vigilance. Le système des *quarts* adopté sur les navires en mer, pourrait être appliqué à cette partie du personnel. On peut exiger quatre heures consécutives d'attention surtout si l'on alterne les quarts de nuit.

Cette remarque s'applique plus particulièrement aux aiguilleurs et aux agents des services de nuit.

La section centrale appelle l'attention toute spéciale du Ministre sur la question si importante des salaires et du travail dont ils sont la compensation. Elle adopte sous le bénéfice de ces observations les articles indiqués 59, 65, 69, 74 et 80.

L'article 60, *Matériel et fourniture de bureau* pour tous les services est augmenté de 126,640 francs. Cette augmentation n'est pas justifiée par la note préliminaire, elle ne semble pas proportionnée à la faible extension qu'ont reçue les lignes en exploitation.

L'article 71 comprend les combustibles, graisses, huiles, etc., nécessaires à la traction des trains. L'augmentation proposée est de 955,230 francs sur le chiffre primitif du Budget, 3,554,500 francs, reproduction de l'allocation votée l'an dernier. C'est environ 25 p. % de plus qu'au Budget précédent. Cette augmentation, dit la Note justificative, est due, en partie, à la hausse qui s'est produite dans le prix des charbons à la fin de 1879 et en partie à l'extension du trafic réalisée depuis février 1880.

Néanmoins cette allocation est inférieure de près de *un million* à ce qui avait été demandé et voté pour l'exercice de 1880 en prévision des fêtes du cinquantenaire. La Note ne dit pas si ce million a été utilisé et s'il a suffi.

La section, n'ayant sous les yeux que le compte rendu de l'exploitation en 1879, n'a pas tous les éléments nécessaires pour juger des besoins de 1881. L'intervalle de plus d'une année qui s'écoule toujours entre la production du compte rendu de l'exploitation et la discussion du Budget des Travaux publics rend extrêmement difficile le contrôle sur cette partie des dépenses des chemins de fer de l'État.

Voici les éléments que nous trouvons dans les deux derniers comptes rendus :

Combustibles.

	CONSUMMATION.	PRIX MOYEN.	SOMME.
	—	—	—
Houille . . . 1877	tonn. 486,991	fr. 8 61	fr. 3,677,185
— . . . 1878	» 461,141	» 6 67	» 3,075,253
— . . . 1879	» 521,775	» 6 19	» 3,226,081

Éclairage.

	1877.	1878.	1879.
	—	—	—
Dépenses. . . .fr.	655,380	594,362	555,655

Graissage.

—	744,520	731,967	680,095
-------------	---------	---------	---------

Totaux de l'article 71.

—	5,285,263	4,658,480	4,725,231
-------------	-----------	-----------	-----------

Il résulte de ces données que pour la houille, le prix a diminué notablement sur 1877, de fr. 2 42 c^s, par tonne, et, sur 1878, de 48 centimes.

La consommation qui avait diminué, en 1878, de 25,880 tonnes sur 1877, probablement par suite de la crise industrielle et commerciale, s'est relevée en 1879 de 40,634 tonnes. La dépense néanmoins ne s'est relevée que de 150,828 francs par suite de la réduction du prix moyen.

Rien ne montre mieux que ces chiffres les aléas divers auxquels est soumise l'exploitation des chemins de fer. La houille peut remonter aux prix de 1875-1874. Les tarifs restant les mêmes, la dépense serait doublée ou triplée.

ART. 72. — *Entretien, visite, réparation et renouvellement du matériel,*
divisé en deux lettres : 7,785,300 francs.

Nous avons cherché à nous renseigner sur l'emploi de cette somme dans les comptes rendus des années antérieures : en 1878, le relevé des dépenses effectuées dans tous les ateliers de réparation et d'entretien du matériel roulant, donne le chiffre fr. 16,278,638 71 c^s; en 1879, ce même relevé monte

à fr. 19,178,240 22 c^s. Cette différence énorme entre les chiffres demandés au Budget et dépensés, en réalité, dans les grands et petits ateliers de réparation et d'entretien du matériel, nous a fait demander à l'honorable Ministre des Travaux publics une explication que nous ne pouvions trouver ni dans la Note préliminaire, ni dans la Note explicative des amendements. Les lettres suivantes donnent en partie les explications demandées :

« Bruxelles, le 19 mars 1881.

*A Monsieur LE HARDY DE BEAULIEU, vice-Président
de la Chambre des Représentants.*

» MON CHER COLLÈGUE,

» Vous m'avez demandé de vous donner quelques explications au sujet d'un défaut de concordance que vous avez remarqué entre les dépenses afférentes aux ateliers de réparation, telles qu'elles sont renseignées au compte rendu des chemins de fer et l'allocation spéciale portée au Budget pour l'entretien du matériel.

» Je m'empresse de satisfaire à votre désir.

» Les tableaux formant les annexes XX et XX¹ du compte rendu indiquent le montant des dépenses de diverses catégories auxquelles ont donné lieu les travaux d'entretien et de réparation effectués dans chaque atelier.

» Ces dépenses comprennent :

» 1^o La valeur des matériaux employés. Ceux-ci sont acquis au moyen de crédits portés aux articles 61 et 62 du Budget;

» 2^o Les salaires prélevés sur l'article 59 (litt. b, c, d et e);

» 3^o Les frais généraux de surveillance imputés sur l'article 58 (litt. b et c).

» Comme vous le voyez, ces dépenses ne correspondent pas à une allocation spéciale du Budget; elles constituent une partie des charges qui incombent à plusieurs articles budgétaires.

» Au surplus, les tableaux dont je viens de parler ne sont publiés qu'à titre de renseignement et n'ont pas la valeur d'un bilan commercial. L'administration ne pourrait le produire au moyen des éléments de comptabilité dont elle dispose aujourd'hui.

» Mais j'ai prescrit, depuis quelque temps déjà, de mettre à l'étude un système de comptabilité qui permette d'établir des comptes réguliers de dépenses pour les différentes opérations du chemin de fer.

» Recevez, mon cher Collègue, l'assurance de mes sentiments dévoués.

» *Le Ministre des Travaux publics,*

» SAINCTELETTE. »

Sur l'observation que les articles visés dans cette réponse, savoir 58, 59, 61 et 62 ne se rapportent à aucun point de vue à l'article 72, j'ai reçu la lettre suivante qui donne une solution plus conforme aux chiffres, bien qu'elle ne s'adapte pas complètement au texte du Budget. Voici cette réponse :

« Bruxelles, le 26 mars 1881.

» *A Monsieur LE HARDY DE BEAULIEU, vice-Président
de la Chambre des Représentants.*

» MON CHER COLLÈGUE,

» Les chiffres des dépenses d'entretien du matériel relevés dans votre lettre du 13 mars se rapportant à l'année 1879, j'ai indiqué, dans ma réponse du 19 courant, les articles du Budget de cet exercice sur lesquels elles avaient été imputées.

» Dans le projet de loi et le tableau de développement qui accompagnent les amendements présentés au projet de 1881, la numérotation des articles a été modifiée.

» Les articles 58, 59, 61 et 62, cités dans ma lettre, correspondent aux articles 68, 69, 71 et 72 du projet de Budget de 1881, qui comprennent les crédits ci-après :

» ART. 68, litt. b, c fr.	975,346	»
— 69, litt. b, c, d, e.	10,185,825	»
— 71.	4,509,530	»
— 72.	7,785,500	»
	<hr/>	
ENSEMBLE. fr.	23,456,001	»
	<hr/>	

» Ce total dépasse le montant des frais d'entretien et d'amélioration du matériel, mais comme je l'ai fait remarquer dans ma lettre du 19 mars, ceux-ci ne constituent qu'une partie des dépenses auxquelles doivent pourvoir les crédits dont il s'agit.

» Recevez, mon cher Collègue, l'assurance de mes sentiments dévoués.

» *Le Ministre des Travaux publics,*

» SAINCTELETTE. »

Les sommes que nous avons relevées dans les tableaux des comptes rendus pour 1878 et 1879, sont celles qui sont dépensées dans les ateliers de réparation, nominativement cités, avec la dépense faite dans chacun d'eux. Le litt. b de l'article 68 indique les crédits nécessaires pour la surveillance du service et du petit entretien, dans les stations, les approvisionnements, etc., c'est-à-dire en cours de voyage. Je ne veux pourtant pas épiloguer sur les termes; il y aura lieu seulement, dans les prochains comptes rendus, de séparer les dépenses pour réparations faites en cours de voyage de celles faites dans les ateliers spéciaux de réparation.

ART. 69, litt. *b*. — Même remarque que pour l'article ci-dessus; il s'agit de l'entretien, visite et réparations ordinaires en cours de voyage, dans les stations.

Les lettres *c* et *d* seraient mieux à leur place dans l'article 72, ils semblent faire double emploi.

Quant au lettre *e*, il ne comprend que très-peu de veilleurs, pompiers, portiers et attachés à l'entretien et aux réparations du matériel; il comprend surtout le personnel attaché aux stations, gares et haltes.

L'article 71 ne se rapporte en aucune façon à l'entretien du matériel, au moins, si l'on en juge par son libellé, sauf peut-être la partie du combustible nécessaire aux ateliers, mais cela ne peut monter qu'à une faible fraction des 4,509,530 francs, compris dans cet article.

Ces observations prouvent que, pour permettre aux Chambres d'exercer un contrôle sérieux et facile des dépenses pour l'exploitation des chemins de fer, il faut que le compte rendu annuel, institué précisément pour permettre ce contrôle, se rapporte directement aux articles du Budget, et soit en concordance avec ces articles.

D'après ces observations, j'estime que les crédits demandés, en 1881, pour entretien, réparations, renouvellement et amélioration du matériel, tant dans les ateliers que dans les stations, en cours de voyage, s'établit comme suit :

ART. 68, litt. <i>b, c</i>	fr.	973,346	»
— 69, litt. <i>b, c, d</i> et partie de <i>e</i> (904,825)	„	7,183,825	»
— 72, litt. <i>a, b</i>	„	7,785,300	»
		<hr/>	
TOTAL.	fr.	15,946,471	»

Ce chiffre laisse encore une différence inexpliquée avec les sommes dépensées dans les ateliers de réparation et d'entretien.

On remarquera que l'entretien et les réparations importent le tiers de la dépense d'exploitation proprement dite.

4^e SECTION. — TRANSPORTS.

ART. 73. — Cet article présente une augmentation de 337,640 francs sur le crédit primitif demandé (8,002,500 fr. au lieu de 7,664,960).

Ce crédit sert à payer, outre la direction centrale du service, le mouvement et la surveillance des convois, le factage, les relations internationales, etc. C'est un service très-compliqué et très-étendu, d'une surveillance et d'un contrôle difficiles.

Pour ne citer qu'un exemple de la difficulté de contrôler certaines parties de ce service, on a nous désigné un agent à l'étranger qui s'arrangerait, dit-on, de façon à envoyer, par une direction concurrente à celle des chemins de fer de l'État qui le salarie, la plupart des wagons destinés au port d'Anvers, au nombre, assure-t-on, de 20 à 30 par jour.

Si ces faits étaient exacts, ils démontreraient l'inefficacité du contrôle au moins sur une partie de ce service. Le compte rendu ne donne que des indications très-peu précises sur ce point.

L'article 79 est destiné à payer l'usage du matériel appartenant à des compagnies étrangères ou à des particuliers.

Des réclamations ont eu lieu contre cet emploi de matériel étranger. Le public se laisse trop facilement émouvoir par les réclamations des intéressés qui, à un moment donné, n'ayant pas demandé du matériel en temps utile, n'ont pu en obtenir au moment désiré et livrer leurs marchandises au temps convenu. Ils oublient de dire qu'ils ont quelquefois attendu pour retenir les wagons nécessaires jusqu'à la dernière minute et qu'ils se plaignent, dès la première minute, du retard éprouvé.

Ces réclamations et ces plaintes aboutissent à demander sans cesse l'accroissement du matériel de l'État.

On oublie qu'à certains moments celui-ci à des milliers de wagons et des douzaines de locomotives en disponibilité avec leur personnel. Il ne sait qu'en faire; il ne peut les remiser sans encombrer les stations et les gares de formation. De là des dépenses qui augmentent le pour cent des frais d'exploitation.

Déjà, en 1878, les lignes de l'État belge étaient les plus fortement outillées du continent et même du monde entier, en matériel roulant et de transport; peut-être manquaient-elles d'un certain nombre de locomotives; mais les lacunes qui pouvaient exister se comblent chaque jour. Il n'y a pas d'année où les Chambres ne votent des millions pour compléter le matériel, car celui qui se détériore ou qui est détruit par accidents ou usure est toujours remplacé sur les fonds des Budgets annuels, ainsi que cela résulte des réponses suivantes aux questions posées par la section centrale :

QUESTION.

La section centrale demande l'état approximatif, au moins, jusqu'au 31 décembre prochain (*), du service du matériel roulant ou de chargement construit en vertu des crédits spéciaux votés en 1878, 1879 et 1880, ainsi que des contrats ou marchés en cours en vertu de ces mêmes crédits.

RÉPONSE.

Les commandes de matériel ci-après ont été faites sur les fonds votés depuis 1878, pour extension.

Loi du 5 juin 1878, § 16.

30 locomotives.
13 tenders.
1 voiture à vapeur.
173 voitures.
10 boxes (wagons pour chevaux).
515 wagons à marchandises.

Loi du 17 février 1879, § 2.

54 locomotives.
19 tenders.
1 voiture à vapeur.
30 voitures.
225 wagons à marchandises.
60 » pour la route.
10 » de secours.
5 » pour vérification des ponts à peser.

Loi du 4 août 1879, § 46.

20 locomotives.

(*) La plupart des questions avaient été adressées à la suite des réunions de la section centrale en décembre.

12 tenders.
199 voitures et fourgons.
1010 wagons.
20 camions-tapissières.

Loi du 23 mai 1880, § 8.

105 locomotives (marchés en cours d'exécution).
65 tenders » »
1800 wagons à marchandises.
68 » repris à la Société de Construction.

Loi du 26 août 1880, § 7.

95 locomotives (marchés en cours d'exécution).
55 tenders » »
1200 wagons » »

A la date du 11 décembre, il restait à fournir sur ces marchés :

134 locomotives dont 14 à fournir en décembre 1880.
112 tenders dont 24 » »
1188 wagons à marchandises dont 312 doivent être livrés pour le 31 décembre.

QUESTION.

Elle demande aussi l'état général résumé du matériel roulant des chemins de fer de l'État au 31 décembre 1880?

Existe-t-il un inventaire à une date précise du matériel roulant et d'exploitation des chemins de fer de l'État?

RÉPONSE.

Le matériel roulant se divise en deux grandes catégories, savoir :

Les véhicules *pour trains de voyageurs* et ceux *pour trains de marchandises*.

Les premiers comprennent généralement les véhicules qui, par leur destination, peuvent devoir entrer dans la composition des trains de voyageurs, soit : les voitures de toutes classes, les voitures-postes, cellulaires, funéraires, etc., et les wagons servant au transport des bagages, des chevaux et des marchandises à grande vitesse.

Le matériel des trains de marchandises se subdivise lui-même en deux catégories, savoir :

1° *Les wagons à marchandises* proprement dits, c'est-à-dire servant aux transports généraux à petite vitesse.

2° *Les wagons pour services divers* affectés à des transports locaux ou spéciaux, par exemple, les wagons utilisés sur les embranchements des charbonnages ou industriels et ceux servant au transport des matériaux de la voie (ballast, terres, etc.).

Les véhicules pour services divers sont généralement d'anciens wagons à marchandises devenus impropres au service commercial et appropriés et transformés en conséquence.

L'effectif de ces diverses catégories de matériel était au 1^{er} décembre courant :

Véhicules pour trains de voyageurs.	3,928
Véhicules pour trains de marchandises :	
Wagons à marchandises	32,829
Wagons pour services divers.	1,500
TOTAL.	<u>38,057</u>

Tenant compte des démolitions, transformations et fournitures probables en décembre, l'effectif approximatif, à la fin de ce mois, peut être évalué comme suit :

Véhicules pour trains de voyageurs.	3,923
Véhicules pour marchandises :	
Wagons à marchandises	33,134
Wagons pour services divers.	1,506
TOTAL.	<u>38,563</u>

Les situations qui précèdent ne comprennent pas les 340 wagons à marchandises que nous avons pris en location.

Le matériel roulant et d'exploitation est facturé aux agents qui en sont responsables.

Ceux-ci en dressent un inventaire général à la date du 31 décembre de chaque année. — Cet inventaire, établi en quantités et en valeurs, résume les mutations mensuelles ou trimestrielles dans les entrées et les sorties. Il est vérifié par le contrôle des matières et transmis à la Cour des comptes (art. 61 de l'arrêté ministériel du 1^{er} mai 1862 pris en conformité de l'arrêté royal du 10 janvier de la même année).

QUESTION.

Lorsque le matériel est détruit par suite d'accidents d'exploitation, sur quels fonds sont remplacés les wagons, locomotives ou trains détruits ?

RÉPONSE.

Tout le matériel détruit, — que ce soit par usure normale ou par suite d'exploitation — est remplacé sur fonds de renouvellement, art. 68, litt. d du Budget.

Les annexes XI, XII, XIII du compte rendu des opérations pendant l'année 1879, indiquent que le matériel d'exploitation des chemins de fer de l'État avait été augmenté, dans le cours de l'année, de 44 locomotives, 21 tenders, 239 voitures à voyageurs et 1,645 wagons à marchandises; le nombre total renseigné au 31 décembre étant de 1,149 locomotives, 3,443 voitures à voyageurs, y compris les trucs, boxes, bureaux ambulants et fourgons à bagages, 31,527 wagons à marchandises divers.

L'ensemble du réseau de l'État était donc pourvu à cette date d'une locomotive pour 2 kilom. $\frac{1}{10}^{\text{me}}$, et si l'on déduit les locomotives de garc, une pour 2 kilom. $\frac{1}{4}$. Il est bon toutefois de remarquer que ces 44 locomotives ont notablement augmenté la force effective de l'exploitation, car certaines sections ouvertes sont encore des impasses dans lesquelles le trafic, purement local, n'exige qu'un matériel très-restreint, tandis que d'autres sont des extensions ou des raccordements de petite longueur qui facilitent le trafic et permettent de tirer un usage plus complet du matériel existant. L'effectif moteur a donc été très-efficacement augmenté pendant l'exercice de 1879. Il ne l'a pas été moins dans l'exercice suivant comme le constatent les réponses aux questions ci-dessus relatées. L'État a, comme il l'indique, obtenu des crédits qui lui ont permis de mettre en adjudication 302 locomotives, 164 tenders, 402 voitures et 4,898 wagons, trucs, etc., ce qui portera, lorsque ce matériel sera livré, à plus de 38,500 wagons et autres véhicules à marchandises, le matériel dont disposera l'administration des chemins de fer de l'État pour une longueur de lignes de moins de 2,600 kilomètres, ce qui lui donnera près de 15 wagons par kilomètre en exploitation, nombre qui n'est atteint nulle part.

La question suivante a eu pour objet d'éclairer la section centrale sur l'une des causes signalées du manque de matériel.

Lorsque pour la plus minime réparation les locomotives, voitures, trucs ou wagons devaient être envoyés à vingt ou trente lieues de distance, il y avait nécessairement beaucoup de temps perdu; aujourd'hui le matériel peut être remis en service sans retards et sans attente.

QUESTION.	RÉPONSE.												
<p>Quelles mesures a-t-on prises pour activer les petites réparations au matériel roulant et pour éviter un long séjour dans les ateliers de réparation?</p>	<p>L'effectif du matériel pour trains de marchandises (wagons à marchandises et services divers) était approximativement de 34,569 véhicules au 11 décembre, y compris les 340 wagons qui nous sont donnés en location. Sur ce chiffre, 1,296 étaient immobilisés à la même date, savoir :</p> <table border="0" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: right;">VÉHICULES.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pour grandes et moyennes réparations</td> <td style="text-align: right;">617</td> </tr> <tr> <td>Pour petites réparations</td> <td style="text-align: right;">509</td> </tr> <tr> <td>Pour entretien courant</td> <td style="text-align: right;">81</td> </tr> <tr> <td>Pour levage</td> <td style="text-align: right;">89</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">TOTAL.</td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black; border-bottom: 3px double black;">1296</td> </tr> </tbody> </table> <p>Soit 3.74 p. % de l'effectif.</p>		VÉHICULES.	Pour grandes et moyennes réparations	617	Pour petites réparations	509	Pour entretien courant	81	Pour levage	89	TOTAL.	1296
	VÉHICULES.												
Pour grandes et moyennes réparations	617												
Pour petites réparations	509												
Pour entretien courant	81												
Pour levage	89												
TOTAL.	1296												

Cette proportionnelle est inférieure à celle qui est obtenue par les principales administrations de chemins de fer belges, françaises, anglaises et allemandes.

La situation du matériel de transport est donc très-favorable ; ce résultat n'a été atteint qu'au prix des plus grands efforts.

J'énumère ci-après les mesures qui ont été prises :

1° Le personnel ouvrier affecté à la réparation du matériel roulant a été augmenté, dans le courant de 1880, de 170 ouvriers, hommes de métier et manœuvres, qui ont été répartis notamment entre les ateliers d'Ans, Angleur, Anvers-Dam, Anvers-Est, Mons, etc.

Dans ce nombre ne sont pas comprises les extensions de personnel accordées au service des voitures et, entre autres, celle de 67 ouvriers autorisée pour assurer le nettoyage courant du matériel à voyageurs pendant la période des fêtes jubilaires ;

2° Certains ateliers ont été autorisés à travailler supplémentaires un quart ou un demi-quart de journée par jour ;

3° A l'aide du crédit de 850.000 francs mis à ma disposition par la loi du 4 août 1879, § 46, j'ai pu former, au commencement de l'année 1880, un stock de pièces de rechange qui a puissamment aidé à la réparation du matériel. En outre, pour parer à toute éventualité, un crédit de 21.000 francs (3.000 francs par district), prélevé sur le Budget, a été mis, au commencement de septembre, à la disposition des chefs de district, afin de leur permettre de se procurer, dans le commerce, les objets de rechange qui viendraient à faire momentanément défaut dans les magasins par suite de retard dans les fournitures.

Il a été établi un service central de répartition des approvisionnements ayant pour but de faire affluer ceux-ci vers les lieux où le besoin s'en fait sentir.

4° Les ateliers sont surveillés de très-près, pour que l'on en obtienne toujours une production en rapport avec l'importance des installations, de l'outillage et du personnel.

Il leur est recommandé de porter leurs efforts principalement sur les réparations de moindre importance, afin de diminuer ainsi le nombre de wagons immobilisés.

Pour bien apprécier la situation, il parait nécessaire de définir les catégories de travaux dont il est question plus haut et de déterminer, pen-

dant une période de courte durée, l'importance du matériel réparé et rendu au service.

On entend, par grandes ou moyennes réparations, les travaux qui demandent plus de 3 journées d'hommes de métier.

L'entretien courant ne réclame pas le concours d'hommes de métier; il se fait sur place par la substitution d'une pièce de rechange métallique à une autre pièce métallique brisée ou déformée.

Le levage comporte la visite ou le renouvellement des essieux et des roues, l'ajustage, la visite ou le renouvellement des coussinets, la vérification du parallélisme des essieux et du montage des plaques de garde, etc., etc.

Le travail effectué pendant la semaine du 4 au 11 courant, à midi, se décompose comme suit:

Véhicules qui ont subi :

a) Des grandes et moyennes réparations en même temps que le levage	218
b) Des petites réparations avec le levage	450
b') Des petites réparations sans levage.	1615
c) Des travaux d'entretien courant.	5701
d) L'opération du levage simple	107
	<hr/>
TOTAL.	8091

On voit par ces chiffres et par ceux exposés plus haut que le matériel en réparation se renouvelle continuellement, que l'immobilisation moyenne de chaque véhicule est de courte durée et que la réfection du matériel est assurée.

QUESTION.

Le personnel de la traction déjà, intéressé à l'économie du combustible, du graissage, etc., ne pourrait-il pas l'être à la conservation et au bon entretien du matériel roulant?

RÉPONSE.

Une somme de 100 francs par semestre et par district est allouée pour être répartie entre les machinistes de gare qui ont fait le plus preuve de prudence dans les manœuvres de composition et de décomposition des trains.

La prime semestrielle varie entre 10 et 20 fr. par machiniste; elle n'est acquise que pour autant que l'intéressé n'ait, pendant les manœuvres d'un semestre, occasionné aucune avarie au matériel roulant, par sa faute ou sa négligence.

Dans la situation actuelle du réseau, la dépense annuelle de ce chef est de 1,400 francs; elle est imputée sur l'article 68 du Budget (Salaires pour l'entretien du matériel).

La note explicative de l'article 79 (78 ancien) dit qu'il paraît utile de conserver, quelque temps encore, une partie du matériel de traction et de transport actuellement pris en location. Nous avons déjà expliqué l'an dernier l'avantage que possèdent les Compagnies anglaises de pouvoir augmenter leur matériel instantanément sans devoir augmenter leur capital immobilisé, puisqu'elles peuvent toujours trouver à louer pour quelque temps le matériel supplémentaire dont elles peuvent avoir besoin en cas d'accroissement momentané de leur trafic. Ici l'État ne trouve pas les mêmes ressources.

Il n'existe pas en Belgique de Sociétés organisées pour exploiter la location du matériel roulant des chemins de fer; les Compagnies concessionnaires, peu nombreuses, qui restent encore, ne sont pas outillées de façon à avoir un excédant de matériel en cas de reprise des transports; elles voudraient plutôt pouvoir en louer, dans ces moments, et nos ateliers de construction n'ont pas jusqu'ici trouvé avantageux d'avoir du matériel à l'avance qu'ils puissent vendre ou louer selon l'occasion et les besoins du commerce. S'il arrivait un jour qu'il y eût pléthore de matériel sur les chemins de fer de l'État, les ateliers de construction pourraient, pendant plusieurs années, être privés du débouché important qu'il leur offre.

De cette situation naît, de temps à autre, la nécessité d'avoir recours à l'étranger pour se procurer le matériel qui est réclamé par le commerce.

Par quels moyens peut-on parvenir à utiliser plus complètement encore le matériel? Il n'y en a pas de meilleur ni de plus efficace, d'après nous, que d'intéresser directement les transporteurs à charger et à décharger dans le plus bref délai possible. Les amendes, les frais, ne remédient qu'au mauvais vouloir; ce que le commerce cherche c'est de réduire ses frais.

Aucun remède n'est proposé ni indiqué quand, par la faute des agents de l'administration eux-mêmes, le matériel est laissé inactif ou fait des parcours inutiles et sans but; personne n'est en faute, dans ces cas, personne ne paye l'amende, le public seul en souffre.

Afin d'élucider cette question du matériel d'une façon complète, la section centrale a encore adressé au Ministre des Travaux publics les questions suivantes, l'une relative au matériel des particuliers admis à circuler sur les lignes de l'État, l'autre au matériel destiné aux transports périodiques des betteraves qui ne durent que pendant quelques mois chaque année.

QUESTION.

Quelles modifications sérieuses devrait-on apporter aux règlements et aux tarifs pour étendre l'emploi du matériel privé sur les chemins de fer de l'État ?

REPOSE.

L'article 2 des conditions générales de l'arrêté ministériel du 10 septembre 1872, réglant l'admission des wagons des particuliers sur les lignes de l'État, a été signalé comme pouvant être un obstacle à l'extension du matériel privé, en ce sens qu'il impose l'obligation à tout industriel d'avoir au moins dix wagons en service pour pouvoir bénéficier des redevances de location, de 4, 6 ou 8 centimes par heure, fixées à l'article 20 du dit arrêté.

Bien que jusqu'ici aucun arrêté nouveau n'ait été pris pour modifier officiellement l'obligation

prérappelée, l'administration a renoncé à appliquer, dans toute sa rigueur, la disposition dont il s'agit; et, récemment encore, elle a consenti à tenir compte des redevances en question pour un nombre de wagons inférieur au minimum fixé par le règlement.

D'un autre côté, l'article 21 du dit règlement a été interprété dans le sens le plus avantageux pour le propriétaire de wagons, et ce, en lui tenant compte des redevances de location, non-seulement pour le temps de séjour sur les lignes de l'État, mais aussi pour le nombre d'heures, de nuit comme de jour, accordé réglementairement pour le chargement ou le déchargement à l'établissement propriétaire.

Il en résulte que cette redevance est payée pendant l'année entière pour les wagons qui ne sont pas retirés de la circulation et qui sont utilisés régulièrement.

Ainsi établie, cette redevance constitue une rémunération suffisante pour l'intérêt et l'amortissement du capital engagé dans la construction des wagons.

L'indemnité due à titre de location au propriétaire de wagons agréés faisant l'objet d'un compte à part, il n'existe aucune raison pour ne pas appliquer aux transports effectués sur des wagons de l'espèce, les tarifs généraux en vigueur.

Il n'y aurait à examiner la convenance d'apporter certaines modifications aux tarifs en vue d'étendre l'emploi du matériel privé que s'il était question de tenir compte de cet emploi au moyen de réductions à consentir sur les prix des transports.

Or, telle n'est pas la pratique actuellement suivie et il ne semble pas qu'il y ait utilité à adopter un système de rémunération consistant soit en une réduction du prix de transports, soit concurremment en un abaissement de prix de transport et le paiement de redevances de location.

Au point de vue technique, on ne voit aucune mesure nouvelle pouvant utilement être prise pour faciliter l'extension du matériel privé.

Celui-ci est soumis, avant son admission, à un examen minutieux afin de l'assurer de son bon conditionnement.

On prend des dispositions pour que les différentes pièces de force, tels que tendeurs, chaînes de sûreté, ressorts, etc., soient soumises aux mêmes conditions d'épreuves que celles de notre propre matériel.

Les wagons des particuliers sont revêtus des

marques de l'État ; celui-ci assume la responsabilité des accidents qui peuvent y survenir et on les remet à l'échange aux correspondants de l'État, qui, dans ces conditions, les acceptent sans observation comme notre propre matériel.

La réponse indique parfaitement que le matériel livré par les particuliers ne jouit d'aucun autre avantage que celui de rapporter aux propriétaires un prix de location que l'administration juge suffisant pour couvrir l'intérêt et l'amortissement du capital. Les particuliers qui redoutent les embarras et les discussions, comme supplément, jugent que ce n'est pas assez ; de là leur abstention.

L'avantage pour l'État exploitant de chemins de fer d'attirer sur les lignes un nombreux matériel particulier serait de le décharger de l'obligation d'accroître sans cesse et toujours son capital immobilisé et d'être exposé, en cas de crise, à devoir laisser à découvert dans ses gares de formation et autres des milliers de wagons inactifs. Les particuliers propriétaires en chercheraient activement l'emploi et viendraient en aide à l'administration pour activer le trafic. Mais qui se donnera des soins et de la peine s'il n'y a profit ou intérêt ?

QUESTION.

A-t-on exécuté ou étudié un système de matériel qui permette de charger les betteraves ou autres produits agricoles au poids complet pour lequel les péages sont exigés ?

RÉPONSE.

Il n'a pas été étudié un système de matériel qui permette de charger les betteraves ou autres produits agricoles au poids complet pour lequel les péages sont exigés. Les wagons charbonniers à haussottes surélevées peuvent recevoir facilement 10,000 kilogrammes de betteraves.

Il est à remarquer que, pour les expéditions effectuées en service intérieur de l'État et en service mixte avec les Compagnies exploitant des lignes concédées en Belgique, de même qu'en service international avec la France et la Hollande, on n'exige pas un chargement de 10,000 kilogrammes par wagon employé, lorsqu'il s'agit de marchandises qui, comme les betteraves, pèsent au moins 200 kilogrammes par mètre cube. Il suffit aux expéditeurs, pour jouir des prix de transport de la 4^{me} classe des tarifs intérieurs et mixtes, de présenter une expédition comportant un poids maximum de 10,000 kilogrammes. Ils n'ont pas à s'inquiéter du nombre de wagons à employer pour le chargement. En résumé et sauf l'exception prévue par le littéra C de l'article 17 des conditions réglementaires, la taxe est appliquée sur le poids réel de l'expédition (avec un minimum de 10,000 kilogrammes) quel que soit le nombre des véhicules employés

conformément aux dispositions du 6^{me} supplément du tarif intérieur de l'État, dont ci-joint un exemplaire, les marchandises pesant au moins 200 kilogrammes par mètre cube sont taxées avec une augmentation de 50 p. 0/0 de leur poids jusqu'au maximum de 200 kilogrammes par mètre cube ou à raison d'un poids égal à la moitié du tonnage du matériel employé.

Il est fait exception à cette règle en faveur :

1° Du lin et du chanvre en paille qui ne sont, le cas échéant, taxés avec augmentation de leur poids réel que jusqu'au maximum de 4,000 kilogrammes par wagon de 10 tonnes employé ;

2° Des œufs, des laines lavées, des laines lavées à dos, des laines en suint, des laines artificielles, des peaux de moutons en laine, des déchets de laine ou de coton, des étoupes, des déchets d'étoupes et de lin en balles ou en bottes pressées et des plantes vivantes, qui sont admis à leur poids réel.

Des recommandations spéciales ont été faites aux chefs de service pour que l'on mette toujours à la disposition des expéditeurs, pour le chargement des marchandises volumineuses, les plus grands wagons, afin de leur permettre d'effectuer, autant que possible, des chargements d'un poids au moins égal à celui sur lequel la taxe doit être calculée.

Pour les transports effectués en service international vers l'Allemagne et la Suisse, on exige un poids de 10,000 kilogrammes par wagon employé.

Parmi les produits agricoles exportés, il y a à noter les chicorées séchées, expédiées des Flandres. Pour les transports de l'espèce, l'administration met à la disposition des expéditeurs des wagons à hauts bords, spécialement construits en vue des transports de coke, mais dont le nombre est suffisant pour assurer également les expéditions de chicorée. Ces wagons sont susceptibles de recevoir un chargement de 10,000 kilogrammes.

La section centrale apprend avec plaisir que l'administration des chemins de fer fait tous ses efforts pour faire plier les règles administratives aux besoins variés et sans cesse variables de l'industrie et du commerce. En ces temps de dépression agricole et industrielle, la moindre aggravation des frais devient onéreuse et une cause nouvelle de pertes et de stagnation; il est donc nécessaire que les transports des produits volumineux, mais de peu de valeur, ne soient pas surchargés en raison même de leur volume et de leur valeur peu considérable. La section espère que l'attention de l'administration restera

portée sur tous les détails de cette question des transports agricoles qui seront bientôt simplifiés et facilités, elle l'espère, par la création de chemins de fer vicinaux qui mettront toutes les localités un peu importantes en rapport avec le réseau principal des voies ferrées.

A cet ordre d'idées se rattache la question suivante posée par la section centrale :

QUESTION.

A-t-on pris des mesures pour permettre aux agriculteurs de charger ou de décharger leurs produits ou denrées dans des conditions de temps et de frais les plus économiques ?

RÉPONSE.

Le délai accordé pour le chargement et le déchargement des wagons est de 8 heures par jour. Ce délai, qui est d'application générale, a été fixé après mûr examen, et une longue expérience a démontré qu'il est suffisant. Il ne paraît pas possible de l'augmenter pour les produits agricoles, car cette mesure constituerait un privilège qui ne semble pas se justifier et dont le bénéfice ne tarderait pas à être revendiqué en faveur d'autres produits. Les heures de jour sont comptées comme suit : du 1^{er} avril au 30 septembre, de 6 heures du matin à 7 heures du soir; du 1^{er} octobre au 31 mars, de 7 heures du matin à 6 heures du soir, mais les chefs de station sont autorisés à apporter beaucoup de tolérance dans l'application du règlement en ce qui concerne les heures d'ouverture et de fermeture des gares et ils ne refusent au public aucune des facilités compatibles avec l'exécution régulière du service.

En cas de retard dans le chargement ou le déchargement des wagons, il est perçu une amende de 0,25 c^e par heure de chômage et par véhicule, mais lorsque les expéditeurs ou les destinataires ont des raisons à faire valoir pour être exonérés de cette pénalité, l'administration a pour habitude d'examiner leurs réclamations avec bienveillance; et quand le chômage ne lui a pas causé un grand préjudice, c'est-à-dire lorsque le matériel ne fait pas défaut, il est fait abandon de tout ou partie des amendes perçues pour des retards provoqués par des circonstances imprévues et indépendantes de la volonté des intéressés. Lorsque la pénurie de matériel se fait sentir, l'administration ne peut naturellement se montrer aussi indulgente, attendu que la célérité dans les opérations de chargement et de déchargement est l'une des conditions essentielles d'une bonne utilisation du matériel et que les amendes pour chômage ne compensent pas le préjudice causé par l'immobilisation des wagons. On ne rembourse alors les frais perçus que pour autant que les retards soient dus à des circonstances de force majeure.

Ce qui précède se rapporte aux conditions de temps dans lesquelles les opérations de chargement et de déchargement doivent s'effectuer.

Quant aux frais, on ne peut que s'en rapporter aux renseignements donnés en réponse à la question précédente.

Nous ne mettons pas un instant en doute la bienveillance et les excellentes intentions de l'administration centrale, guidée toujours par des intérêts impersonnels et d'utilité générale; mais la pratique est souvent, très-souvent, pour ne pas dire toujours, toute autre. Les chefs de station chargés de l'exécution craignent d'être accusés par leurs supérieurs, par leurs subalternes et même par leurs clients, de partialité pour la moindre faveur qu'ils accorderaient à l'un et que, dans des circonstances différentes, ils devraient refuser à l'autre. Là est la grande difficulté d'appliquer des règlements avec « douceur ».

Ils doivent être forcément appliqués avec rigueur par toute administration publique; c'est pourquoi les règlements doivent être justes et raisonnables dans leur principe et dans leur texte, afin de pouvoir être appliqués de la même façon à tous, même lorsque *summum jus est summa injuria*.

Mais il arrive aussi que les fonctionnaires ou employés des stations et du chemin de fer s'appliquent à eux-mêmes et seulement à eux, les latitudes accordées dans l'esprit des règlements et se permettent parfaitement de faire attendre le public au delà des heures réglementaires et de le congédier avant les heures inscrites aux règlements. Ce cas est plus fréquent que le contraire, bien qu'il soit juste de reconnaître, d'une part, que beaucoup de chefs de service soient très-obligeants et serviables et donneraient volontiers plus de latitude au public si leurs subordonnés ne s'y refusaient plus ou moins ouvertement; et, d'autre part, que le public est trop enclin à se relâcher de son côté de toute règle qui n'est pas sévèrement et strictement observée.

Dans les stations spécialement agricoles on pourrait donner toute satisfaction aux besoins, en faisant commencer les délais pour le chargement et le déchargement avec le jour pour finir au soir. On pourrait aussi payer seulement les heures supplémentaires pour les jours où elles seraient réclamées par le public. On pourrait, dans tous les cas, étudier ces questions et les résoudre par des essais faits sur divers points du pays.

Dans le même ordre d'idées la section centrale a posé les questions suivantes au Ministre des Travaux publics :

QUESTION.

Ne pourrait-on pas intéresser le chef et le personnel des stations ou gares à dépenser moins et à produire davantage; à servir le public plus rapidement; en un mot à faire produire au chemin de fer toute l'utilité et tous les avantages que le pays est en droit de réclamer de lui?

RÉPONSE.

L'administration a déjà tenté un essai du système préconisé ci-contre, en répartissant, sous forme de suppléments de traitement, pouvant varier avec l'importance et la durée du travail des agents, et à raison de leur zèle, de leur exactitude ou de leur esprit d'initiative (voir arrêté

royal ci annexé), le crédit alloué par la loi du 2 juillet 1875 pour le relèvement des traitements des employés inférieurs.

Cet essai, pratiqué pendant trois ans, n'ayant pas donné de résultats satisfaisants, les suppléments de traitement ont été supprimés (arrêté royal du 20 octobre 1879).

Cette réponse ne dit pas si l'essai tenté l'a été dans des conditions où il pût aboutir à un succès. N'a-t-on pas entouré les règles posées aux chefs de station ou autres fonctionnaires de conditions telles qu'ils ne pussent se mouvoir sans encourir des responsabilités ou des dangers dans le genre de ceux que nous avons indiqués plus haut? Les règles administratives ne comportent pas, il faut le reconnaître, les tempéraments, les complaisances, les petits services indirects et non tarifés qui peuvent venir en aide au commerce et compenser parfois des tarifs très-élevés. La section centrale de l'année dernière l'a déjà fait remarquer, rien ne sert d'avoir des tarifs bas ou modérés, si les difficultés et les frais accessoires viennent en détruire ou amoindrir les bienfaits. C'est en ce point que souvent des administrations privées sont supérieures aux administrations publiques.

QUESTION.

N'y aurait-il pas lieu de faire dresser, par chaque chef de station, un budget de ses besoins annuels, sous le contrôle des inspecteurs, de façon à éviter les retards produits par les voyages multiples et interminables de la moindre demande nécessaire, utile ou imprévue?

RÉPONSE.

I. En exécution du règlement organique de l'administration des chemins de fer, les chefs de service dressent annuellement les évaluations de dépenses de toute nature ressortissant à leur service. Ce travail, en ce qui concerne l'exploitation, est présenté sous forme de tableau dans lequel sont inscrites, sans exception, les stations composant chaque groupe; il renseigne, pour chacune d'elles et en détail, les besoins de service auxquels il faudra probablement pourvoir dans le courant de l'exercice.

Les chefs de service ne peuvent évidemment arrêter leurs évaluations sans tenir compte des exigences de service qui leur ont été signalées par les chefs de station.

Quant à imposer à ces derniers fonctionnaires la charge de dresser eux-mêmes un budget de leurs besoins annuels, l'utilité d'une semblable mesure n'a pas encore été reconnue.

Lors même que cette marche serait suivie, l'administration, qui a le devoir de veiller à ce que le service soit organisé aussi économiquement que possible, ne pourrait se dispenser de faire contrôler les propositions comportant un accroissement de dépenses. Non-seulement l'intérêt du Trésor l'exige, mais il y a là une question de responsabilité sur laquelle il serait superflu d'insister.

Le but que s'est proposé la section centrale en posant la question était de s'enquérir des moyens employés pour fournir aux chefs de station ce qui est nécessaire à l'exploitation de la partie de l'exploitation des chemins de fer de l'État confiée à leurs soins. Elle sait qu'une paperasserie énorme, exigeant beaucoup d'hommes et de temps, accompagne la demande du moindre objet nécessaire à une station.

Dans le système indiqué ci-dessus, les chefs de service dressent le budget de leur section dans laquelle se trouvent comprises des stations, haltes ou gares en nombre plus ou moins grand. Le chef ou l'inspecteur consulte, plus ou moins, les chefs de gare; mais sa fonction est de rogner les demandes de ses subordonnés autant que possible. La conséquence inévitable, c'est qu'au bout de quelque temps, les objets font défaut et que, pour en obtenir d'autres, il faut recourir à une correspondance sans fin qui absorbe le temps et l'intelligence des fonctionnaires.

Il en serait tout autrement si chaque chef de station, ayant dressé son budget sous le contrôle de ses supérieurs, pouvait se procurer sans perte de temps tous les menus objets qui lui sont nécessaires, sans avoir à passer par des magasins centraux et par une série de signatures sans fin. On affirme qu'il faut plus de quarante signatures et du papier en proportion pour obtenir une simple brosse-balai ou un paquet de fallots, valeur de quelques centimes pièce.

C'est ce que les Anglais appellent les beautés de la bureaucratie et ce qui exige des armées de commis que l'on ne sait où loger.

Il y aurait des abus, dit-on; peut-être bien; mais cela rappelle l'histoire des deux ou trois cents balais consommés en trop dans une de nos grandes usines, abus criant que l'on a réprimé en nommant un inspecteur à 1,200 francs, somme avec laquelle on pouvait payer largement tous les balais, y compris ceux consommés en trop. Et, chose remarquable, on a remarqué au plus prochain bilan que le total des balais consommés avait augmenté notablement et le prix aussi; mais l'administration avait la satisfaction de se dire qu'il n'y avait plus de balais perdus.

Les articles 58 à 80 sont relatifs aux dépenses d'exploitation des chemins de fer de l'État; ils s'élèvent ensemble, y compris les amendements, à 64,149,550 francs, portant une augmentation de 3,944,643 francs sur le Budget primitivement présenté en février 1880, mais non compris les crédits extraordinaires et complémentaires votés dans le cours de l'exercice au mois d'août dernier.

Leur ensemble forme la partie des dépenses administratives courantes de l'exploitation des chemins de fer belges; il constitue le Budget des dépenses des chemins de fer, si l'on peut donner ce nom à des prévisions aussi incertaines que celles d'une exploitation sujette à toutes les variations d'une entreprise industrielle et commerciale.

L'exploitation des chemins de fer comporte d'autres questions d'une nature financière et économique plus générale qu'il convient de placer dans un chapitre spécial à part, afin de les dégager des détails qui encombrent nécessairement des dépenses qui, réunies, s'élèvent en totalité à 91,204,838 francs,

non compris les crédits supplémentaires ou complémentaires que l'on doit demander chaque année et qui grossissent parfois ce total de plusieurs millions.

Nous allons donc examiner rapidement au point de vue budgétaire les chapitres relatifs aux postes, aux télégraphes et à la marine, puis nous reprendrons l'examen de la situation matérielle, financière et économique de la grande entreprise d'exploitation des chemins de fer de l'État.

CHAPITRE V.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

La note explicative des amendements donne les renseignements suivants sur l'augmentation des dépenses pétitionnée pour les articles 82, 84, 85, 86, 87 nouveaux du Budget amendé des postes; ils présentent une augmentation de 571,955 francs motivée par des augmentations de traitements, des emplois nouvellement créés et des indemnités accordées en raison de l'augmentation de la besogne en 1880.

Certains articles ne sont augmentés, cette année, que de la moitié de l'import de l'accroissement définitif prévu, dès maintenant, par la création d'emplois nouveaux pendant le cours de l'exercice; d'autres sont, au contraire, diminués (art. 89) par suite de transferts à d'autres articles du Budget.

Le total des dépenses des 1^{re} et 2^{me} sections de ce chapitre, *Services communs et Postes*, s'élève à 8,001,859 francs.

ART. 90, litt. b. — A propos des primes et indemnités pour travail extraordinaires libellées dans cet article, la section centrale fait remarquer qu'ils offrent dans ce service comme dans celui des chemins de fer ou autres de nombreux inconvénients. L'arbitraire y règne trop en maître ou tout au moins est-il soupçonné d'y régner. De là des mécontentements nombreux, des accusations incessantes de favoritisme, d'injustice et même de déni de justice. Même les plus favorisés se plaignent parfois plus fort que les autres, par tactique, pour détourner l'attention.

Un employé à 12,15, ou 1,800 francs apprend que tel chef de service a obtenu 1,000, 1,500 ou 2,000 francs de gratification; lui n'en obtient que 50, 100 ou 200. Qu'a donc fait le chef de plus que lui pour être ainsi favorisé? Rien ou peu de chose, c'est la réponse que se fait à lui-même, très-naturellement, l'agent inférieur. De là à se persuader que les chefs s'accordent à eux-mêmes ces grosses indemnités; qu'ils les prennent, pour ne pas dire les volent, aux pauvres petits fonctionnaires, il n'y a qu'un pas très-vite franchi, et qui se grossit bientôt de tous les mécontentements accumulés, pour d'autres motifs, de gens qui ne comparent que deux choses : leur modeste traitement, supé-

rieur pourtant à tout ce qu'ils avaient rêvé quand ils faisaient tant de démarches pour l'obtenir, et l'indemnité presque égale ou même supérieure que *se sont adjudgée*, croient-ils, les « chefs » à leur détriment. Ils sont de très-bonne foi, nous n'en doutons pas un instant.

On peut donc dire que les gratifications, justes en principe, sont, en fait, un ferment d'indiscipline et de désordre; on peut ajouter que, dans la pratique, ce ne sont pas toujours les plus méritants, les plus dévoués, les plus vaillants qui les obtiennent, mais souvent, trop souvent, les intrigants, flagorneurs et délateurs, nouvelle et très-légitime cause de mécontentements qui, s'ajoutant aux autres, leur donne un vernis de légitimité et de sincérité dont les habiles se servent pour mieux arriver à leurs fins égoïstes et personnelles.

Donc, d'après nous, suppression des gratifications et substitution d'un système d'indemnités fixes, payées immédiatement, par mois ou par trimestre, selon le cas, d'après des règles précises établies d'avance, égales pour tous et placées hors de la décision des chefs immédiats, pour tous les travaux réellement extraordinaires et exigés hors du temps et des heures de service et réellement rendus.

Ce système sera juste et conduira naturellement à l'augmentation rationnelle des heures de travail, tandis que, dans l'ordre actuel des choses, les employés n'ont aucun intérêt à travailler davantage pour gagner plus, mais bien à se rendre agréables, serviables et complaisants pour les chefs, en vue d'obtenir la gratification.

Nous avons placé à ce chapitre la question suivante qui aurait aussi pu être faite à la section des bâtiments civils du premier chapitre. Il s'agit de la Poste aux lettres de Bruxelles, qui est aujourd'hui casé dans une sorte de baraquement combustible, en planches, à l'abri de l'ancien temple des Augustins qui encombre encore la voie publique de Bruxelles de sa disgracieuse présence.

QUESTION.

Des fonds ont été votés pour le transfert de la Poste à l'ancien Hôtel de la Monnaie; où en est cette affaire; pourquoi n'a-t-on pas encore mis la main à l'œuvre?

RÉPONSE.

Les Chambres ont, en effet, voté, l'an dernier, un premier crédit spécial de 1,200,000 francs, pour l'érection du bureau principal des Postes et Télégraphes

D'après l'avant-projet, dressé par M. l'architecte De Curte, la dépense d'exécution était estimée à 3,500,000 francs environ.

Avant de faire mettre la main à l'œuvre, le Gouvernement a voulu être exactement renseigné sur le coût des nouvelles constructions.

L'exécution du projet nécessitait un empiètement marqué sur la place de la Monnaie; la ville de Bruxelles refusa d'y souscrire à raison de l'exiguïté de cette place et de la circulation très-active qui y règne; ses observations étant fondées, on fut obligé de remanier le projet.

Le nouveau plan qui a été dressé donnerait lieu à une augmentation notable de la dépense,

parce qu'il rendrait nécessaire l'acquisition de cinq immeubles dont l'emprise n'était pas prévue au projet primitif.

La Commission royale des monuments a récemment examiné l'œuvre de M. De Curte; elle y a donné son approbation, mais en faisant remarquer que l'estimation de la dépense lui paraissait insuffisante..

Cette observation a été communiquée à l'auteur du projet et il a été invité à revoir ses évaluations.

D'après les plans et l'estimation de M. De Curte, architecte, le transfert et la construction des nouveaux bâtiments de la Poste aux lettres dans l'ancien Hôtel de la Monnaie, coûteraient 5,500,000 francs; mais sur des observations de la ville de Bruxelles on doit renoncer à ce premier projet, le reculer et faire l'acquisition de cinq immeubles non compris dans le premier projet. La Commission des monuments, consultée, a déclaré que les estimations lui paraissaient insuffisantes. La section centrale recommande au Ministre de n'approuver aucun plan, de n'entamer aucun travail, qu'après être complètement édifié sur la question des devis et de la dépense. Il ne s'agit plus de recommencer des Palais de Justice; une clause doit être insérée dans tous les contrats avec les architectes: qu'ils cessent d'être payés dès que le devis est dépassé, s'ils ne doivent pas être rendus responsables de leurs erreurs.

La troisième section, *Télégraphes*, art. 91, 92, 93 et 94, comprend les dépenses relatives aux télégraphes et comporte une augmentation de 104,047 francs sur celles prévues au projet primitif du Budget. Sur cette allocation, 30,700 francs sont demandés pour augmentation en 1881 des traitements et indemnités par suite de la nomination d'un sous-chef de section et 24 commis nouveaux, etc., 60,000 francs pour salaires, plus 5,547 francs pour compléter une augmentation déjà votée par les Chambres l'année dernière.

CHAPITRE VI.

Marine.

Les services de la Marine présentent dans leur ensemble une diminution de 23,400 francs sur les crédits pétitionnés dans le projet primitif du Budget pour 1881. Ces diminutions, d'après la Note explicative, pp. 31, 32 et 33, portent sur les *Services spéciaux*, art. 95, 5,400 francs. Mais, par contre, on demande une allocation de 5,000 francs pour améliorer la position de fonctionnaires qui ne peuvent obtenir d'avancement. Sur l'article 96, il y a une diminution de 8,400 francs, somme qui doit être transférée à l'article 74. Ce n'est donc qu'un simple transfert, au service des *transports*, des sept *stewardesses* ou femmes de chambre des bateaux d'Ostende à Douvres. Nous ne comprenons pas fort bien pourquoi il y a lieu de grever le chemin de fer de ces utiles fonctionnaires pour les dames qui passent la mer.

La section centrale chargée d'examiner le Budget de 1880 avait demandé que les dépenses afférant au service des paquebots entre Ostende et Douvres fussent séparées de celles des autres services de la Marine. Ni les notes préliminaires, ni la note explicative des amendements ne donnent, à cet égard, des renseignements précis.

Nous n'avons pas cru devoir grossir le rapport de questions détaillées à ce sujet. L'Administration jugera, sans doute, opportun et utile de donner les détails demandés dans la note préliminaire du prochain Budget.

Voici, sur ce service, quelques renseignements que nous trouvons dans le compte rendu pour 1879. Le nombre des traversées entre Ostende et Douvres et inversement a été de 1478, soit 4 par jour et 18 supplémentaires. Les dépenses d'exploitation se sont élevées à fr. 1,259,088 79 c^s, la recette à fr. 744,780 04 c^s, soit fr. 53,152 59 c^s de moins que l'année précédente.

En 1879, chaque traversée a coûté fr. 851 88 c^s et produit fr. 503 91 c^s, soit un coût de fr. 7 40 c^s par kilomètre pour un produit de fr. 4 38 c^s. En 1880, la situation s'améliorait; on constatait pour les quatre premiers mois une augmentation de 20 p. c. dans le produit des voyageurs (Note, p. 125 du Compte rendu).

L'administration veut remédier à l'infériorité d'Ostende par rapport à Calais en rendant plus confortables les installations des paquebots. Sans doute, le confortable entre pour beaucoup dans la détermination des voyageurs sur le choix du passage, mais la considération première pour la grande, il faut dire, l'immense majorité d'entre eux, sera toujours le prix de la traversée.

Payer cher et être tenu quatre heures et demie sur les flots avec le mal de mer sera l'obstacle contre lequel Ostende luttera avec difficulté pressé qu'il est entre Calais, où la traversée n'est que d'une heure et demie et Flessingue qui peut admettre des paquebots de grand tonnage où l'on peut s'embarquer à quai, sans jamais risquer d'être obligé d'aller s'embarquer en rade, dans l'obscurité et par le mauvais temps, surtout quand des femmes et des enfants sont du voyage. Nieupoort offrirait déjà un notable avantage sous le rapport du temps.

Nous l'avons dit plus haut, le seul moyen de rendre les ports de la côte de Flandre accessibles, en tout temps et à toute heure, pour les bateaux à vapeur, c'est de prolonger les estacades jusqu'aux fonds de 5 à 6 mètres à basse mer, c'est-à-dire 500 mètres environ pour Ostende et 650 mètres pour Nieupoort, d'après la carte des sondages de la côte de Flandre en 1879 et 1880.

Cette dépense ne serait pas énorme en employant la fonte et le fer au lieu du bois; elle pourrait être en grande partie compensée par un péage à exiger des promeneurs dans la saison des bains, comme cela se fait pour le *piers* en Angleterre.

Le prix du passage d'Ostende à Douvres et vice versa devrait être abaissé à 10 francs en 1^{re} classe (15 fr. en *state rooms*, salons) et 5 francs en 2^{me} classe.

La dépense ne serait certainement pas augmentée; il suffirait donc pour reproduire la dépense de fr. 851 88 c^s que coûte chaque traversée, de 100 passagers de 2^{me} classe et de 56 de 1^{re} classe, laissant, comme bénéfice, les marchandises, les petits paquets, la poste et autres menus produits.

Les paquebots actuels pourraient-ils transporter cent cinquante à deux cents voyageurs (pour obtenir la moyenne de cent trente-six)? C'est ce que nous ne sommes pas en mesure de dire. Dans tous les cas, pour transformer le service des paquebots d'Ostende à Douvres, de perdant en gagnant, il faudra augmenter la capacité de ceux-ci, améliorer leurs installations et les mettre en mesure de transporter aussi une certaine quantité de marchandises qui peuvent payer un fret de vitesse, c'est-à-dire élevé. Une capacité plus grande permettra d'installer des machines plus puissantes et, par elles, d'obtenir une plus grande vitesse (1).

Les grands paquebots de l'Hudson et du Sound qui font les trajets entre New-York et Albany, Portland ou Boston, atteignent une vitesse de 21 à 23 milles, soit 35,5 à 37 kilomètres à l'heure. Ces bateaux qui tirent de 2 mètres à 2^m,75 d'eau embarquent de huit cents à douze cents voyageurs qu'ils transportent à la distance de plus de 100 milles (160 kilom.) pour un dollar (fr. 5 25 c^s). Le Sound (bras de mer entre le continent et le Long-Island) est plus large et plus tempétueux que le Pas-de-Calais.

Les nombreuses tentatives faites entre Douvres et Calais pour diminuer la durée et les fatigues du trajet, par l'agrandissement des bateaux de passage, doivent tenir l'attention de l'Administration constamment éveillée sur cette question, car il est important que la Belgique conserve le transit des voyageurs et des marchandises entre l'Europe orientale et l'Angleterre et l'Amérique.

Les chapitres VII, VIII, IX, X et XI n'ont donné lieu à aucune observation. Ils présentent, dans leur ensemble, une augmentation de 14,000, sur les crédits primitivement demandés, savoir 3,000 à la Commission des *Annales des Travaux publics*; 2,500 à la Commission consultative des machines à vapeur; 4,500 à la Commission de révision des règlements miniers et enfin 4,000 aux secours.

La section centrale n'est pas en mesure de juger de la nécessité de ces allocations nouvelles, dont quelques-unes ne sont que temporaires, tandis que d'autres sont inscrites dans les charges permanentes. Le seul moyen de justification sera de publier, d'ici à la présentation des amendements rectificatifs du Budget pour 1882, un rapport qui donne à la Chambre une idée exacte des travaux faits par ces Commissions et de ce qui est encore à faire.

Sous le bénéfice de ces observations, la section adopte les articles 100 à 107, ainsi que les augmentations qu'ils comportent. Elle donne son approbation à l'ensemble du Budget.

(1) Diverses propositions, dans ce sens, ont été adressées au Gouvernement depuis quelque temps si nous sommes bien informés.

DEUXIÈME PARTIE.

EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIÈRE ET ÉCONOMIQUE

DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER, DES POSTES,
TÉLEGRAPHES ET MARINE.

CHAPITRE I^{er}.

SITUATION FINANCIÈRE.

L'examen du Budget des Travaux publics serait incomplet et ne donnerait qu'une idée insuffisante de la situation de cette vaste entreprise, s'il ne s'étendait aussi sur les résultats obtenus, c'est-à-dire sur les recettes et sur la situation financière et économique en général.

A cet égard, il est regrettable que l'on ait séparé, en Belgique, l'examen du Budget des Voies et Moyens de celui des divers Budgets de dépenses. Les vues d'ensemble manquent et les détails prennent parfois une importance trop grande; un temps considérable, plusieurs mois, est employé à remplir le devoir constitutionnel du vote du Budget et des comptes, et, comme nous le disions au début de ce rapport, de là naît une situation inconstitutionnelle qui pourrait, en certains moments imprévus, produire des difficultés inextricables qui pèseraient injustement sur des Ministres qui ne les auraient pas créées.

Une difficulté spéciale, à résoudre pour le Budget des chemins de fer, c'est, comme nous l'avons déjà fait remarquer, l'impossibilité où l'on se trouve de déterminer d'avance les nombreux aléas que comporte une entreprise commerciale et industrielle. Mais cette difficulté n'est pas plus grande en décembre qu'elle ne l'est en mars ou en avril, et il n'est pas plus facile de prévoir les dépenses d'avril ou de mai à janvier que de janvier à décembre.

De même pour la situation financière, elle peut, elle doit même être tenue constamment à jour. C'est une question de tableaux bien tenus qui, commencés à une date donnée, d'une façon claire, lucide et complète, doivent être continués d'après le même système, de mois en mois, sinon de semaine en semaine.

La Chambre des Communes d'Angleterre a prescrit aux Compagnies de chemins de fer anglais un système de comptabilité aussi simple que complet. Rien ne serait plus facile que de l'appliquer à l'exploitation des chemins de fer de l'État belge, et de le rendre obligatoire aux Compagnies concessionnaires, surtout à celles dont le rachat est prévu dans les actes de concession.

L'adoption de tableaux de la situation des chemins de fer plus simples et plus faciles à étudier et à comparer ne rendrait pas superflus les détails et les explications du Compte rendu annuel, et celui-ci pourrait alors être ajourné sans inconvénient jusqu'à ce que tous les faits fussent connus et vérifiés. Mais ce qui importe surtout pour exercer le contrôle parlementaire, c'est d'être toujours au courant de la situation actuelle de l'entreprise.

Voici, en résumé, quelle était la situation financière des chemins de fer exploités par l'État belge au 31 décembre 1879, d'après le Compte rendu pour cet exercice : Les capitaux et crédits votés par la Législature jusqu'à ce moment s'élevaient en totalité à la somme de fr. 818,570,194 71 ^{cs} divisés comme suit :

Capitaux employés, savoir :

Pour la route, les bâtiments et dépendances des stations. fr	513,250,594 56
Pour le matériel mobile de traction et transport	161,236,571 23

Crédits votés, mais non employés :

Payables en numéraire.	49,981,928 92
Id. en titres 4 p. %	94,121,300 »

TOTAL ÉGAL. fr. (1) 818,570,195 71

En 1879, les dépenses de premier établissement se sont accrues de fr. 52,667,827 60 ^{cs} et ont été, par conséquent, portées de fr. 621,799,158 49 ^{cs} au 31 décembre 1878, à fr. 674,466,965 79 ^{cs} au 31 décembre 1879. Sur ces 52 millions, 37,968,500 francs ont été employés en rachat de lignes concédées dans les Flandres et dans le Hainaut et en travaux de construction de nouvelles lignes par la Banque de Belgique, la Société de construction, etc. Près de 20 millions de ces capitaux n'étaient pas encore utilisés au 31 décembre 1879. Le surplus fr. 14,699,527 60 ^{cs}, a été affecté en travaux sur les lignes et bâtiments et en matériel des transports.

A ces sommes il faut ajouter la valeur capitalisée des annuités souscrites pour la reprise de diverses concessions; cette valeur s'élevait au 31 décembre 1879 à fr. 319,798,631 10 ^{cs}, ce qui portait le total des capitaux engagés par l'État dans l'entreprise des chemins de fer à la même date à fr. 994,265,596 89 ^{cs}.

A ce propos nous avons fait remarquer, dans le rapport de l'année der-

(1) Voir l'annexe (E) pour la situation au 31 décembre 1880, d'après la situation générale du Trésor au 1^{er} janvier 1881.

nière, l'écart considérable qui existait entre le bilan du chemin de fer de l'État et celui que mentionne la Situation du Trésor. Cet écart était à la fin de l'exercice de 1878 de fr. 88,651,097 84 c^s ; il s'est encore agrandi à la fin de l'exercice suivant et s'est élevé à fr. 142,095,195 24 c^s.

D'après les explications données par le Département des Travaux publics⁽¹⁾, nous n'avons pas encore celles du Département des Finances, ni de la Cour des Comptes pour 1880, cette différence provient surtout de ce que le Trésor porte en compte au chemin de fer le montant même des crédits spéciaux mis à sa disposition, tandis que le chemin de fer ne prend à sa charge que les sommes réellement payées pour son compte. D'où il résulte que l'administration des chemins de fer ne porte pas à son actif les crédits disponibles au 31 décembre 1879, savoir :

En numéraire	fr. 49,981,928 02
En obligations, Dette publique	94,121,500 »
	<hr/>
TOTAL.	fr. 144,103,228 92
L'écart se trouverait donc réduit à	2,008,033 68
	<hr/>
	FR. 142,095,195 24
Cette différence porte sur une somme de	7,805,013 38
portée en compte par le chemin de fer exclusivement et une	
autre somme de	5,796,979 70
figurant dans la Situation du Trésor exclusivement.	
	<hr/>
DIFFÉRENCE ÉGALE.	fr. 2,008,033 68
	<hr/>

Nous persistons à croire qu'il voudrait mieux que les deux administrations se missent d'accord pour établir à un moment donné une situation identique, acceptée de part et d'autre, d'accord avec la Cour des Comptes, fournissant ainsi aux Chambres les garanties d'un contrôle qu'elles n'auraient plus qu'à vérifier.

En déduisant du capital effectif dépensé par l'État pour le compte du chemin de fer la somme de fr. 4,086,568 83 c^s provenant de ventes et rétrocessions de terrains ; de l'aliénation, en 1856, de la section du chemin de fer de Landen à St-Trond ; des subsides des villes, etc., etc. Le capital qui reste au compte du chemin de fer est de fr. 670,580,596 96 c^s, dont l'intérêt, compté à 4 p. %, s'élève à fr. 26,815,225 88 c^s.

Le compte spécial de l'exploitation n° 181 (LXIV) ne porte comme intérêts sur avances du Trésor que fr. 24,468,224 08 c^s, différence fr. 2,246,999 80 c^s. Nous n'avons trouvé nulle part dans le Compte rendules éléments nécessaires pour expliquer cette différence. Ces éléments se trouvent probablement dans la Situation du Trésor pour 1880 qui ne nous est pas encore parvenu.

(1) Pages 70 et 71 du Compte rendu pour 1879.

A cette charge il faut ajouter celle des annuités dues aux Compagnies rachetées et qui, capitalisées, donnent fr. 319,798,631 10 c^s, plus les redevances variables et fixes payées aux Compagnies depuis la reprise de l'exploitation de leurs lignes et qui, en 1879, se sont élevées à fr. 4,120,424 41 c^s.

L'intérêt payé sur le capital d'évaluation des annuités payées pour lignes rachetées, est, d'après le Compte rendu, de fr. 12,797,831 09 c^s; on arrive donc pour ces trois postes d'intérêts du capital employé dans les chemins de fer de l'État à fr. 43,727,593 53 c^s, à déduire du produit net. Si à ces intérêts, annuités et redevances, on ajoute l'amortissement des avances du Trésor et des annuités, porté à fr. 2,720,175 91 c^s dans le compte spécial de l'exploitation, en 1879, n° 181 (LXIV), nous arrivons à un total de charges à prélever sur le produit net du chemin de fer. fr. 46,453,655 29

Ce produit net étant, pour cet exercice, de 38,599,795 59

l'insuffisance des produits pour couvrir les charges est de . . . 7,853,859 70

au lieu de 1,586,604 40

indiqués au rapport.

DIFFÉRENCE. fr. 6,467,255 30

qui retombent à la charge de la Dette publique, et grossissent les avances sur les ressources ordinaires, faites par le Trésor au chemin de fer lesquelles s'élevaient, au 31 décembre 1878, à fr. 89,831,043 61 c^s, (C. R. de 1878, p. 55.)

Ces avances sont destinées à s'accroître encore à mesure que de nouvelles sections produisant, net, moins de 10 à 11,000 francs par kilomètre, seront ajoutées à l'exploitation, savoir : 8,000 francs pour intérêts du capital de construction et 2 à 3,000 francs pour amortissement et pour les intérêts du capital employé pour le matériel d'exploitation.

Comme contre-valeur de cette charge, le Compte rendu présente les transports effectués gratuitement ou à prix réduits pour l'administration ou pour le public et qui se sont élevés, en 1879, à fr. 5,434,110 57 c^s (n° 181), LXXVI.

Cette situation est grave et ne peut se prolonger longtemps. Elle s'est améliorée pendant l'exercice dernier, les recettes s'étant accrues notablement à cause des fêtes nationales et de l'Exposition. Ainsi qu'on peut s'en rendre compte par les chiffres suivants, qui nous ont été donnés par l'honorable Ministre des Travaux publics, la recette brute des lignes exploitées par l'État s'est élevée à fr. 113,050,000 »
et les dépenses d'exploitation proprement dites à 67,898,030 »

laissant un produit brut net de fr. 45,151,970 »

Si les charges du capital étaient restées les mêmes, savoir fr. 46,453,655 29 c^s, le déficit ne serait plus que de fr. 1,301,685 29 c^s. Mais il est certain que le capital engagé dans l'entreprise a été considérablement augmenté pendant l'exercice dernier, les travaux ayant été poussés avec vigueur sur plusieurs points du pays, quoique avec lenteur, pour ne pas dire avec négligence,

sur d'autres points si l'on en croit les pétitions et réclamations qui nous sont parvenues de divers côtés.

Il y a donc lieu d'aviser aux moyens de modifier cette situation et de la renverser, c'est-à-dire de faire produire aux chemins de fer un surplus au lieu d'un déficit, sans s'arrêter à la théorie, souvent émise, mais qui attend encore sa justification, que l'État exploitant doit transporter à prix coûtant sans faire de bénéfice. Quant à nous, d'accord avec la loi de 1854, nous estimons que, dans le prix coûtant, doivent être compris l'intérêt et l'amortissement du capital engagé, car les chemins de fer ne sont pas garantis contre l'esprit d'invention du siècle, et ils peuvent, à tout instant, être astreints, soit à changer leurs installations, soit à modifier ou à remplacer leur matériel de traction ou de transport. Nous avons déjà fait ressortir dans le rapport sur le Budget de l'an dernier, la situation inférieure que nous léguerions à nos descendants, lorsque les pays voisins qui nous font concurrence, entreront en pleine et entière possession de chemins de fer dégrevés de toute charge de capital à la fin des concessions accordées aux Compagnies exploitantes. A ce propos nous feront remarquer que, loin d'être dans cette voie, nous rachetons, chaque année, des concessions qui n'ont plus que 60 à 70 années à courir, au même taux que si elles en avaient encore 90, tandis que le taux de l'amortissement doit être doublé, c'est-à-dire porté du huitième au quart p. %.

Nous devons donc de nouveau appeler l'attention de l'administration sur ce sujet qui est d'une importance capitale pour l'avenir, non-seulement de nos chemins de fer, mais pour celui de la prospérité de toutes les branches de notre activité nationale.

Nous savons que le problème est difficile et que l'État est moins bien placé pour le résoudre que l'industrie privée. Les intérêts privés n'hésitent pas à s'attaquer au Trésor public dès qu'ils entrevoient un avantage, fût-il incertain, précaire ou momentané. Ils n'hésiteraient pas un instant à bouleverser les intérêts politiques les plus graves et les plus permanents du pays, dans l'espoir, même incertain, d'un profit immédiat. C'est là le grand inconvénient et le grand danger de l'ingérence de la force sociale dans les entreprises industrielles et commerciales.

Plusieurs moyens d'équilibrer les recettes et dépenses des chemins de fer se présentent à l'esprit. Le premier c'est le relèvement des tarifs de transport. Mauvais moyen si les frais mêmes du transport n'absorbent pas la totalité du prix demandé pour le service. Car, dans ce cas, il n'y aurait aucun espoir de bénéficier sur la quantité. L'excuse la plus plausible de l'intervention du Trésor public dans l'industrie des transports, c'est qu'il peut les faire à bas prix. Si les tarifs ne payaient pas le service, il faudrait les relever. Mais ce n'est évidemment pas le cas pour l'exploitation de l'État belge, puisque les recettes des chemins de fer ont laissé, comme nous avons vu plus haut, tous frais d'entretien et d'exploitation déduits, un excédant de 58,600,000 francs, chiffres ronds, en 1878, et de 45,150,000 francs en 1879, d'après les chiffres de l'administration.

Ce n'est donc pas à ce remède qu'il faut recourir, au moins dans les circonstances présentes. Il n'en serait plus de même si, par exemple, les prix des combustibles, des fers, aciers, machines se relevant, comme en 1872, 1873 et

1874, l'exploitation était mise en perte par la prospérité même de l'industrie et du commerce; personne n'aurait le droit de se plaindre que l'État aussi profitât du bonheur général.

Mais il y a lieu cependant, nonobstant ce fait, d'examiner si certains transports ne sont pas effectués à perte, au détriment de l'exploitation, sans bénéfice pour notre industrie, notre commerce et notre travail. Ainsi on affirme que les chemins de fer de l'État effectuent à perte des transports en transit, Est-ce vrai? ou est-ce l'allégation, sans autorité, d'intérêts froissés? Il faut, en effet, se mettre en garde contre toute fausse appréciation de quelque part qu'elle vienne.

La Chambre et le pays ne peuvent vouloir qu'une chose, c'est que cet intérêt si important pour l'avenir financier de la nation et pour sa prospérité future soit guidé par la vérité seule.

C'est pour arriver à la connaître ou à la démêler au milieu des assertions et affirmations contradictoires qui se font jour, tant dans la presse que dans les pétitions et à la tribune, que la section centrale a posé diverses questions à M. le Ministre des Travaux publics, que nous donnons ci-contre avec les réponses qui y ont été faites :

QUESTION.

L'administration est-elle en mesure de fournir à la Chambre des renseignements précis et exacts sur le coût de traction des trains, personnel compris dans les conditions suivantes :

A. Trains de voyageurs sur les lignes de grand mouvement et de grande vitesse. (Express et ordinaires.)

B. Trains sur les lignes de petit trafic.

C. Trains de marchandises :

1° A charges régulières et complètes faisant des trajets déterminés;

2° A charge variable faisant arrêts et manœuvres aux gares intermédiaires tant pour décharger que pour charger;

3° Mixtes de voyageurs et de marchandises sur les lignes de petit trafic.

N. B. Si ces renseignements manquaient, on pourrait les obtenir en donnant un calepin d'un mois aux chefs des trains de quelques lignes placées dans les conditions ci-dessus. Par exemple d'Ostende à Eupen, grande vitesse, d'Ostende à Bruxelles, train ordinaire; de Bruxelles à Courtrai ou de Charleroi à Gand, de Tamine à Landen, etc.

REPOSE.

Soit que la section centrale donne aux mots *coût de traction* la signification restreinte qui leur est attribuée dans l'administration du chemin de fer (c'est-à-dire la dépense relative à la locomotive), soit qu'elle leur donne une portée plus générale et comprenant la dépense totale afférente à la mise en train d'un convoi de chaque catégorie, il n'est pas possible à l'Administration de lui donner une réponse satisfaisante. Cette question touche au problème le plus complexe de l'exploitation des chemins de fer : la détermination du prix de revient par catégorie de transport et nous ne croyons pas qu'aucune des tentatives faites pour résoudre ce problème ait abouti à un résultat bien sérieux.

Les dépenses auxquelles un train donne lieu peuvent être divisées en dépenses directes et dépenses indirectes. Parmi les premières il faut ranger les dépenses de personnel, de combustible et de graissage, etc. Parmi les secondes figureront notamment les dépenses d'entretien du matériel, l'usure de la voie, etc.

La dépense la plus facile à évaluer, celle du personnel, varie déjà dans de larges limites; le nombre de serre-frein, par exemple, dépendra de la charge du train, de la section parcourue et ne pourra être estimé que difficilement. La dépense de combustible sera plus variable en-

coro. La charge du train, le profil de la route, les circonstances atmosphériques qui influent sur l'adhérence des locomotives la feront varier dans des limites si étendues qu'elle sera toute différente pour un express : roulant d'Ostende à Bruxelles et pour un autre express roulant entre Liège et Verviers.

Quant aux dépenses d'entretien, qui entrent pour une large part dans le coût à déterminer, leur évaluation présente des difficultés presque insurmontables. Une même locomotive faisant des services très-différents, il faudrait en quelque sorte que chaque machine portât avec elle le chiffre des frais d'entretien auxquels elle a donné lieu. Or, dans les ateliers, il est presque impossible de faire une telle détermination. La plupart des travaux sont mêlés et il faut procéder, pour se procurer les éléments cherchés, par voie d'évaluation, c'est-à-dire d'une manière fort peu précise. Nous parlerons encore de l'usure de la voie pour signaler la difficulté très-grande qu'il y a à déterminer la part qu'il faut attribuer à chaque train dans les frais de renouvellement et d'entretien, et la part qui est l'œuvre du temps, du climat, etc.

Des tentatives très-estimables ont été faites dans cet ordre d'idées. Toutes sont restées dans le domaine spéculatif.

Remarquons que dans ce qui précède nous n'avons pas parlé de la question des frais généraux dont la répartition est plus compliquée encore et qui constitue une part importante de la dépense de traction et de convoyage.

Quant à la rédaction de carnets spéciaux d'expérience, ce qui vient d'être dit montre qu'ils seraient tout à fait insuffisants pour se procurer les renseignements nécessaires à l'établissement du prix de revient cherché.

En résumé donc, tout en reconnaissant le grand intérêt que présenterait la solution du problème soulevé par la section centrale, l'administration se trouve dans l'impossibilité de réunir les éléments nécessaires à l'établissement du prix de revient demandé.

La section centrale a donné à la question sa signification budgétaire; elle eût pu la formuler de la façon suivante : l'administration est-elle en mesure de répartir, par trains, sur les lignes de grand, de moyen, et de petit trafic, les dépenses afférant à la troisième section du chapitre IV du Budget des Travaux publics.

Elle ne s'est pas dissimulé que ce soit là un problème très-complexe, sinon le plus complexe de l'exploitation des chemins de fer. Mais elle a pensé

qu'une administration comme celle des chemins de fer de l'État qui compte dans son sein et à sa tête tant d'hommes distingués, laborieux, expérimentés et spéciaux, avait dû, depuis longtemps, se préoccuper du soin de connaître dans ses détails le *prix de revient* des transports qu'elle effectue, prix de revient qui varie nécessairement selon des conditions extrêmement variables sur un réseau aussi compliqué et aussi morcelé que le réseau de l'État belge depuis les reprises de concessions dont l'administration craignait la concurrence ou la comparaison.

C'est pour indiquer d'une façon claire et précise qu'elle ne se contentait pas des *moyennes* de coût que l'on trouve dans tous les comptes rendus, que la section a posé la question en spécifiant, non-seulement les dépenses dont elle demandait l'application à diverses catégories de trains, mais qu'elle le limitait à ce qui, au Budget, est spécifié sous le titre: *Traction et matériel*(¹).

La section sait parfaitement que ces dépenses ne constituent qu'une des fractions du prix de revient des transports par chemins de fer; mais elle sait aussi que les autres, savoir: *services communs, voies et travaux, transport et contrôle des recettes*, sont beaucoup plus faciles à répartir sur les divers genres de trafic. Il saute aux yeux que si l'on ne connaît pas, ligne par ligne, le coût des trains et leur produit, il sera impossible de diriger avec science et connaissance de cause cette vaste exploitation. La connaissance exacte de tous les détails du prix de revient est la première condition de la bonne direction de toute industrie ou de tout établissement industriel.

La section a indiqué le moyen de se rendre un compte exact de toutes les dépenses des trains en marche; c'est de munir chaque chef de train d'un carnet de train, comme les capitaines de navires, petits ou grands, ont un livre de bord; carnet qui, divisé en colonnes, permettrait de constater, avec précision, toutes les consommations et dépenses du train depuis son départ, y compris les préparatifs nécessaires du départ, tels que: allumage, mise en vapeur, graissage, nettoyage etc., etc. jusqu'à l'arrivée y compris les manœuvres subséquentes à l'arrivée, mais non compris celles préparatoires au retour.

Le coût exact de la locomotion ou traction sur chaque ligne serait ainsi connu, car il est très-aisé d'attribuer à chaque train la part qui lui correspond dans la solde du personnel.

Le coût du personnel permanent de la voie et des stations, des dépenses d'entretien, de réparations et d'amélioration de la voie se répartirait sur le trafic total de chaque ligne, et le compte d'intérêts et d'amortissement du capital correspondant à chaque section compléterait les données nécessaires à l'établissement du prix de revient sur chaque partie de nos chemins de fer. Ce prix de revient n'est pas uniforme, cela est certain; il varie dans des proportions considérables, cela est évident; on doit connaître ces variations.

(¹) Déjà en 1847 M. A. Belpaire, alors ingénieur des Ponts et Chaussées, attaché à l'exploitation, avait publié une étude sur cet objet. Il concluait (chap. XV) à l'impossibilité d'une solution complète et absolue, à la prépondérance, dans le prix des transports, de ce qu'il appelle le travail préparatoire.

C'est pour préciser davantage encore la portée de la question précédente que les deux suivantes ont été posées :

QUESTION.

L'administration a-t-elle des données certaines et précises sur les sections ou lignes qui donnent du bénéfice et de la perte :

- a. Sans tenir compte du capital de premier établissement engagé.
- b. En tenant compte de cet élément?

QUESTION.

Existe-t-il une statistique des voyageurs par train sur toutes les lignes séparément ?

RÉPONSE.

Les comptes des recettes et dépenses portent sur l'ensemble du réseau exploité par l'État, sans distinction de lignes ou parties de lignes que ce réseau comprend.

Il n'y a d'exception qu'en ce qui concerne les recettes des lignes concédées exploitées moyennant prélèvements (Tournai à Jurbise, Hal à Ath, et Tournai à la frontière française, Braine-le-Comte à Gand, Jonction-Belge prussienne, Plateaux de Herve et Liégeois-Namurois), lignes pour lesquelles la part revenant aux Sociétés concessionnaires doit être déterminée.

Il n'est donc pas possible d'indiquer les sections ou lignes qui donnent du bénéfice et de la perte.

RÉPONSE.

Non, il n'existe aucune statistique de cette espèce.

L'administration fait relever pour chaque train le nombre de voyageurs montés et descendus à chaque station.

Ces renseignements sont fournis par le personnel des trains et consignés par lui dans des rapports journaliers.

Mais ils manquent d'exactitude et il ne saurait guère en être autrement.

En effet, le rapprochement des stations et les occupations multiples des gardes ne leur permettent pas de procéder avec les soins désirables au comptage des voyageurs, qui prennent place dans les trains, et qui en descendent, aux différentes stations.

Outre le peu de garantie que présenterait, au point de vue de l'exactitude, une statistique dont l'objet est indiqué par la section centrale, on ne pourrait l'établir sans un renfort de personnel et, par suite, sans un surcroît de dépense qui ne semble pas suffisamment justifié.

Un second carnet de bord ou de train relatif aux recettes, donnerait, sans recherches, ni difficultés, ni même d'embarras pour personne, les renseignements précis et exacts nécessaires. Au départ tant de voyageurs de chaque

classe, à la première station, tant descendus, tant montés, à la deuxième, idem, à la troisième, idem, et ainsi de suite jusqu'à l'arrivée. Double contrôle et très-efficace du nombre des billets délivrés et des billets contrôlés. Contrôle actuellement très-imparfait (1).

Il y a des petits paquets, des colis, ou des rayons de marchandises, même inscription au carnet, et, comme conséquence, possibilité de réduire considérablement la paperasserie inutile du mode actuel de contrôle.

Nous n'admettons donc pas l'impossibilité dont parle l'administration dans sa réponse, nous concluons encore à la nécessité de rechercher le prix de revient des transports sur toutes les parties du réseau belge et nous recommandons à l'administration de chercher le moyen d'arriver à la connaissance de cet élément indispensable de toute bonne administration, c'est-à-dire le prix de revient.

La preuve qu'il n'est pas impossible de constater les dépenses qui constituent le prix de revient des transports, c'est que ces prix par *train-mille* sont constatés dans le rapport général du secrétaire d'État pour l'Inde au conseil pour les chemins de fer des Indes, dressé par Juland Dauvers, Esq. directeur gouvernemental des compagnies des chemins de fer des Indes. Nous y trouvons dans un tableau n° 4 comprenant deux pages petit in-^{fo}, le coût détaillé et total, par ligne, des dépenses qui doivent être prélevées sur les recettes et qui sont condensées, par colonnes, et divisées comme suit : entretien et renouvellement de la voie ; coût de la production du pouvoir moteur, personnel et matériel ; réparations et renouvellements des voitures et wagons ; mise en voiture et wagons ; collecte et délivrance des marchandises ; contributions et taxes ; compensations pour dommages aux personnes et aux choses ; dépenses légales et parlementaires ; dépenses diverses non comprises dans les précédentes ; total des neuf colonnes qui chacune est répartie par *train-mille* et par centième de la recette brute.

Ce tableau comprend vingt-sept exploitations de chemins de fer. Il a été présenté aux Chambres du Parlement anglais le 28 juin 1880 pour l'année 1879.

Le compte-rendu des chemins de fer anglais, écossais et irlandais, pour 1879 (*Railway returns*) présenté aux chambres du Parlement anglais pour 1879, donne des renseignements semblables en douze colonnes comprenant, en outre de celles indiquées ci-dessus : les frais généraux ; les compensations pour accidents aux personnes, séparées de celles aux choses ; et les dépenses pour bateaux à vapeur, ponts et canaux. Les tables anglaises, etc. contiennent, en plus, le nombre des divers véhicules de traction et de transport.

Ces tableaux nous montrent qu'aux Indes le coût du maintien et du renouvellement de la voie et des travaux varie de 19^d.04 (fr. 1,81 66) par *train-*

(1) L'étude de ces carnets permettra à l'administration au bout de quelque temps de connaître avec une précision suffisante, les besoins de chaque station ou embranchement, pour leur attribuer les voitures et wagons nécessaires chaque jour. Les mouvements, des voyageurs surtout, sont plus réguliers qu'on ne le pense. On pourra alors alléger les trains de leurs voitures inutiles à mesure que l'on arrive à ces stations ou embranchements et diminuer ainsi le poids mort à transporter.

mille (fr. 1,12 $\frac{1}{2}$ par train kilom.) à 6^d.81; soit environ le tiers de ce coût. Cette dépense varie donc de 1 à 3, selon les lignes.

Le coût de la production du pouvoir moteur varie, de même, de 39^d.06 à 8^d.88, c'est-à-dire, de 1 à plus de 4. Les réparations et renouvellements des voitures et véhicules varient selon les lignes de 7^d.49 (fr. 0,72) par train-mille à 0^d.50, c'est-à-dire de 22 à 1 et ainsi de suite pour les autres dépenses dont les différences entre les diverses exploitations sont parfois extraordinaires. La moyenne de toutes ces dépenses, pour tout le réseau des chemins de fer indiens garantis par l'État, s'élève à 5^d.86 (fr. 4,825 par train-mille (fr. 3,00 par train kilom.) et pour les chemins appartenant à l'État 4^s.62 (fr. 5,80 par train-mille. (fr. 5,60 par train kilom.).

Les administrations américaines entrent dans quelques détails plus précis. Celle de l'Érié entre autres divise les dépenses d'exploitation proprement dites en trois chapitres divisés chacun en plusieurs articles. Savoir : les dépenses pour maintien, réparation et entretien de la route et de ses dépendances immobilières. Celles qui ont pour objet le travail et l'entretien du matériel roulant (traction et transport) et celles de l'exploitation proprement dite, divisée en 16 articles. Une partie de tous ces items de dépenses est attribuée aux trains de voyageurs et l'autre partie aux trains de marchandises, soit 1,147 pour les premiers et 3,101 pour les seconds.

Mais la Compagnie de l'Érié, aux comptes de laquelle j'emprunte ces chiffres, ne peut pas être citée comme un modèle d'économie, car sur une recette totale de dollars 16,721,500,54 (87,787,877 francs) elle parvient à dépenser dollars 15,718,085,43 (72,020,000 francs).

D'après les recherches de M. F. R. Conder, de Guilford, communiquées à l'*Institut des Ingénieurs mécaniques*, d'Angleterre, le coût moyen d'un train chargé de 100 tonnes sur sept lignes françaises par mille, était de 25^d.4 (fr. 2 64 c^s) par mille (fr. 1 64 c^s par kilomètre).

Ce prix s'élevait sur sept lignes indiennes à 26^d.6 pour la même charge (fr. 2 76 c^s) (fr. 1 71 c^s par kilomètre).

En Amérique les recherches d'Albert Finck, ingénieur civil, ont constaté que sur sept lignes diverses le coût moyen du même transport s'élevait à 50^d.7 (fr. 5 27 c^s) (fr. 3 27 c^s par kilomètre).

L'auteur de la note déclare qu'il lui a été impossible de trouver dans les comptes publiés par les Compagnies anglaises, les éléments d'un calcul semblable.

Il ressort de ces données que 100 tonnes de poids brut à transporter sur les chemins indiens donnent ou 96 passagers ou 35 tonnes de marchandises; d'où il résulte que le coût du transport d'une tonne de marchandises y est égal à celui du transport de 2,74 passagers, et encore que le péage par tonne et par mille ou kilomètre doit être égal à celui de 2 et $\frac{3}{4}$ passagers, de même parcours, pour donner le même produit.

Nous entrons dans ces détails un peu minutieux simplement pour prouver que la réponse à la question posée par la section centrale n'est pas aussi difficile que semble le croire l'administration.

De la méthode et de la bonne volonté y feront arriver.

Les rapports annuels présentés aux Chambres législatives belges, con-

tiennent en effet tous les éléments nécessaires pour déterminer avec exactitude le coût moyen du train kilométrique (pp. 14 et 15 de 1879). La recette brute y est renseignée à 5 fr. 95,685, la dépense à 2 fr. 51,451 et la recette nette à 1 fr. 62,232. L'annexe n° XVII donne sur la composition des trains tous les détails désirables, sauf le coût des diverses natures et compositions de trains. L'annexe n° XVIII et les suivantes jusque XXX complètent ces renseignements nécessaires; un seul détail, le plus important de tous, y manque, c'est la dépense ou le coût.

L'annexe n° XXX, qui donne le relevé des trains de plaisir et de leur produit, pourrait donner les dépenses de traction et du personnel de chaque train dont le produit varie de fr. 95 10 c^s à fr. 5,225 20 c^s, tandis que le produit par voyageur a varié de fr. 0 82 c^s à fr. 6 48 c^s.

Ce n'est, on le comprend, ni notre rôle ni notre mission de faire le travail d'analyse et de décomposition des éléments nécessaires pour arriver à déterminer le coût du voyageur par train ordinaire ou express de Bruxelles et Anvers ou de Landen à Tamines; d'Ostende à Arlon et d'Ostende à Ypres; ou de la tonne de charbon de Saint-Ghislain, de Bascoup, de Charleroy ou de Liège à Anvers.

Cependant cette détermination du coût est indispensable pour fixer des tarifs basés sur la réalité des faits et non à l'aventure et par à peu près.

C'est faute de renseignements précis à l'égard du coût réel des transports que l'industrie belge, et particulièrement celle des mines et de la métallurgie, fait des réclamations sur les faveurs qui seraient accordées aux industries étrangères par nos tarifs de transit. La question suivante a été posée à ce sujet :

QUESTION.

A-t-on avisé à répondre à certaines critiques fondées que nos industriels font des dispositions de nos tarifs qui sont plus favorables aux producteurs étrangers qu'aux nôtres, notamment pour le transit de leurs matières premières et de leurs produits en retour?

RÉPONSE.

Les critiques formulées s'adressent aux tarifs du transit maritime et aux tarifs internationaux (trafic local).

Les tarifs du transit maritime consacrent des taxes réduites exclusivement applicables aux produits étrangers qui, arrivant dans nos ports ou étant réexportés de ceux-ci par navires de mer, traversent la Belgique sans y subir ni transformation ni main-d'œuvre.

Les tarifs internationaux (trafic local) donnent les prix applicables pour le trafic direct des marchandises entre la Belgique et l'étranger; ils s'obtiennent en général par la combinaison des tarifs intérieurs en vigueur sur les diverses lignes contractantes.

On reproche à nos tarifs de transit maritime de permettre l'exportation ou l'importation des produits étrangers par les ports belges, à des prix inférieurs à ceux qui sont exigés pour l'importation ou l'exportation des produits similaires belges par les mêmes ports, et on reproche à nos tarifs internationaux pour le trafic local de per-

mettre aux étrangers de transporter en Belgique à meilleur marché que les nationaux et ce, même à des distances plus grandes.

La question n'est pas nouvelle; elle a déjà été débattue différentes fois dans nos assemblées législatives. Le Recueil des documents de la session de 1872-1873 (Chambre des Représentants, Budget des Travaux publics, pages 222 à 225) contient une réponse très-développée aux critiques dont il s'agit.

Il y est démontré notamment que nos tarifs réduits de transit maritime sont indispensables pour permettre aux ports belges de soutenir la concurrence des ports étrangers, que ces tarifs, loin de nuire au commerce et à l'industrie belges, leur procurent d'importants avantages.

Il y est établi aussi que les tarifs internationaux (trafic local) par leur nature, leur but et leur mode de construction obligé, peuvent parfois présenter pour certaines marchandises des taxes inférieures à celles des tarifs intérieurs.

La situation n'a pas changé en ce qui concerne le transit maritime.

Les tarifs internationaux du trafic local continuent également à être établis d'après les mêmes principes.

Toutefois, dans l'élaboration des tarifs nouveaux, l'Administration des chemins de fer de l'État belge s'efforce de satisfaire, autant que possible, à ce qui peut paraître fondé dans les critiques dont les tarifs internationaux sont l'objet.

Dès à présent, grâce aux déclassements introduits depuis deux ou trois années dans les tarifs intérieurs et mixtes, l'anomalie reprochée aux tarifs internationaux du trafic local (taxes plus réduites que celles du service intérieur pour des parcours plus longs), n'existe plus pour la généralité des marchandises qui se transportent.

Il est incontestable que nos industriels n'auraient aucun bénéfice à favoriser les ports de Hambourg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Flessingue, Dunkerque ou le Havre au détriment d'Anvers, de Gand, d'Ostende ou de Newport, ce qu'ils feraient inévitablement si, par des tarifs de transit trop élevés, on détournait les marchandises étrangères de nos ports pour leur faire prendre le chemin de leurs concurrents. Notre commerce et notre industrie ont, au contraire, tout intérêt à maintenir dans nos ports le plus grand mouvement possible. Plus il s'y fait d'entrées et de sorties et plus nos industries sont certaines de trouver des occasions d'exportation et des frets à bon marché.

Mais, comme nous l'avons dit, il ne faut pas que ces transports se fassent à perte; car, dans ce cas, ce seraient les contribuables qui devraient compenser la différence en faveur des étrangers.

Poursuivant le même ordre d'idées, la section a encore adressé au Département des Travaux publics la question suivante :

QUESTION.

La section centrale demande des renseignements sur l'institution des agents des chemins de fer de l'État dans quelques grands centres commerciaux du continent; quelles sont leurs fonctions, quelle est leur responsabilité?

RÉPONSE.

Ces agences ont pour mission :

1° De signaler au Département des Travaux publics et, par suite, aux industriels belges, tout ce qui se passe, en matière de tarifs, sur les chemins de fer des contrées ressortissant à leur circonscription; les ressources et les conditions d'exportation et d'importation offertes par ces contrées, le régime douanier et les formalités diverses à remplir, en un mot, tous les faits que le Département et les industriels sont intéressés à connaître.

2° A nous renseigner; immédiatement, au besoin par *voie télégraphique*, sur les prix à acquitter par voie d'eau ou par voie ferrée, au delà des points tarifés directement avec la Belgique; sur les itinéraires les plus avantageux à faire suivre aux transports annoncés, les exigences de la douane, de la police, etc., etc.

3° A maintenir et à développer le trafic avec les chemins de fer de l'État belge et avec les ports belges, en signalant les nouveaux éléments de trafic et les agissements des chemins de fer concurrents; elles doivent surtout surveiller activement ce qui se passe sur les lignes aboutissant aux ports étrangers.

Nous ne possédons encore à l'étranger qu'une seule agence commerciale dépendant exclusivement de l'État belge, c'est celle de Vienne, gérée par un ancien agent commercial des chemins de fer de l'Est français à Francfort-sur-Mein.

Nous avons à Bâle, en commun avec la Direction des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, une agence dirigée par un inspecteur du trafic du chemin de fer de l'Alsace-Lorraine. Enfin, il existe à la station d'Anvers (Bassins) une agence commerciale gérée par un fonctionnaire de l'État belge. Sa mission consiste à tenir les négociants anversoises constamment au courant des modifications apportées dans les conditions de transport en Belgique et à l'étranger; à surveiller spécialement les fluctuations commerciales de la place d'Anvers et à servir d'intermédiaire entre les armateurs et l'administration des chemins de fer, quand des mesures doivent être prises pour maintenir à Anvers un trafic sollicité par un

port concurrent ou pour attirer vers le port d'Anvers un trafic qui suit une autre route.

Les agences commerciales d'Anvers, de Vienne et de Bâle rendent de grands services et contribuent puissamment au maintien de la situation avantageuse que le port d'Anvers possède dans nombre de relations où les ports allemands, hollandais, français, etc., luttent à prix inférieurs ou égaux

Le Département des Travaux publics se propose de créer de nouvelles agences commerciales dans d'autres grands centres belges et étrangers.

Nous avons parfois entendu prétendre que les administrations ou directions de chemins de fer étrangers, notamment en Allemagne, détournaient le trafic légitimement acquis au chemin de fer de l'État, vers les lignes exploitées par l'industrie privée qui leur feraient des avantages ou des concessions supérieures. Qu'y a-t-il de fondé dans ces allégations?

Le transit est, pour la Belgique, une question d'un intérêt capital, aussi le Ministre des Travaux publics et les Chambres doivent-ils veiller avec un soin particulier à ce que les nations voisines ne nous enlèvent pas celui qui doit naturellement se faire par notre territoire.

Nous avons, à propos du transit appelé, à plus d'une reprise, l'attention du Gouvernement et des Chambres, et notamment dans le rapport de l'année dernière, sur l'urgence de relier Bruxelles, Anvers et Ostende directement, par la voie la plus courte, aux chemins de fer de l'Allemagne centrale qui convergent à Mayence. Les détails et les chiffres ont été fournis dans les plans et mémoires qui ont été mis l'an dernier sous les yeux du public à l'Exposition nationale du Champ des manœuvres. Il ressort de l'examen que cette jonction rapprocherait de nos ports et de notre capitale un vaste réseau ferré de plusieurs milliers de kilomètres de développement et plusieurs dizaines de millions de population. Un chemin de fer de premier ordre construit avec tous les perfectionnements modernes pour permettre de grandes vitesses devrait nécessairement être établi, dans ce cas, afin d'y obtenir une célérité et une économie de transports que l'on n'obtiendra sur les anciennes lignes qu'au prix de remaniements coûteux et presque inexécutables si l'on ne veut suspendre l'exploitation pour faire les redressements et les modifications de rampes et pentes indispensables.

D'ailleurs les anciennes lignes sont encombrées; une nouvelle voie permettrait au transit de prendre de nouvelles extensions.

Nous appelons sur ce point l'attention du Gouvernement et des députations de Bruxelles, Anvers, Gand, Bruges et Ostende, sans négliger celles des localités plus directement intéressées sur le parcours en Belgique, Vielsalm, Durbuy, Huy et Wavre, placées sur le parcours le plus direct de cette grande voie internationale.

La nécessité signalée provient non-seulement du besoin d'ouvrir de nouveaux débouchés à nos ports pour lesquels la Belgique a déjà consenti

d'énormes mises de fonds et est appelée à en faire encore, mais surtout de ce que des efforts nombreux et puissants sont faits actuellement pour nous devancer dans cette voie, tant en Allemagne qu'en France et en Hollande, pour établir, avant nous, des courants commerciaux qu'il est bien difficile de détourner, une fois organisés et suivis.

Nous signalerons comme preuve, les efforts considérables que fait, en ce moment même, la Compagnie du Great Eastern, en Angleterre, pour attirer à elle, par Flessingue, le transit de l'Allemagne vers Londres, Liverpool et les ports qui possèdent des lignes de steamers vers les États-Unis.

D'autre part, les populations qui se trouvent sur le parcours en Belgique comme en Allemagne, ne tenant compte que de leurs intérêts immédiats et visibles par tous, poussent vivement à la construction de voies locales établies dans des conditions économiques de niveaux, de pentes, de courbes et de tracés absolument incompatibles avec les nécessités d'un grand trafic et d'une grande vitesse.

Plus tard, sans doute, elles regretteront amèrement d'avoir préféré une ligne de troisième ou quatrième à une de premier ordre, mais le mal sera fait et consommé et les pays voisins profiteront des avantages que nous eussions pu nous assurer à jamais pour nous-mêmes.

Tout notre réseau, depuis l'origine, se ressent de cette imprévoyance des intérêts privés ou locaux ; il ne se passe guère de session que l'on ne demande à redresser ou raccourcir des trajets mal conçus ou trop longs. Il n'y a pas très-longtemps que le Gouvernement a proposé et fait voter par la Chambre des tracés de chemins de fer, sollicités par des intérêts locaux, directement contraires aux intérêts stratégiques, commerciaux et industriels du pays, notamment certaines des concessions connues sous le nom de Forcade, destinées à détourner vers les chemins français, le trafic du Nord et de l'Est de l'Allemagne.

Comme moyen d'alléger les frais d'exploitation des affluents et jonctions si nombreux en Belgique, nous avons recommandé depuis longtemps l'emploi de voitures automobiles, comme devant épargner le transport et la traction d'un poids-mort considérable. En effet, le moindre train employé aujourd'hui sur les affluents et embranchements de peu d'importance exige une locomotive, un tender, au moins deux voitures et un fourgon-frein, c'est-à-dire de la place pour 50 ou 60 voyageurs quand dix à douze, au plus, se présentent.

M. l'ingénieur Belpaire, avait inventé ou adopté, peu importe, une voiture portant elle-même sa machine motrice. Après une ou deux années d'essais, une de ces voitures abandonnée, on ne sait pourquoi, par son mécanicien, a sauté dans la gare du Luxembourg à Bruxelles, occasionnant de nombreux dommages et surtout une panique irréfléchie. Immédiatement toutes les voitures en service ont été retirées, et jusqu'à présent nous n'avons pas appris qu'elles aient été remises en train. Une commission délibère depuis un an. C'est pour s'enquérir de la situation à cet égard que la section centrale a adressé au Ministre la question suivante :

QUESTION.

Où les voitures du système Belpaire sont-elles employées actuellement ?

A-t-on tenu des notes exactes et détaillées de leurs consommations, ainsi que de leurs dépenses en général ?

L'administration est-elle en mesure de donner à cet égard des renseignements précis à la section centrale ?

RÉPONSE.

A la suite de l'accident survenu le 4 mars 1880, à la voiture à vapeur n° 8, dont la chaudière a fait explosion dans la gare de Bruxelles (Quartier Léopold), toutes les voitures de cette catégorie ont été retirées immédiatement de la circulation sur le réseau de l'État.

Une commission, qui compte parmi ses membres, MM. Maurice Urban et Vinçotte, respectivement président du conseil d'administration et directeur de l'association pour la surveillance des chaudières à vapeur, a été chargée de faire une enquête sur les causes de l'accident.

Il résulte du rapport déposé par cette commission que l'explosion a été causée par un affaiblissement de la tôle, dû à un travail continu de flexion, le long de la ligne des entretoises qui relient les deux parois longitudinales de ce type de chaudière.

La commission fit démonter quatre chaudières du même modèle appartenant également à des voitures à vapeur et y constata les mêmes effets dus à la même cause.

A la suite du rapport de la commission, un projet de consolidation de ces chaudières fut étudié par l'auteur du plan de la voiture à vapeur.

Ce projet fut soumis à l'avis de la même commission mais celle-ci n'a pas encore fait connaître sa manière de voir.

D'après les attachements tenus, la consommation en charbon d'une voiture à vapeur, pour un kilomètre de parcours, allumages et stationnement non compris, peut être évaluée à 1 kilogramme 700 grammes; celle en matière de graissage à 7 grammes environ.

La dépense générale de l'exploitation au moyen des voitures à vapeur, peut être établie comme suit, — ce matériel étant neuf n'a pas eu à subir de grandes réparations :

	PAR KILOM.
Personnel	fr. 0,03450
Chauffage et graissage	0,01085
Nettoyage	0,00885
Entretien courant et petites réparations.	0,00385
Intérêts et amortissement	0,03305
TOTAL	fr. 0,09110

Cette dépense contient la démonstration évidente de la supériorité de ces véhicules-locomobiles légers pour l'exploitation des embranchements, affluents et jonctions peu étendus. Tandis que la dépense moyenne d'un train kilométrique est de 2,31451 francs, celle d'une voiture Belpaire n'est que de 0,09110 francs; c'est-à-dire que quand un train moyen dépense fr. 11 57 ^{cs} par lieue, une voiture automobile dépense 45 centimes et demi pour la même distance, de telle sorte que deux voyageurs payant 25 centimes chacun laissent un bénéfice à la voiture, tandis que 46 payant le même prix laissent une perte au train.

Combien de locomotives et de voitures ne deviendraient pas immédiatement disponibles pour les lignes principales où il en manque, si toutes les lignes secondaires ou tertiaires de 5 à 15 ou 20 kilomètres étaient pourvues de voitures-automobiles.

Elles offrent des inconvénients, dit-on, sans compter les dangers; qu'on les corrige. La locomotive n'a pas été parfaite dès son invention; mais qu'on ne se réfugie pas dans l'inertie des études commissionnelles.

On objecte aussi que, sur les embranchements et jonctions, le service des voyageurs se fait en même temps que celui des marchandises et qu'ainsi les frais sont diminués. Cela ne prouverait qu'une chose, c'est que les deux services sont mal faits, l'un dérangeant l'autre.

On fait perdre aux voyageurs le principal bénéfice des chemins de fer, l'économie du temps.

Il faut déjà une localité bien commerçante pour avoir besoin de deux trains de marchandises par jour pouvant, selon le profil des routes, charrier de 2 à 800 tonnes de poids. Il vaut mieux espacer les trains de marchandises pour permettre aux clients de faire leurs opérations, sans presse, dans le temps voulu; tout s'organise alors selon cette donnée, tandis que quand des wagons arrivent tout le long du jour, rien ne peut se ranger ni s'organiser, on introduit le désordre là où l'ordre le plus strict doit toujours régner.

Des voitures-automobiles, marchant à la vitesse de 20 à 25 kilomètres à l'heure sur une ligne de 12 kilomètres par exemple, peuvent faire un voyage complet par heure avec deux, trois, quatre, ou même six arrêts sur la route pour prendre ou déposer des voyageurs; elles peuvent donc mettre les localités qu'elles desservent en rapport avec *tous* les trains des lignes principales fussent-ils douze ou quatorze par jour. Une moyenne de *cinq* voyageurs payerait le service, tandis qu'il faudrait une moyenne de plus de *cent* pour défrayer un train ordinaire à tarif égal de 25 centimes par lieue.

Une partie importante et difficile de l'administration c'est la responsabilité en cas de destruction, de perte d'avarie ou de soustraction ou vol de marchandises. Le code de commerce rend le voiturier responsable de la marchandise qui lui est confiée; il est tenu de la remettre au destinataire dans l'état où elle lui a été confiée; c'est à lui à faire constater cet état, lors de la remise, s'il lui paraît qu'elle est endommagée ou avariée.

L'État exploitant des chemins de fer a voulu et veut encore se soustraire à cette obligation de droit commun. Il a invoqué tous les prétextes pour s'en dégager. Il fait lui-même, sans le concours de la législature, ni des intéressés, des règlements et des tarifs qui mettent tous les risques à charge du public, sauf certaines indemnités, parfois dérisoires et qu'il ne paye pas toujours de bonne grâce, sans essayer de s'y soustraire.

La question suivante a été posée pour élucider cette responsabilité.

QUESTION.

Responsabilité de l'Administration pour destruction, pertes ou avaries dans le service des marchandises.

Le commerce se plaint depuis longtemps de ce que l'Administration des chemins de fer de l'État se refuse à se soumettre au droit commun en cas de destruction, perte ou avaries des objets confiés à ses soins et à sa responsabilité pour les transporter d'un endroit à un autre.

Cette destruction, perte ou avarie, est souvent due à la faute, négligence ou inattention des agents de l'Administration. Le public, surtout les étrangers, quand il y a diminution du poids des colis, comme dans le cas de paniers de vin, ou de sacs de café, ou perte des colis, sont disposés à attribuer à la connivence ou complicité du personnel ou d'une partie du personnel inférieur les manquants ou les pertes. N'y aurait-il pas lieu, dans ces cas, de rendre responsable tout le personnel de la ligne ou du train, ou de la gare où le manquant s'est produit?

La solidarité dans la perte amènerait une surveillance aussi active qu'intéressée.

RÉPONSE.

Toutes les questions soulevées ici par la section centrale devront être débattues et résolues lors de l'examen du titre VII, livre I^{er} du Code de commerce, relatif aux transports.

Je crois donc pouvoir me borner ici à exposer la pratique actuelle de l'Administration. Lorsque des marchandises transportées par charge complète de wagon sont *détruites* dans un accident, presque toujours l'indemnité réglementaire (0.75 c^e par kilog.) est supérieure à la valeur réelle de la marchandise. Dans ce cas, c'est cette valeur qui est payée à l'ayant-droit. Quand une marchandise est *avariée partiellement*, le dommage est évalué par des experts et l'indemnité est payée, non d'après le taux réglementaire, mais bien sur le pied de l'expertise.

Reste le cas de *perte*. Depuis plus de deux ans, la limite réglementaire n'est plus strictement appliquée aux colis perdus. En règle générale l'Administration offre au réclamant qui accepte cette situation, les $\frac{2}{3}$ de la facture de la marchandise. De cette façon l'expéditeur rentre à peu près dans le prix de revient et n'éprouve point de préjudice réel.

Dans les trois hypothèses ci-dessus, le commerce est donc équitablement indemnisé du dommage que lui cause le chemin de fer.

En ce qui concerne le déficit de poids constaté dans des colis tels que les *paniers de vin, etc.*, le principe de responsabilité pour les agents de l'Administration, préconisé par la section centrale, est appliqué depuis plusieurs années. En effet, l'instruction générale sur le service des marchandises porte ce qui suit :

ART. 71. — « Les indemnités payées du chef de soustractions sont, suivant les circonstances et si l'auteur du délit reste inconnu, supportées, en tout ou en partie par le personnel qui, par défaut de surveillance, aura laissé commettre la soustraction. »

Mais cette règle, très-bonne comme mesure préventive contre les soustractions, ne saurait être adoptée pour les cas de perte. Dans un service aussi compliqué que le chemin de fer, les risques d'erreurs sont de tous les instants et il ne serait pas juste de frapper dans leur bourse, des agents qui, par la nature de leurs fonctions, sont exposés à commettre chaque jour de ces erreurs involontaires, et qui, d'autre part, ne jouissent que d'un salaire très-modique.

La section centrale a eu en vue en posant cette question d'appeler l'attention de l'administration sur un système de soustractions et de vols qui semblait être organisé sur certaines des lignes de l'État, et qui heureusement, a été détruit depuis quelque temps. En établissant une solidarité dans la responsabilité entre tous les agents qui sont chargés de la réception et de la remise intacte de la marchandise au destinataire, on ne ferait rien d'exorbitant ni d'extraordinaire. Ils sont rémunérés pour faire le service intégralement et bien; eux seuls ont qualité pour garder la marchandise et pour la manipuler depuis le départ jusqu'à l'arrivée; eux seuls ont charge de la garder; qui donc, d'autre qu'eux-mêmes, peut être rendu responsable? Ce n'est certes, ni le Ministre, ni l'administration centrale, ni le Trésor, ni le public.

On craint que des spéculateurs n'exploitent la situation. Ce serait une spéculation fort peu rémunératrice, car il suffit, pour la déjouer, que chacun remplisse son devoir. L'État doit donc, et peut accepter toute la responsabilité de droit commun, surtout s'il rend ses agents, chacun en ce qui le concerne, responsables des manquants ou des vols.

A cette question se rattache celle de l'assurance en cas d'accident. Il est évident, qu'ici, le personnel ne peut pas être rendu responsable puisqu'il court les mêmes risques que le public. D'après une réponse, faite l'année dernière, la question était à l'étude dans l'administration. Il est donc certain que l'on étudie encore cette question si simple, puisqu'aucune proposition ou note n'a encore annoncé que l'on avait trouvé une solution.

Des propositions ont été faites au Département par des Compagnies belges et étrangères. Il serait au moins temps de déclarer, si l'État veut entreprendre lui-même le service des assurances en cas d'accident, sur le principe obligatoire, ou s'il veut laisser faire cette assurance par des Compagnies ou des particuliers sur le principe de la liberté. Ce sont là des questions qui sont soulevées, débattues, discutées depuis longtemps et sur lesquelles l'administration doit avoir aujourd'hui des idées de principe, sinon d'application ou de détail. Pourquoi les tenir en suspens et en arrêter la solution. Attendra-t-on que l'initiative individuelle ait déblayé le terrain pour ensuite s'en emparer si les individus sont faibles ou pour payer de fortes indemnités s'ils sont puissants?

Nous n'avons rien à modifier de ce qui a été dit à cet égard dans le rapport de l'année dernière. Le transporteur, d'après nous, est responsable de tous les accidents qui peuvent arriver sur les chemins de fer, le public n'étant pas admis à vérifier ni l'état des voies, ni celui du matériel, ni la capacité du personnel. Il a le droit d'être garanti contre toute éventualité dérivant de ces trois causes d'accidents. Les tribunaux anglais et américains sont très-sévères pour toutes sortes d'accidents, et ils allouent de fortes indemnités aux victimes, quand elles n'en sont pas elles-mêmes la cause évidente et démontrée. Il y a donc lieu de donner une solution immédiate à cette question d'assurance dans l'intérêt de l'État, plutôt que dans celui des particuliers.

L'exploitation des chemins de fer belges n'est pas encore arrivée à son maximum d'extension. C'est seulement lorsque tous les chemins de fer d'intérêt général seront mis à la disposition du public que l'on pourra se prononcer définitivement sur la question d'organisation dernière et complète de ce ser-

vice, et sur ce qu'il y aura à faire pour asseoir ses finances sur une base solide et indestructible. C'est pour se rendre compte du degré d'avancement des lignes en construction, décrétées ou projetées que la section centrale a demandé au département les renseignements que l'on trouvera ci-dessous et qui complètent ceux qu'il avait donnés l'an dernier.

La note et les tableaux ci-après contiennent les renseignements demandés par la section centrale.



§ 1^{er}. — *Groupe de la SOCIÉTÉ ANONYME DE CONSTRUCTION de chemins de fer (convention-loi des 25 avril-3 juin 1870).*

L'état des lignes dont la construction incombe à la Société prénommée, en vertu de la convention-loi des 1^{er}-26 juin 1877, est donné en détail au tableau III ci-annexé.

Il se résume comme suit :

Sections livrées à l'État à fin d'exploitation en 1877 . . m.	5,644. »
— — — 1878 . . .	»
— — — 1879 . . .	95,142. »
— — — 1880 . . .	15,505. »
Sections restant à livrer	20,723. »
TOTAL. . . m.	156,814. »

La valeur de ces lignes, évaluée sur le pied de 200,000 francs par kilomètre, est de 27,562,800 francs. La valeur des travaux faits au 1^{er} janvier 1881 est de 25,965,880 francs; celle des travaux restant à faire est de 1,598,920 francs.

Les 20,723 mètres de sections restant à livrer comprennent :

a. La Providence à la Planche m.	4,648. »
b. Jette à Assche	8,900. »
c. Couillet à Jamioux	7,175. »
TOTAL. . . m.	20,723. »

Les travaux sont fort avancés sur ces trois sections.

§ 2. — *Groupe de la BANQUE DE BELGIQUE.*

L'état des lignes dont la construction incombe à la Banque de Belgique, en vertu de la convention-loi des 1^{er}-26 juin 1877 et du contrat que cette Banque a conclu, le 7 mars 1878, avec la Société anonyme de construction de che-

mins de fer (convention-loi des 25 avril-3 juin 1870), est donné en détail au tableau IV ci-annexé.

Il se résume comme suit :

A. Sections livrées à l'État à fin d'exploitation en 1880 :

Bassilly à Lessines m.	8,191. »	
Puers à Termonde	14,567. »	
		22,758. »

B. Sections sur lesquelles les travaux sont en cours d'exécution :

Londerzeel à Boom m.	11,000. »	
Boom à Puers	6,063. »	
Antoing à St-Amand	8,520. »	
Avelghem à Estaimpuis	15,900. »	
Bruxelles à Tervueren	12,200. »	
Beaumont à Chimay	26,800. »	
Lobbès à Thuillies	7,434. »	
Dour vers Cambrai	9,600. »	
Lessines à Renaix	19,000. »	
Tournai à la frontière	13,500. »	
Écaussines-Ronquières	9,000. »	
Lembecq-Ronquières	11,540. »	
Renaix à Tournai	19,000. »	
Mettet à Gougnyes	8,100. »	
TOTAL. . . m.		177,677. »

C. Sections sur lesquelles la Banque de Belgique mettra prochainement la main à l'œuvre :

Tubize à Braine-l'Alleud m.	14,000. »	
Sottegem à Nederbrakel	6,500. »	
TOTAL. . . m.		20,500. »

D. Sections à l'étude :

Nederbrakel à Ellezelles m.	9,600. »	
Gougnyes à Acoz	3,400. »	
Bruxelles (Ouest) à Londerzeel	18,700. »	
Embranchement du Bois de la Cambre	2,500. »	
Couillet à Châtelet	4,400. »	
Chimay à la frontière	12,000. »	
Estaimpuis à la frontière	3,900. »	
TOTAL. . . m.		54,500. »

TOTAL. . . m. 275,435. »

La valeur de ces lignes, évaluées sur le pied de 200,000 francs par kilomètre, est de 55,087,000 francs. La valeur des travaux faits au 1^{er} janvier 1881 est de 18,618,400 francs; celle des travaux restant à faire, de 36,468,600 francs. La valeur des travaux faits au 1^{er} janvier 1880 était de 8,015,400 francs et celle des travaux faits au 1^{er} janvier 1879 était de 2,190,400 francs. La valeur des travaux effectués pendant l'année 1880 est de 10,603,000 francs; celle des travaux effectués pendant l'année 1879 était de 5,825,000 francs. Au 1^{er} janvier 1879, les travaux étaient faits à concurrence de 4 p. %; au 1^{er} janvier 1880, à concurrence de 15 p. %; au 1^{er} janvier 1881, à concurrence de 34 p. %. La Banque de Belgique a donc exécuté des travaux à concurrence de 19 p. % pendant l'année 1880, contre 11 p. % pendant l'année 1879.

Le projet du tracé et du profil en long de la section de Nederbrakel à Ellezelles, présenté par la Banque de Belgique le 30 décembre 1880, est à l'examen du Département des Travaux publics.

Le projet du tracé et du profil en long de la section de Gougnyes à Acoz, présenté par la dite Banque le 12 janvier 1881, est en instruction également.

Le Gouvernement compte saisir de nouveau les Chambres législatives de l'idée de modifier les conditions prévues par la convention-loi des 1^{er}-26 juin 1877, en ce qui concerne la section de Bruxelles à Londerzeel, de façon à établir une nouvelle ligne à faibles inclinaisons entre Bruxelles et Anvers.

Le Gouvernement compte également soumettre aux Chambres législatives des propositions tendant à modifier les conditions prévues par la même convention-loi, en ce qui concerne l'embranchement du Bois de la Cambre et la section de Couillet à Châtelet.

Pour les sections de Chimay à la frontière et d'Estaimpuis à la frontière, il doit intervenir des conventions entre la Belgique et la France. Le Gouvernement a cherché, par tous les moyens en son pouvoir, à hâter la solution de ces questions. Elles ne sont pas encore résolues.

§ 3. — *Groupe de la SOCIÉTÉ ANONYME POUR LA CONSTRUCTION des chemins de fer énumérés à l'article VII de la convention du 31 janvier 1873, approuvée par la loi du 15 mars suivant.*

L'état des lignes dont la construction incombe à cette Société fait l'objet du tableau V.

Il se résume comme suit :

Sections livrées à l'État à fin d'exploitation en 1876 . . m.	13,908.81
— — — 1877 . . .	14,599.55
— — — 1878 . . .	»
— — — 1879 . . .	53,091.25
— — — 1880 . . .	55,628.06
Section sur laquelle on travaille	3,780. »
— — — on va travailler	29,000. »
Sections pour lesquelles il n'y a pas de plans approuvés jusqu'ici, en raison du procès intenté par la Société à l'État . .	71,600. »
TOTAL. . . m.	239,607.47

Le procès auquel il vient d'être fait allusion s'est terminé par un jugement rendu le 22 juin 1880, et auquel la Société et l'État ont acquiescé. La Société a présenté les plans des sections comprises entre Gedinne et Mettet le 25 septembre 1880.

La valeur des lignes ci-dessus énumérées, évaluées sur le pied de 200,000 francs par kilomètre, est de 47,921,494 francs. La valeur des travaux faits au 1^{er} janvier 1881 est de 29,631,000 francs; celle des travaux restant à faire, de 18,290,494 francs. Les travaux sont faits à concurrence de 62 p. %; il en reste à faire à concurrence de 38 p. %.

§ 4. — *Aubel à Battice.*

Les travaux de cette ligne, qui mesure 10^k,5 environ, sont faits à concurrence de 80 p. %.

Aux termes de la convention du 9 juin 1878, la ligne aurait dû être achevée et livrée à l'État à fin d'exploitation, le 13 septembre 1880.

§ 5. — *Marbehan par Virton à Montmédy.*

L'État a racheté cette concession; mais il n'a pu prendre encore possession de la ligne, parce que la section de Virton à la frontière n'est pas achevée. Les travaux de cette section ont subi de longs retards. L'exploitation pourra commencer prochainement.

§ 6. — *Libramont à Bertrix.*

La loi du 4 août 1879 a alloué au Gouvernement un crédit de 2,000,000 de francs pour la construction du chemin de fer de Libramont à Bertrix.

Le 26 juillet 1880, les travaux de terrassements et d'ouvrages d'art étaient adjugés. Ces travaux sont en cours d'exécution. Ils doivent être achevés pour le 16 janvier 1882. Les autres travaux, y compris ceux d'appropriation des stations de Libramont et de Bertrix, sont ou seront adjugés en temps utile, de façon que la ligne puisse être ouverte à l'exploitation dès l'achèvement des travaux de l'entreprise principale.

§ 7. — *Ligne de l'Amblève.*

La loi précitée du 4 août 1879 a alloué au Gouvernement un premier crédit de 6,000,000 de francs pour la construction d'un chemin de fer dans la vallée de l'Amblève.

Un second crédit, de plusieurs millions également, sera sollicité ultérieurement de la Législature. Les études sont fort avancées. Le Gouvernement compte pouvoir adjuger, dans les premiers mois de la présente année, les tra-

vauX de la section comprise entre la ligne de l'Ourthe et la station à créer à Targnon, au débouché de la vallée de la Lienne.

§ 8. — *Anvers vers Tilbourg.*

La même loi du 4 août 1879 a alloué au Gouvernement un crédit de 3,000,000 de francs pour la construction d'un chemin de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas, dans la direction de Tilbourg ou de Boxtel. Le tracé admis en principe se dirige par Brasschaet, Brecht et Hoogstracten, vers Barle-Nassau. On dresse le projet définitif, ainsi que les pièces nécessaires à la mise en adjudication des travaux.

§ 9. — *Wavre par Gastuche à Jodoigne.*

La même loi a alloué un crédit de 2,000,000 de francs pour un chemin de fer de Wavre par Gastuche à Jodoigne. Un avant-projet a été approuvé le 25 septembre 1880. On s'occupe de la confection du projet définitif.

§ 10. — *Audenarde à Orroir.*

La même loi a alloué un crédit de 2,000,000 de francs pour un chemin de fer d'Audenarde à Orroir. Un avant-projet a été admis en principe au mois d'août dernier. On s'occupe également de la confection du projet définitif.

§ 11. — *Lignes ouvertes à l'exploitation.*

Le tableau I donne la récapitulation complète de toutes les sections successivement exploitées par l'État, en exécution des conventions-lois des 25 avril-3 juin 1870 et 1^{er}-26 juin 1877. La longueur totale de ces sections, au 1^{er} janvier 1881, est de 925,612 mètres.

Le tableau II indique les sections ouvertes à l'exploitation par les soins de l'État, dans le courant de l'année 1880. La longueur de ces sections est de 93,210 mètres.

§ 12. — *Lignes à l'étude.*

Le Gouvernement est en possession d'avant-projets, dressés à la suite d'études sur le terrain, pour divers chemins de fer dans les provinces de Luxembourg et de Namur, savoir :

Vallée de la Molinee, de Mettet à Anhéekil.	24
Vallée de la Lesse, d'Éprave à Anseremme		34
Vallée du Hilan, de Javingue à Houyet		20
Bertrix vers Sedan par Bouillon		26
Florenville vers Carignan		17
Rochefort à Bièvre		38
Rochefort à Paliseul		39
Paliseul vers Sedan		26
Bièvre vers Sedan		29
Marloie à Bastogne		53
Bastogne à Wiltz		8
Marche à Vielsalm		46
Vielsalm à la frontière prussienne		8
		<hr/>
TOTAL.kil.	565
		<hr/>

On procède également à l'étude sur le terrain des lignes suivantes :

Bruxelles à Lessineskil.	40
Visé à Micheroux		12
		<hr/>
TOTAL.kil.	52
		<hr/>

La longueur totale des lignes actuellement à l'étude sur le terrain, en sus des quatre lignes dont la construction a été autorisée par la loi du 4 août 1879, est donc de 417 kilomètres.

On va procéder à l'étude sur le terrain d'une nouvelle ligne, aux abords de Bruxelles, en vue de raccorder le nouveau cimetière d'Evere, d'une part à la station du Nord, d'autre part à la station du Quartier-Léopold, avec raccordement à la nouvelle ligne en construction de Bruxelles à Tervueren.

Il est à peine nécessaire de faire remarquer que ces études, concernant des lignes pour lesquelles le Gouvernement ne dispose d'aucun crédit, ne préjugent rien quant à leur exécution.

§ 13. — Lignes d'intérêt local. — Demandes de concession ou de construction.

Indépendamment des lignes dont il vient d'être parlé, le Département des Travaux publics a eu à s'occuper, dans ces dernières années, des chemins de fer ci-après, dont la concession lui a été demandée et qui ne semblent guère offrir qu'un caractère d'intérêt local

- 1° Ohey à Andenne, M. Matthyssens, 9 novembre 1874 (voie étroite);
- 2° Malines à La Hulpe, par Cortenberg et Tervueren, M. Steens, 5 mai 1877;
- 3° Ghistelles à Bruges, M. J. Herreboudt, 22 mai 1877 (voie étroite);

- 4° Hamme à Tamise, Société anonyme du chemin de fer de Termonde à St-Nicolas, 2 octobre 1877 (voie étroite);
- 5° Maeseycck à la frontière vers Haelen, MM. Timmerhans et Vande Griendt, 9 juillet 1879;
- 6° Ostende à Nieuport, MM. Philbrick et Corpe (de Londres), 19 août 1879;
- 7° Vallée de la Lienne, M. Van Hoorick (30 septembre 1879), reprenant une demande du 28 janvier 1867: affluent industriel du chemin de fer décrété de la vallée de l'Amblève (voie étroite);
- 8° Baudour à Stambruges et à Basècles (carrières), M. J. Hovinne, puis M. J. Cousin, 14 octobre 1879 et 17 janvier 1880;
- 9° Angleur à Clavier-Terwagne, MM. Godin et Michotte, 25 octobre 1879, reprenant partiellement une demande du 27 juin 1872 (voie étroite);
- 10° Estinnes-Haulchin à Givry, M. Ed Steurs, 14 janvier et 10 avril 1880;
- 11° Chemins de fer industriels de la Hesbaye, M. Edm. Frédéricx, 24 mai 1880 (voie étroite);
- 12° Raccordement des carrières de pavés de Lessines à la station industrielle en construction sur la ligne de Bassilly à Lessines, MM. Lenoir-Hivens et consorts, 9 juillet 1880;
- 13° Raccordement de certains établissements industriels du bassin calcaire de Tournai à la station de Vaulx, MM. Dutoit frères et Dapsens, 14 octobre et 17 décembre 1880;
- 14° La Louvière à Bascoup-Boël, 6 novembre 1880;
- 15° Rhode-St^e-Genèse à Schaerbeek et à Haeren, M. Simon, 2 décembre 1880 (le demandeur en concession qualifie la ligne d'intérêt général).

Outre ces lignes, pour lesquelles se sont présentés des demandeurs en concession, diverses autres lignes ont été signalées à l'attention du Département des Travaux publics par des administrations ou par des particuliers et ont fait l'objet d'un examen approfondi. Il convient de citer les lignes de Fleurus à Rhisne, de Spontin à Natoye, de Ramillies par Andenne à Ciney et de Vierset-Barse à Assesses, de Marbehan vers Ettelbrück, d'Etthe par Arlon à Noerdange, de Louvain à Sichein et de Tirlemont à Aerschot, de Roulers à Ardoye, etc.

La commission nommée pour étudier les moyens de doter le pays d'un réseau de chemins de fer secondaires a été installée le 28 janvier 1881.

TABEAU I. — Lignes reprises par l'État ou construites en vertu des conventions-lois des 25 avril/3 juin 1870 et 1^{er}/26 juin 1877.

N° d'ordre.	DÉSIGNATION DES SECTIONS.	Longueur.	DATE de la mise en exploitation.	Observations.
		Mètres.		
1	Lignes indiquées à l'art. 3 de la convention du 25 avril 1870	601,000		
3	Bascoup à Trazegnies	6,309	15 déc. 1870.	
5	Raccordement du charbonnage de Fontaine l'Évêque	2,188	26 juill. 1871.	
4	Raccordement du chemin de fer de Quenast à la station de Tubize.	1,672	1 ^{er} juill. 1872.	
5	Chemin de fer des carrières de Quenast	7,701	Id.	Cette ligne qui était ouverte à l'exploitation avant le 1 ^{er} janvier 1871 n'a été exploitée par l'État qu'en 1872.
6	Raccordement du puits Perier.	6,373	22 juill. 1872.	
7	Jemappes produits à Pâturages	2,257	24 nov. 1872.	
8	Trazegnies à Courcelles	3,141	1 ^{er} fév. 1873.	
9	Dour à Quiévrain.	7,629	1 ^{er} avril 1873.	
10	Courcelles à Gosselies et à Roux.	5,566	25 mai 1874.	
11	Péruwelz à la frontière de France	2,555	9 août 1874.	
12	Mons-Ville à Hornu-Warquegnies	4,459	1 ^{er} oct. 1874.	
13	Gilly à Lambusart et Noir-Dieu aux Haies	11,780	19 nov. 1874.	
14	Berzée à Thuillies et à Beaumont	16,885	25 janv. 1875.	Considérée comme exploitée à cette date.
15	Anvers à Boom et embranchement de Condich	21,180	20 déc. 1875.	
16	Piéton à Buvrines Mont.	9,791	20 mars 1876.	
17	Luttre à Gosselies.	6,827	1 ^{er} juin 1876.	
18	Alost à Burst	10,359	Id.	
19	Houdeng à Soignies.	15,514	7 août 1876.	
20	Raccordement du Petit Try.	497	20 sept. 1876.	
21	Gilly à Châtelineau	2,647	22 sept. 1876.	
22	Fleurus à Nivelles.	21,983	Id.	
23	Blaton à Bernissart	3,896	15 nov. 1876.	
24	Buvrines à Faurœux.	10,581	25 janv. 1877.	
25	Gosselies à Jumet.	4,015	10 fév. 1877.	
26	Courbes de Buvrines et de Peissant	5,644	1 ^{er} nov. 1877.	
27	Jumet à Gilly	5,109	24 mars 1879.	
28	Assche à Termonde.	17,255	18 mai 1879.	
29	Jumet à Masses-Diarbois.	5,281	5 juill. 1879.	
30	Boom à Hoboken.	10,599	20 juill. 1879.	
31	Waudignies à Ath	7,884	18 sep. 1879.	
32	Londerzeel à Alost	21,532	12 oct. 1879.	
33	Saint-Ghislain à Waudignies	11,902	8 nov. 1879.	
34	Trazegnies à Luttre.	5,708	15 nov. 1879.	
35	Quenast à Rebecq-Rognon et embranchement du Pendant	6,569	15 nov. 1879.	
36	Vieux-Campinaire à Ransart avec courbes de raccordement vers Gilly et Lambusart	5,294	15 janv. 1880.	
37	Masses-Diarbois à Ransart	1,921	Id.	
38	Marcinelle à Jumet.	4,723	8 mars 1880.	
39	Bassilly à Lessines	8,191	17 juill. 1880.	
40	Puers à Termonde	14,567	22 juill. 1880.	
41	Courcelles (Centre) à Gosselies-Ville et à Jumet.	6,885	5 août 1880.	
42	Mont Sainte-Geneviève à Lobbers	3,697	15 déc. 1880.	
	LONGUEUR TOTALE.	925,612		

TABLEAU II. — Sections de chemins de fer ouvertes à l'exploitation par l'État dans le courant de l'année 1880.

N° d'ordre.	SECTIONS.	Longueur.	DATE de la MISE EN EXPLOITATION.
1	Masses-Diarbois à Ransart	Mètres 1,921	15 janvier 1880.
2	Ransart au Vieux-Campinaire avec courbes de raccordement vers Gilly et Lambusart	5,294	15 janvier 1880.
3	Marcinelle à Jumet	4,725	8 mars 1880.
4	Bassilly à Lessines	8,191	17 juillet 1880.
5	Florenville (provisoire) à Florenville (définitif)	2,252	17 juillet 1880.
6	Puers à Termonde	14,567	22 juillet 1880.
7	Courcelles (centre) à Gosselies (ville) et à Jumet	6,885	5 août 1880.
8	Jemelle à Rochefort	4,520	15 septembre 1880.
	Florenville (définitif) à Gedinne	45,057	20 décembre 1880.
	TOTAL . . .	93,210	

TABLEAU III. — Lignes à construire en vertu de la convention-loi des chemins de fer (convention-loi

N° d'ordre.	LIGNES.	SECTIONS.	LONGUEURS approximatives indiquées sous réserve de vérification.	DATES des arrêtés d'approbation des tracés et des profils en long.
1	Boom à Hoboken	Boom à Hoboken	Mètres. 10,309	12 mars 1876. . .
2	Anvers à Douai	Londerzeel à Opwyck	21,532	29 avril 1876 . . .
3	Id.	Opwyck à Alost		15 février 1877 . .
4	Réseau du Brabant	Jette à Assche. Assche à Termonde.	8,000 17,253	14 nov. 1878 et 8 janv. 1879. 28 janvier 1876. . .
5	Quenast à Rebecq-Rognon et em- branchement du Pendant	Quenast à Rebecq-Rognon et embranchement du Pendant.	6,569	30 avril 1878. . . .
6	Saint-Ghislain à Ath	Waudignies à Ath Saint-Ghislain à Waudignies	7,884 11,902	22 décembre 1876. }
7	Frameries à Chimay (extensions) .	Courbes de Buvrines et Peissant.	5,644	30 sept. 1876. . . .
8	Id.	Mont-Sainte-Geneviève à Lobbes	3,607	3 juillet 1876 . . .
9	Id.	Trazegnies à Luttre	5,798	11 mai 1875
10	Id.	Courcelles (centre) à Gosselies (ville) et à Jumet.	6,885	17 février 1872 . .
11	Ceinture de Charleroi	Vieux-Campinaire à Ransart avec courbes de raccordement vers Gilly et Lambusart.	5,294	17 novembre 1868.
12	Id.	Jumet à Masses-Diarbois	5,281	6 mars 1872. . . .
13	Id.	Masses-Diarbois à Ransart.	1,921	6 id. 1872.
14	Id.	Marcinelle à Jumet	4,723	6 id. 1872.
15	Id.	La Providence à la Planche	4,648	24 oct. 1876, 18 février 1880 26 avril 1880. . . .
16	Luttre à Châtelineau	Jumet à Gilly.	5,109	28 juin 1872
17	Couillet à Jamioul	Couillet à Jamioulx	7,175	2 octobre 1879. . .
TOTAUX. . .			156,814	

1/26 juin 1877. — Groupe de la Société anonyme de construction de
des 25 avril/3 juin 1870).

Évaluation à raison de 200,000 francs par kilomètre.							Observations.
TOTAL.	SITUATION DES TRAVAUX au 1 ^{er} janvier 1879.		SITUATION DES TRAVAUX au 1 ^{er} janvier 1880.		SITUATION DES TRAVAUX au 1 ^{er} janvier 1881.		
	Fait.	Restant à faire.	Fait.	Restant à faire.	Fait.	Restant à faire.	
2,119,800	1,699,800	420,000	2,119,800	•	2,119,800	•	Exploité depuis le 20 juill. 1879.
4,306,400	2,020,750	2,285,650	4,306,400	•	4,306,400	•	Exploité depuis le 12 oct. 1879.
1,780,000	951,820	848,180	951,820	848,180	1,311,180	468,820	
3,450,600	3,386,880	63,720	3,450,600	•	3,450,600	•	Exploité depuis le 18 mai 1879.
1,313,800	1,062,450	251,350	1,313,800	•	1,313,800	•	Exploité depuis le 15 nov. 1879.
1,576,800	1,750,000	2,207,300	3,957,200	•	3,957,200	•	Exploité depuis le 18 sept. 1879. Exploité depuis le 8 nov. 1879.
2,580,400							
1,128,800	1,128,800	•	1,128,800	•	1,128,800	•	Exploité depuis le 1 ^{er} nov. 1877.
759,400	528,057	411,343	505,157	254,245	759,400	•	Exploité depuis le 15 déc. 1880.
1,159,600	872,062	287,538	1,159,600	•	1,159,600	•	Exploité depuis le 13 nov. 1879.
1,377,000	791,626	585,374	911,726	465,274	1,377,000	•	Exploité depuis le 5 août 1880.
658,800	369,400	289,400	658,800	•	658,800	•	Exploité depuis le 15 janv. 1880.
656,200	978,675	61,725	1,040,400	•	1,040,400	•	Exploité depuis le 3 juill. 1879. Exploité depuis le 15 janv. 1880.
384,200							
944,600	641,982	302,618	928,082	16,518	944,600	•	Exploité depuis le 8 mars 1880.
929,600	341,700	587,900	471,700	457,900	705,100	224,500	
1,021,800	959,561	82,259	1,021,800	•	1,021,800	•	Exploité depuis le 24 mars 1879.
1,455,000	•	1,455,000	•	1,455,000	729,400	705,600	
27,362,800	17,243,543	10,119,337	23,905,685	3,457,115	25,963,880	1,398,920	

TABLEAU IV. — Lignes à construire en vertu de la convention-loi des 1/26

N° d'ordre.	LIGNES.	SECTIONS.	LONGUEURS approximatives indiquées sous réserve de vérification.	DATES des arrêtés d'approbation des tracés et des profils en long.
1	Braine-le-Comte à Courtrai . . .	Bassilly à Lessines	8,191	14 juin 1875 . . .
2	Id. id.	Lessines à Renaix	19,000	5 juil. et 17 nov. 1879.
3	Réseau du Brabant	Bruxelles (Ouest) à Boom	29,700	La partie entre Londerzeel et Boom a été approuvée le 17 janvier 1879.
4	Id.	Ronquières à Lembecq	11,540	23 avril 1880 . . .
5	Anvers à Douai	Boom à Puers	6,063	2 avril 1878 . . .
6	Id.	Puers à Termonde	14,567	22 avril 1876 . . . 22 avril 1878 . . .
7	Id.	Soitegem à Nederbrakel Nederbrakel à Ellezelles	16,100	31 mars 1880
8	Id.	Renaix à Tournai	19,000	21 octobre 1880. . .
9	Id.	Tournai à la frontière	15,500	31 décembre 1879.
10	Antoing à Saint-Amand	Antoing à Saint-Amand	8,520	26 juin 1874 et 5 févr. 1879.
11	Ecaussines à Ronquières	Ecaussines à Ronquières	9,000	14 janvier 1880. . .
12	Dour vers Cambrai	Dour vers Cambrai	9,600	26 septemb. 1879.
15	Tubize à Braine l'Alleud	Tubize à Clabecq	14,000	16 janvier 1880 et 26 avril 1880 . . .
14	Id.	Clabecq à Braine-l'Alleud		
15	Avelghem à la frontière française.	Avelghem à la frontière française	19,800	23 mars et 9 juillet 1879 sauf le raccordement entre Es- tampuis et la frontière. .
16	Embr ^s vers le bois de la Cambre.	Embranchement vers le bois de la Cambre.	2,500	»
17	Bruxelles à Tervueren	Bruxelles à Auderghem	12,200	12 juillet 1879 . . . 9 mars 1880 . . .
18	Id.	Auderghem à Tervueren		
19	Frameries à Chimay	Beaumont à Froidchapelle	16,500	6 mars et 11 juillet 1879.
20	Id.	Froidchapelle à Chimay	10,500	16 janvier 1880. . .
21	Id.	Chimay frontière	12,000	»
22	Id.	Lobbès à Thuillies	7,454	8 févr. 1878 et 17 janv. 1879.
23	Ceinture de Charleroi	Couillet à Châtelet	4,400	»
24	Mettet à Acoz	Mettet à Gougnies Gougnies à Acoz	11,500	31 juillet 1880
TOTAUX			275,455	

juin 1877. — Groupe de la Banque de Belgique (contrat du 7 mars 1878).

Évaluation à raison de 200,000 francs par kilomètre.							Observations.
TOTAL.	SITUATION DES TRAVAUX au 1 ^{er} janvier 1879.		SITUATION DES TRAVAUX au 1 ^{er} janvier 1880.		SITUATION DES TRAVAUX au 1 ^{er} janvier 1881.		
	Fait.	Restant à faire.	Fait.	Restant à faire.	Fait.	Restant à faire.	
1,658,200	655,400	1,002,800	1,559,000	279,200	1,658,200	°	Exploité depuis le 17 juil. 1880.
5,800,000	°	5,800,000	205,800	5,596,200	721,800	5,078,200	
5,940,000	°	5,940,000	1,556,000	4,584,000	2,679,000	5,261,000	Pour la partie de Bruxelles (O.) à Londerzeel le Gouvernement compte présenter prochainement à la Législature des propositions modifiant la convention-loi des 1 ^{er} /26 juin 1877.
2,508,000	°	2,508,000	°	2,508,000	401,000	1,907,000	
1,212,600	1,478,700	2,647,500	2,823,700	1,502,500	1,092,700	119,900	Exploité depuis le 22 juil. 1880.
2,915,400					2,915,400		
5,220,000	°	5,200,000	°	5,220,000	°	5,220,000	
5,800,000	°	5,800,000	°	5,800,000	550,400	5,449,600	
2,700,000	°	2,700,000	°	2,700,000	65,400	2,634,600	
1,704,000	°	1,704,000	570,700	1,133,500	1,242,600	461,400	
1,800,000	°	1,800,000	°	1,800,000	585,700	1,410,500	
1,920,000	°	1,920,000	565,200	1,556,800	1,048,200	871,800	
2,800,000	°	2,800,000	°	2,800,000	°	2,800,000	
5,960,000	°	5,960,000	572,500	5,587,700	2,265,400	1,696,600	Pour la partie d'Estaimpuis à la frontière, une convention internationale doit intervenir avec la France.
500,000	°	500,000	°	500,000	°	500,000	Pour l'embranchement du bois de la Cambre la Banque de Belgique demande des changements à la convention-loi des 1 ^{er} /26 juin 1877; la Législature sera, le cas échéant, appelée à se prononcer à cet égard.
2,440,000	°	2,440,000	147,800	2,292,200	966,800	1,475,200	
5,260,000	°	5,260,000	522,200	2,957,800	1,765,500	1,494,700	
2,100,000	°	2,100,000	°	2,100,000	14,700	2,085,500	
2,400,000	°	2,400,000	°	2,400,000	°	2,400,000	Pour la partie de Chimay à la frontière une convention internationale doit intervenir avec la France.
1,490,800	76,500	1,414,500	296,700	1,194,100	875,700	617,100	
880,000	°	880,000	°	880,000	°	880,000	Pour Couillet à Châtelet la Banque de Belgique demande des changements à la convention-loi des 1 ^{er} /26 juin 1877; la Législature sera, le cas échéant, appelée à se prononcer
2,500,000	°	2,500,000	°	2,500,000	198,100	2,101,900	
55,087,000	2,190,400	52,896,600	8,015,400	47,071,600	18,618,400	56,468,600	

TABLEAU V. — Lignes à construire en vertu de la conven

N° d'ordre.	LIGNES.	SECTIONS.	LONGUEURS approximatives indiquées sous réserve de vérification.	DATES des arrêtés d'approbation des tracés et des profils en long.
			Mètres.	
1	Gembloux à la Sambre	Gembloux à la Sambre	14,146,40	»
2	Athus à la Meuse	Athus à Signeux	15,908,81	»
5	Id.	Signeux vers Gorcy	452,95	»
4	Id.	Signeux à Florenville (provisoire).	52,464,55	»
5	Id.	Florenville (provisoire) à Florenville (définitif).	2,251,99	19 janvier 1878. .
6	Id.	Florenville (définitif) à Paliseul.	51,958,15	7 avril 1877 et 19 janv. 1878.
7	Id.	Paliseul à Gedinne.	15,098,72	21 mai et 26 juin 1878
8	Id.	Gedinne à la Meuse	29,600,00	»
9	Tamines à la Meuse	Tamines-Mettet	20,626,90	12 mars et 20 juin 1877. .
10	Id.	Mettet à la Meuse	25,000,00	»
11	Jemelle à la Meuse.	Jemelle-Rochefort	4,519,20	} 8 déc. 1876 et 8 avril 1878.
		Rochefort à Éprave	3,780,00	
12	Id.	Éprave à Baronville	17,000,00	»
13	Bastogne à Gouvy	Bastogne à Gouvy	29,000,00	15 septembre 1880.
		TOTAUX.	259,607,47	

tion-loi des 31 janvier/15 mars 1873.

Évaluation à raison de 200,000 francs par kilomètre.							Observations.
TOTAL.	SITUATION DES TRAVAUX au 1 ^{er} janvier 1879.		SITUATION DES TRAVAUX au 1 ^{er} janvier 1880.		SITUATION DES TRAVAUX au 1 ^{er} janvier 1881.		
	Fait.	Restant à faire.	Fait.	Restant à faire.	Fait.	Restant à faire.	
•	•	•	•	•	•	•	Exploité depuis le 1 ^{er} mai 1877.
•	•	•	•	•	•	•	Exploité depuis le 6 nov. 1876.
•	•	•	•	•	•	•	Exploité depuis le 30 juill. 1877.
•	•	•	•	•	•	•	Exploité depuis le 26 mars 1879.
•	•	•	•	•	•	•	Exploité depuis le 17 juill. 1880.
•	•	•	•	•	•	•	Exploité depuis le 20 déc. 1880.
•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	Exploité depuis le 5 sept. 1879.
•	•	•	•	•	•	•	Exploité depuis le 15 sept. 1880.
•	•	•	•	•	•	•	
•	•	•	•	•	•	•	
47,921,494	21,855,000	26,086,494	25,596,000	22,525,494	29,631,000	18,290,494	

La section centrale ne présentera que quelques observations sur ces renseignements.

Une des grandes causes des retards subis dans la construction des lignes nouvelles, est l'incertitude qui semble planer sur les tracés jusqu'au moment de la mise à exécution, souvent même lorsque l'exécution est commencée. Cela prouve ou bien que les études préliminaires ne sont pas faites avec l'exactitude qu'elles exigent ou bien que des influences diverses continuent à agir sur l'administration, même après qu'elle a approuvé et adopté les plans généraux d'un chemin de fer. On emploie plusieurs années à exécuter le moindre tronçon de chemin de fer; on met des années là où des mois suffiraient, ajoutant ainsi dix à vingt pour cent d'intérêts aux capitaux engagés dans l'entreprise.

D'autre part, l'État qui craint, plus que toute autre chose, la concurrence, n'hésite pas, dans certains cas, à se constituer son propre concurrent. En effet, à peine venait-il d'acquérir les lignes du Grand-Luxembourg, qu'il se hâtait de construire une ligne parallèle et concurrente, celle d'Athus à Charleroi, dont les pentes et les rampes sont, paraît-il, beaucoup plus fortes que sur la ligne principale. Selon toute probabilité cette ligne sera longtemps une lourde charge pour l'État.

A charge de qui sont les intérêts pendant l'exécution des lignes contractées à 200,000 francs par kilomètres? Est-ce du compte Construction ou de la Dette publique?

Les communications de Bruxelles avec Anvers n'étaient, paraît-il, pas suffisantes; en Angleterre et en Amérique, dans ce cas, on place une troisième et même une quatrième voie sur le même terre-plein; les frais généraux augmentent peu, tandis que la puissance de transport est doublée ou triplée. La seule excuse valable à cette nouvelle concurrence, c'est que le nouveau chemin de fer remplace, celui qui, depuis trente ans, eût dû être construit de Malines à Hemixem par Boom, et qui permettra de tirer enfin parti du plus splendide port naturel de l'Europe, celui qui s'étend depuis Tamise jusques Anvers, et qui est encore laissé, jusqu'aujourd'hui, à l'état de nature, s'ensablant, se remblayant par les riverains qui trouvent qu'il est très-commode et surtout très-économique d'y jeter les débris de leurs briqueteries.

Plus tard on entretiendra cette profondeur à grand renfort de dragueurs.

Ce port, aussi vaste qu'aucun de ceux qui existent au monde n'exige, pour être utilisé, aucun autre travail que quelques embarcadères fixes ou mobiles. C'est là que l'administration des chemins de fer eût dû établir, depuis trente ans, les embarcadères à charbons qui ne peuvent être placés sur les terrains chers et restreints d'une ville fermée et le long de bassins coûteux à établir d'où l'on ne sort et où l'on n'entre qu'une ou deux fois par jour et à grands frais. Encore une fois ce sont moins les tarifs que les frais accessoires qui arrêtent les transports.

Chose étrange et singulière, nous possédons un des plus vastes et des plus sûrs ports naturels; on peut l'utiliser presque sans frais d'installation, et tous nos regards sont sans cesse attirés vers des ports artificiels dont le seul entretien d'une année suffirait à installer le premier sans que rien y manque. Là, pas d'écluses; entrée et sortie libre à toute heure du jour et de la nuit, maintenant que l'Escaut va être éclairé et balisé comme une rue de commerce.

Si la ligne nouvelle vers Anvers est établie pour servir d'accès à ce port, elle ne formera certes pas double emploi; de plus, elle ouvrira, pour la partie Ouest de Bruxelles et pour le Centre et Mons, un accès plus direct avec les nouvelles installations maritimes d'Anvers.

Si l'on établit, sans trop compter, une seconde ligne de Bruxelles à Anvers; si, dans quelques semaines on va inaugurer le premier tronçon d'une autre concurrence sur Louvain, on met beaucoup plus de temps et de façons à établir les affluents nécessaires de notre réseau de chemin de fer. On commence seulement dix ou douze ans après le vote des Chambres, les sections d'Écaussines à Lembecq, et l'on n'y procède que très-lentement; ce chemin est cependant d'une nécessité industrielle incontestable, tandis que l'embranchement de Tervueren ne payera pas le charbon nécessaire à mouvoir les trains.

Ailleurs, on procède, depuis plusieurs années, aux études préparatoires, telles sont les lignes de l'Emblève, d'Anvers vers Tilbourg, de Wavre à Jodoigne (1), d'Audenarde à Orroir, pour lesquelles des crédits s'élevant à *treize millions* ont été votés par la Législature. Il est temps enfin que l'on passe des études à l'exécution.

Pour le chemin de fer de Wavre à Jodoigne, il est fâcheux que le tracé étudié ne s'adapte ni par ses niveaux, ni par ses lignes générales, à la grande voie de communication qui s'imposera tôt ou tard à la Belgique pour relier ses ports à l'Allemagne centrale. Mais il faut compter avec l'impatience légitime des populations qui préfèrent, naturellement, un moineau dans la main à un pigeon dans l'air.

On peut se convaincre par la liste suivante des chemins dont la concession est demandée, que l'ère de la construction des chemins de fer est loin d'être close en Belgique.

QUESTION.	RÉPONSE.
Quels résultats a donnés la loi de 1875 sur les tramways?	<p>Depuis la promulgation de la loi du 9 juillet 1875 sur les tramways.</p> <p>1° <i>Trois concessions ont été accordées</i> : L'une par le Département des Travaux publics (Anvers, Merxem) et les deux autres, par le Département de l'Intérieur (Péruwelz-Bon-Secours et rue des Images, à l'Escaut, Anvers);</p> <p>2° <i>Deux concessions ont fait l'objet d'adjudications qui n'ont pas donné de résultats</i> : (Ligne de Warmifontaine-Longlier et réseau de la ville de Namur, longueur 15 kilomètres);</p> <p>3° <i>Vingt demandes en concession sont restées sans suite de la part des demandeurs</i> (dévelop-</p>

(1) Nous apprenons, au moment de finir ce rapport, que les plans de la ligne de Wavre à Jodoigne sont définitivement arrêtés et tracés sur le terrain; nous espérons qu'il en est de même des autres chemins à l'étude. Les plans d'agrandissement de la gare d'Ottignies qui sont également définitivement arrêtés et signés.

pement de plus de 250 kilomètres). Elles se rapportent aux lignes suivantes :

1° Anvers-Oostmalle et frontière hollandaise vers Bréda ; Oostmalle-Turnhout-Hoogstraeten et Lierre à Oostmalle ;

2° Station de Malines aux faubourg de Pennepoel et de Nekerspoel, avec prolongement vers Willebroeck, Duffel et Heyst-op-den-Berg ;

3° De la porte de Namur (Bruxelles) par la chaussée d'Ixelles, à la place S^{te}-Croix ;

4° Raccordement de la station de Tirlemont aux différents établissements industriels de cette ville ;

5° Saint-Josse-ten-Noode à la nouvelle plaine des manœuvres, et prolongement éventuel vers Schaerbeek et vers Auderghem ;

6° De Wyngene à Thielt et Ruysselede avec prolongement éventuel vers Aeltre ;

7° Bloemendael-Lichtervelde et embranchement ;

8° Ostende : de la station au débarcadère et à la nouvelle crique des pêcheurs ;

9° Furnes-Ypres par Oostvleteren et Elverdinghe ;

10° Ostende-Blankenberghe ;

11° Bruges à Hille avec embranchement ;

12° Bruges à S^t-André ;

13° Poperinghe vers Dunkerque ;

14° Watervliet à Caprycke, Bouchaute vers Philippine ;

15° Réseau dans la Flandre orientale ;

16° Réseau dans les deux Flandres ;

17° Baudour par Hautrages, S^t-Ghislain et Boussu à Dour ;

18° Poix-S^t-Hubert-Habay-la-Neuve à la station ;

19° Rochefort-Wellin par Han-sur-Lesse ;

20° Raccordement de la gare d'Andenne aux établissements industriels de cette localité et des communes environnantes.

Dix-sept demandes en concessions sont soumises à l'instruction. Elles concernent les lignes suivantes :

1° Place Verte, à Anvers, à la porte de Boom et de la station d'Anvers-Sud au canal de Brasseurs ;

2° Place Madou au cimetière d'Evere ;

3° Ostende à la Panne et à Dixmude ;

4° Réseau de la ville de Bruges et faubourgs ;

5° Roulers-Thielt-Aeltre-Eccloo et prolongement ;

6° Réseau de Charleroi-Gilly-Montigny-sur-Sambre ;

- 7° La Louvière à Houdeng-Goegnies;
- 8° Mons-Nimy;
- 9° Bassin calcaire de Tournay;
- 10° Hautrages et Baudour au canal de Condé et à la station de la Hamaide;
- 11° Barry-Maulde à Tournay par Gaurain et Ramecroix;
- 12° Melreux-Laroche;
- 13° Haut-Pré à Cornillon, à Liège, adjugé le 10 décembre 1880;
- 14° Liège-Jemeppe par Tilleur;
- 15° Tramways verviétois;
- 16° Réseau de Namur (nouveau);
- 17° Charleroi à Monceau, Marchienne et de Charleroi à Couillet.

En fait et en réalité la loi de 1875 a arrêté net la construction des tramways en Belgique, au moment même où elle commençait à prendre quelque développement. Le Gouvernement s'est laissé effrayer par l'idée de la concurrence éventuelle que ces voies ferrées d'intérêt local pourraient faire à sa grande exploitation armée de toutes pièces et outillée pour faire les transports rapidement et à bon marché.

Grâce à ce temps d'arrêt, la Belgique est exposée à ce que l'élan de 1873 et 1874 ne se reproduise plus d'ici à longtemps, les capitaux destinés à ces entreprises s'étant portés au dehors.

Ce résultat négatif a conduit le Gouvernement à instituer une commission chargée de rechercher les moyens de doter le pays d'un système de chemins vicinaux secondaires ou tertiaires

La préoccupation de la concurrence possible, sinon probable, a de nouveau été la pensée dominante des délégués de l'administration. Le souvenir des spéculations malheureuses de M. Philippart est encore cuisant; on craint qu'en reliant les chemins vicinaux les uns aux autres on ne puisse encore établir, dans le pays, des exploitations concurrentes à celles de l'État et forcer celui-ci à des rachats onéreux.

Cette crainte est, selon nous, chimérique; tandis que les apports au trafic des lignes principales seront certains et considérables, à condition, toutefois, que l'on n'impose pas à ces embranchements les mêmes entraves et les mêmes exactions que l'on a imposées aux embranchements industriels ou, ce qui est plus injuste encore, à certains d'entre eux, tandis que les autres sont indemnes, et donnent ainsi, à quelques-uns, des moyens de concurrence dont d'autres pâtissent.

Comme nous l'avons dit, l'an dernier, les embranchements vicinaux ou autres doivent entrer dans les gares et stations sans entraves et y être reçus et traités exactement comme on y reçoit les voyageurs à pied ou les marchandises sur camions ou charrettes.

Partout les tramways des villes devraient pénétrer dans les gares et même être reliés aux voies des chemins de fer. De combien ne grandirait pas leur utilité pour le commerce et l'industrie s'ils pouvaient servir à éviter les frais onéreux de transbordement et de camionnage? Les « trams » devraient être la continuation des chemins de fer dans l'intérieur des villes. C'est du reste

ainsi qu'ils ont toujours été compris aux États-Unis où ils sont contemporains de l'origine même des chemins de fer. Dans les grandes villes de commerce, New-York, Boston, Philadelphie, Baltimore, New-Orléans, pour ne citer que les principales, des files de trams attendent les voyageurs à l'arrivée des trains, des rues entières sont bordées de grands magasins, d'entrepôts reliés directement aux gares des chemins de fer éloignées de plusieurs kilomètres et qui sont ainsi dégagées de stationnements encombrants et de manutentions qui exigent du temps et de l'espace. Aucun des moyens mécaniques d'économiser le temps et la main-d'œuvre n'y sont négligés : ici ce sont des élévateurs qui pompent les grains des bateaux ou des wagons construits spécialement pour épargner les sacs, les font passer par des tarares et des brosseuses, pour les peser ensuite automatiquement et les réexpédier, soit en Europe, soit aux moulins, sans intervention d'aucune main-d'œuvre humaine. Ailleurs ce sont des diviseurs de charbon, qui arrive brut et en vrac des mines; il est trié, divisé et chargé; ici sur bateaux, là sur camions, ailleurs sur des wagons sans autre intervention que celle d'un homme qui conduit et dirige les machines.

A Bruxelles et, probablement, dans toutes les villes de la Belgique il en coûte autant ou presque autant pour conduire un wagon de charbon en cave à 500 mètres de distance que pour le faire arriver de la mine à la station à 50, ou 100 kilomètres.

A quoi servent alors des tarifs réduits au-dessous du coût du transport ?

C'est à propos des embranchements aux chemins de fer que la question suivante a été adressée au Ministre des Travaux publics :

QUESTION.

A-t-on apporté des modifications aux règlements qui établissent les conditions d'accès des chemins de fer, affluents ou privés dans les gares ou stations de l'État ou des Compagnies concessionnaires ?

A-t-on établi ou se propose-t-on d'établir des règles uniformes et égales pour tous dans l'établissement de ces accès ?

RÉPONSE.

Les conditions générales imposées pour la construction et l'exploitation des embranchements aux stations du chemin de fer de l'État ont été modifiées par l'arrêté ministériel du 25 octobre dernier, dont un exemplaire est ci-annexé.

Une note insérée au *Moniteur* du 27 octobre a signalé les principaux changements apportés au régime antérieur, dans le but de simplifier les formalités relatives à l'instruction des demandes en concession et de réduire les charges des concessionnaires.

Le Département examine en ce moment dans quelle mesure il y a lieu de rendre les nouvelles dispositions applicables aux raccordements aux stations des lignes ferrées exploitées par des Compagnies.

Ceux-ci sont actuellement soumis aux conditions générales déterminées dans le formulaire ci-joint.

L'infériorité de l'organisation des transports par chemins de fer est non-seulement destructive de l'efficacité des tarifs peu élevés, mais ils ne transpor-

tent pas autant qu'ils le pourraient, avec un matériel moindre, s'ils étaient mieux combinés. On exige du Gouvernement des dépenses considérables peut-être inutiles pour l'élargissement ou la construction des canaux, uniquement parce que les transports par chemins de fer ne sont pas organisés comme il devraient l'être. Jamais les charbonnages ni les établissements métallurgiques du bassin de Charleroi et du Centre n'eussent songé à réclamer ni l'élargissement du canal de Charleroi à Bruxelles, ni un canal nouveau d'une construction difficile, dispendieuse et d'un succès incertain, si les transports des charbons et leur transbordement eussent été bien organisés. La lutte des canaux contre les chemins de fer bien organisés est absolument impossible, comme le prouvent l'Angleterre et les États-Unis ; c'est à peine si la navigation maritime à vapeur peut lutter contre eux. La preuve évidente de cette allégation, je la trouve dans le *Colliery guardian* de janvier dernier : il extrait du rapport de l'administration de la cité de Londres qui perçoit une taxe sur les charbons, les détails suivants qui sont concluants à cet égard : il a été importé à Londres, en 1880, du 1^{er} janvier au 31 décembre, 9,915,488 tonnes de houille savoir : par mer, 3,714,708 tonnes ; par chemins de fer, 6,196,310 tonnes et par canaux, 4,470 tonnes. De ces quantités, le *London et North-Western* a transporté 1,436,000 tonnes, le *Great-Western*, 1,055,000 tonnes, le *Midland*, 2,000,000 tonnes et le *Great-Northern*, 950,000 tonnes, bien que la distance de Londres aux charbonnages les plus rapprochés soit plus grande que de Mons ou de Liège à Anvers et peut-être à Ostende. Les chemins de fer apportent même à Londres du charbon qui y est embarqué pour l'exportation par mer, bien que beaucoup d'excellents ports soient très-rapprochés des charbonnages.

Croit-on que Charleroi et le Centre eussent seulement songé à demander l'élargissement du canal et la construction d'un canal sur Mons, si leurs charbons pouvaient arriver directement des mines sur le canal de Mons à Condé et y être embarqués sans frais et sans main-d'œuvre dans les bateaux destinés à Paris, ou s'ils pouvaient être embarqués dans les mêmes conditions sur le canal de Willebroeck à Bruxelles ou sur l'Escaut à Hemixem ? Ne faut-il pas conduire le charbon de la mine au canal par wagons ? Que ce soit à 500 mètres de la mine ou à 100,000 mètres, la différence de frais n'est pas très-grande.

Il n'y a que les frais de traction en plus et une part dans l'entretien, l'usure et les intérêts du capital de la voie. Mais, par contre, quel bénéfice dans le temps, la main-d'œuvre et la conservation de la marchandise !

Jamais l'exportation par mer de nos charbons ne pourra prendre une extension sérieuse par les canaux. On doit organiser le transport par chemins de fer et le chargement sur navires de mer comme il l'est en Angleterre et en Amérique, c'est-à-dire mécaniquement, rapidement, de façon qu'un steamer puisse être chargé entre deux marées.

Sans doute pour arriver à ces exportations en grand, les chemins de fer ne peuvent que prêter leur aide, leur bonne volonté et une bonne organisation, mais pour le reste, l'industrie privée doit être certaine de trouver ces conditions quand elle les réclame. C'est au chemin de fer à installer les moyens mécaniques d'embarquement rapide à Mons, sur l'Escaut ou sur le

canal de Willebroeck. Qui le fera si ce n'est lui? Or, sans ces moyens les charbonnages préféreront toujours charger les bateaux à proximité de leurs bureaux. Il en est de même des trieurs mécaniques. Pour que le charbon subisse le moins de frais, il faut qu'il parvienne sans main-d'œuvre, ni transbordements, jusque dans les bateaux ou dans les magasins des vendeurs.

Les mêmes règles doivent s'appliquer aux autres services, à ceux des ports comme à ceux de l'industrie et du commerce : simplifier, gagner du temps, diminuer les manutentions, tel est le programme à exécuter partout et toujours.

Aussi suivons-nous avec intérêt et satisfaction les efforts que fait l'administration pour accélérer le transport et la remise du poisson et des colis, ainsi que pour simplifier les tarifs. Un grand pas sera fait quand le public pourra, sans perte de temps et sans recherches ni discussions avec les employés, se rendre un compte exact et précis de ce qu'il a à payer n'importe pour quelle expédition ou pour quelle destination. On supporte plus facilement des tarifs plus élevés, rémunérateurs, mais simples et sans frais accessoires que des chicanes ou des discussions où l'administration se donne toujours raison.

Quant aux ports, la tendance s'accroît de plus en plus à simplifier les opérations et à diminuer la main-d'œuvre. Sous ce rapport Anvers deviendra bientôt l'un de ceux où les chargements et déchargements seront les plus rapides. Les steamers arrivent facilement et les plus grands seront à quai sans passer par des écluses ; ils pourront être déchargés directement sur les wagons ou recevoir leur chargement directement de ceux-ci sur 3 mille mètres au lieu des 500 du quai du Rhin.

La tendance actuelle étant à l'agrandissement des navires (il vient d'en être lancé un à Liverpool de 500 pieds de longueur (152 mètres) de 6 à 7,000 tonnes de capacité pour marchandises, outre le charbon pour l'aller et le retour à une vitesse de cinq à six lieues par heure), ces navires ne voudront ou ne pourront plus entrer dans les Docks.

Il faudra les décharger ou les charger dans les rades sur des allées portant les wagons et trucs des chemins de fer.

La simplification des manœuvres doit donc être la préoccupation constante de l'administration des chemins de fer. Elle doit aider le commerce, simplifier ses opérations et les rendre aussi rapides que possible.

Sous ce rapport il y aurait aussi de grandes simplifications à apporter dans la manutention générale de nos railways. Ils sont trop compliqués, trop enchevêtrés d'embranchements et de jonctions pour une exploitation simple, courante et facile. L'État ne devrait exploiter que les grandes lignes de long parcours et aboutissant à de grands centres commerciaux ou industriels. Tous les affluents, toutes les jonctions d'intérêt local devraient être rendus à l'exploitation locale et privée. Dût l'État ne recevoir, au commencement, que de très-minces péages et laisser aux entrepreneurs de forts bénéfices, il y trouverait encore, ainsi que les populations intéressées, de notables avantages.

L'exploitation de ces affluents est, aujourd'hui, subordonnée aux convenances du service général au lieu de l'être aux besoins de la population. Leur matériel de traction est trop lourd ; le poids mort à déplacer plusieurs fois

par jour est trop élevé. Si déjà sur les grandes lignes le poids mort des trains de voyageurs est de 95 p. % du poids total, qu'est-il sur les embranchements? C'est pour réduire le poids mort sur les petits parcours, que les voitures automobiles promettaient un service plus complet et plus utile, tout en apportant une économie considérable dans tous les frais de manutention.

La section centrale avait encore posé, dans le courant de décembre dernier, la question suivante qui, au commencement d'avril, n'a pas encore reçu de réponse complète :

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>Pourra-t-on établir, dans le courant de janvier 1881, la situation financière des chemins de fer de l'État au 31 décembre 1880, en établissant, comme l'année dernière, les raisons des divergences avec la situation du Trésor public, même date?</p>	<p>L'administration ne peut arrêter définitivement les résultats financiers de l'exercice qu'à l'aide d'éléments nombreux et divers à relever tant par le Département des Finances que par le Département des Travaux publics. Ils ne peuvent être recueillis et coordonnés en quelques jours.</p>
<p>Quant aux recettes et aux dépenses, il sera sans doute possible de les donner, jusqu'à la même date, au moins très-approximativement en janvier ou février?</p>	<p>Je m'applique constamment à faire simplifier et accélérer ce travail.</p>
	<p>En ce moment même une commission composée de fonctionnaires des deux Départements étudie, quant aux dépenses, des formules de situations périodiques dont la comparaison avec les états de recettes permette de constater le profit net.</p>
	<p>Aussitôt qu'on aura pu dresser une situation même très-approximative, je m'empresserai de la faire connaître à la section centrale.</p>

Il y a plusieurs années que l'on a institué une commission de fonctionnaires des Départements des Finances et des Travaux publics pour étudier et proposer une comptabilité qui permettra de tenir la situation de la comptabilité des chemins de fer constamment à jour. Il y a un modèle très-simple à suivre; c'est celui que le *Board of Trade* a imposé aux Compagnies anglaises et qui peut encore être simplifié en Belgique, puisque nos chemins de fer n'ont qu'un seul actionnaire qui est la Nation, dont le dividende, quand il y en a, est versé dans la caisse générale. Il n'y a donc eu d'émis, pour constituer le capital, que des *obligations* à intérêt fixe et amortissement facultatif quand le cours dépasse le pair.

Un seul tableau, au lieu de quatre, suffirait donc pour donner la situation du capital émis et des dépenses faites sur ce capital, à la fin de chaque exercice, ou à la fin de chaque mois; ce sont de simples additions aux deux parties du compte avec une « balance » pour les équilibrer.

Vient ensuite un compte des dépenses de capital pendant l'année ou le mois avec les crédits sur lesquels elles sont faites, se balançant par ce qui reste à dépenser de ces crédits ouverts.

Les Compagnies anglaises donnent ensuite un compte des dépenses sur capital, prévues pour le semestre courant, avec les voies et moyens financiers

pour y faire face. C'est une sorte de Budget qui devait, en Belgique, rentrer dans le Budget annuel.

Puis vient le tableau des dépenses et recettes du semestre qui, dans notre système, devraient se balancer avec les articles du Budget correspondant aux divers postes. Le contrôle deviendrait ainsi beaucoup plus facile qu'il ne l'est aujourd'hui.

Nous pourrions supprimer le tableau de l'emploi du revenu ou de l'excédant des recettes sur les dépenses qui, dans notre système de comptabilité, doit être versé au Trésor de l'État. Mais il serait utile que dans la situation annuelle du Trésor ce tableau fût dressé à part des autres revenus et dépenses de l'État.

Les Compagnies anglaises présentent, en outre, cinq comptes séparés et divisés en articles pour l'entretien des voies et travaux; le pouvoir moteur, y compris les réparations du matériel moteur; les réparations et renouvellements des voitures et wagons; les dépenses du trafic; et les charges générales. Ce qui correspond assez bien aux cinq sections de notre chapitre IV, CHEMINS DE FER.

Si les livres, dans tous les bureaux-comptables, étaient tenus d'accord avec ces tableaux, rien ne serait plus facile que de les tenir à jour à la fin de chaque semaine ou de chaque mois. Le 3 ou le 4 janvier le Ministre pourrait avoir sur sa table la situation complète et exacte du capital, du produit et des dépenses de l'exploitation des chemins de fer pendant l'année précédente.

En supposant que l'on pût voter le Budget général, y compris les travaux publics, en décembre, les Chambres auraient, pour s'éclairer, la situation des onze premiers mois de l'année courante, tandis qu'aujourd'hui sept avril, votre rapporteur n'a encore que le compte rendu de 1879 et un aperçu en deux lignes des résultats de 1880.

Cela ne suffit évidemment pas et d'autant moins, qu'à ce moment, nous n'avons pas encore reçu l'autre moyen de contrôle, c'est-à-dire *la situation du Trésor au 31 décembre 1880*.

Nous ne pouvons pas quitter l'examen de la situation financière et économique des chemins de fer sans renouveler le vœu formulé par la section centrale de l'an dernier en faveur d'une prompte et libérale solution des questions relatives à l'établissement des chemins de fer vicinaux ou tramways.

Une commission a été nommée et installée par le Ministre des Travaux publics; elle a consacré plusieurs séances à examiner les principes d'après lesquels les chemins d'intérêt local doivent être construits. Elle est arrivée à certaines conclusions qui seront incessamment soumises à l'examen et au contrôle du public; elles devront probablement être soumises aussi aux Chambres comme amendements à la loi de 1875 sur les tramways qui, comme on l'a vu par la réponse insérée plus haut (page 83), a arrêté court la construction de ces auxiliaires indispensables des voies ferrées. Il est à désirer que cela soit fait dans le cours de la session actuelle (1).

(1) Ceci était composé quand j'ai reçu *la situation générale du Trésor public*, au 1^{er} janvier 1881. Je donnerai aux annexes les chiffres qui se rapportent au Budget des Travaux publics (note du rapporteur, 16 avril 1881).

CHAPITRE V.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

Le service des postes continue à rendre à la population tous les services qu'elle réclame de son excellente organisation. Nous nous plaisons à lui rendre pleine et entière justice, et la Chambre, nous n'en doutons pas, sera toujours disposée à rémunérer convenablement et avec justice les agents actifs et dévoués qu'elle compte en grand nombre dans ses cadres.

Il reste peu à demander pour perfectionner encore ce service important.

Ne pourrait-on pas mettre à chaque train des boîtes aux lettres pour chaque station où il fait arrêt dans lesquelles le public, moyennant un timbre de 25 centimes en sus du timbre postal, pourrait faire parvenir une lettre immédiatement après le passage ou l'arrivée du train dans la ville ou la commune et jusqu'à un rayon de 1,500 mètres?

Nombre de pauvres femmes ou enfants du voisinage seraient heureux de gagner 15 ou 20 centimes pour une course semblable, doublée, bien souvent, d'une réponse dans les mêmes conditions.

Il n'y aurait donc pas lieu d'augmenter le personnel permanent, sinon dans les localités où ce service serait assez fréquent pour se défrayer lui-même. Cette question se relie intimement à celle soulevée l'année dernière pour le port des télégrammes à distance des bureaux. Nous y renvoyons, cette question pouvant être résolue dans beaucoup de cas par l'établissement d'un chemin de fer vicinal ou d'un téléphone local.

Nous n'avons pas encore le compte rendu des recettes et dépenses des postes en 1880. Celui de l'exercice 1879 contient à cet égard des renseignements très-complets et très-intéressants. Nous y renvoyons pour les détails. Ils nous apprennent que, dans le cours de cet exercice, 58,268,314 lettres plus 320,060 qui n'ont pu être classées par province, ont été transportées; que le nombre des cartes postales s'est élevé à 15,887,436 plus 64,402 qui ont été reçues par le service ambulancier. Le nombre des mandats de poste a été pendant cet exercice de 1,407,081, pour une somme de fr. 78,566,568 56 c., service qui, depuis l'origine en 1866, a offert un accroissement continu et sans recul.

Les mandats-postes de la Belgique pour l'étranger et réciproquement de l'étranger pour notre pays, se balancent à peu près pour 6,137,000 francs contre 6,397,000 francs, chiffres ronds, respectivement.

L'encaissement des effets de commerce a porté sur un montant total de 160,899,000 francs et a produit fr. 331,177 65 c.

L'encaissement des quittances a produit fr. 169,588 11 c.

Les taxes perçues sur les abonnements aux journaux ont donné fr. 115,892 43 c.

Les recettes de la Caisse d'épargne postale ont suivi une progression constante et très-rapide du meilleur augure; de 1,082,000 francs en 1870, elles se sont élevées à 12,541,000 francs en 1879. L'introduction du *Penny-saving* accroîtra sans doute encore ces résultats.

La recette totale des postes en 1879 s'est élevée à fr. 10,985,263 97 c^s, soit fr. 640,015 22 c^s de plus qu'en 1878.

La dépense a été de fr. 6,610,329 18 c^s. Le Budget a eu, en outre, à supporter une dépense de fr. 635,851 27 c^s, pour primes de vitesse à la Compagnie Lampost et Holt, et pour complément de produit postal liquidé au profit de l'*International navigation Company*.

La recette nette liquidée s'élève ainsi à fr. 4,319,934 79 c^s, dont la grosse part est attribuée au fonds communal.

3^{me} SECTION. — TÉLÉGRAPHES

La somme pétitionnée par le Budget primitif s'élevait à 2,856,709 francs, somme votée pour 1880. Les amendements la portent à 2,960,756 francs; augmentation 104,047 francs, attribuée aux art. 91, *traitements et indemnités*; 92, *salaires* et 93, *entretien des lignes et des appareils*. Ces augmentations sont motivées par la note explicative. Le service télégraphique n'étant pas encore arrivé à son complet développement, il est naturel que de nouveaux bureaux soient demandés et créés. Ce service sera, comme celui des chemins de fer, en perte, tant qu'il n'aura pas acquis toute sa croissance.

Nous n'avons encore sous les yeux que le rapport sur la situation de ce service en 1879. On le trouvera aux pages 113 à 123 du *Compte rendu*. Ils sont très-complets et très-intéressants. Nous nous bornerons à en donner la substance.

Le développement kilométrique des fils conducteurs s'élevait à 23,572 kilom. pour 5,410 kilom. de lignes et 1,219 appareils en service. Le nombre des bureaux a été augmenté de 60 et s'est élevé à 708. Le nombre des bureaux avec lesquels on peut correspondre en Europe est d'environ 33,000.

Le nombre total des dépêches intérieures, en transit et internationales, a été de 3,242,615 pour l'année, et la recette totale des mêmes chefs de fr. 2,302,272 08 c^s, soit une augmentation de fr. 122,559 14 c^s sur l'année précédente. En y ajoutant le transport par exprès des lettres et des cartes postales, les adresses abrégées, et les paiements par les Compagnies de chemins de fer pour emplois de fils et d'appareils de l'État, on arrive à une recette totale de fr. 2,335,004 80 c^s pour le service télégraphique.

Les fonds de premier établissement alloués sont de . . . fr.	(¹) 4,161,000 »
Les dépenses — ont été	4,022,078 76
	RESTE DISPONIBLE. . . . fr. 138,921 24

La dépense est donc de fr. 170 63 c^s par kilom., tout compris.

(¹) Voir l'annexe X, à la suite du Rapport.

Les chemins de fer fournissent aux télégraphes des prestations gratuites de services qui sont évaluées par le Département à 688,785 francs. Par contre le télégraphe donne aux divers services de l'État, des télégrammes pour une valeur de 1,255,554 francs.

Les dépenses soldées par les fonds alloués au Budget pour le service, se sont élevées en totalité à fr. 2,756,571 10 c^s, d'où il résulte qu'elles ont excédé les recettes de fr. 421,566 50 c^s.

Dans le rapport de l'année dernière la section centrale s'est occupée de diverses questions auxquelles nous renvoyons pour confirmer et appuyer les observations qui y ont été consignées.

Depuis lors il s'est produit, dans la pratique journalière, un fait nouveau qui rend possible de nouvelles applications de la télégraphie qui ne paraissent pas possibles il y a un an à peine. Nous voulons parler du téléphone. Quelles facilités ne va pas donner cet instrument merveilleux pour la télégraphie locale?

Répondant l'an dernier à une question de la section centrale relative au transport des dépêches au delà d'un rayon de 2 kilom., l'administration objectait qu'on ne pourrait porter le rayon de distribution à une distance de 2500 à 7500, sans rencontrer de grandes difficultés et de grandes dépenses pour trouver des personnes qui voulussent se charger à raison de 50 centimes de transporter la dépêche à cette distance.

Le téléphone nous paraît devoir résoudre cette difficulté d'une façon aussi simple qu'économique. Que les bureaux télégraphiques se mettent en communication téléphonique, soit avec la maison communale, soit avec l'instituteur communal, le bureau postal, s'il y en a ou le receveur des contributions, on pourra transmettre la dépêche de vive voix si mieux n'aime la personne intéressée l'écouter et y répondre elle-même, si la réponse est payée. Un carnet à souche dans le genre de ceux des tramways pourrait servir de contrôle aux recettes. On pourrait limiter le rayon de ces correspondances autour de l'appareil local à 500 ou 1,000 mètres, selon les localités; on trouverait toujours facilement des femmes ou des enfants pour avertir à cette distance, les personnes moyennant 10 à 20 centimes.

On pourrait exiger du village, du hameau ou de la personne qui réclamerait un appareil, le paiement d'un minimum de recettes, comprenant l'intérêt des frais d'installations (environ 7 francs par kilomètre et par an) et les frais de transport. Une dépêche par jour, à 25 centimes en sus des 50 centimes ou plus de la dépêche principale, couvrirait amplement les frais d'installation des appareils et deux ou plusieurs dépêches journalières donneraient du bénéfice, non-seulement au télégraphe, mais au service local.

Il y a lieu d'étudier et d'essayer ce système, afin de se rendre, en pratique, compte des difficultés à vaincre et des avantages à en retirer.

CHAPITRE III.

MARINE.

Nous n'ajouterons plus que quelques considérations d'ordre, d'économie générale aux observations que nous avons faites en examinant les crédits demandés

Il est évident que le service des paquebots entre la Belgique et l'Angleterre doit être non-seulement maintenu, mais qu'il doit recevoir toutes les améliorations que les progrès dans l'art de la navigation apportent à chaque instant dans cette branche importante des transports.

Ces améliorations doivent porter sur deux points; sur les ports eux-mêmes dont l'accès, en tout temps, doit être rendu plus facile et aussi sûr et commode que possible; sur les paquebots dont l'assiette et les installations doivent présenter toute la sécurité, le confort et la vitesse que l'on puisse offrir aux passagers.

Les américains, depuis un demi-siècle, ont porté toute leur attention sur ces deux branches du service des transports maritimes. Leurs ports permettent aux plus grands steamers d'accoster à quai, sans entrer dans des bassins éclusés; leurs bateaux sont de véritables palais flottants. pourvus de tous les perfectionnements que le luxe et le confort peuvent réclamer. Il est indispensable de les suivre immédiatement dans cette dernière voie.

Quant à ce qui est de l'accès de nos ports sur la mer du Nord, nous ne cesserons de répéter que l'unique moyen de les rendre accessibles à tout état de la marée, c'est de prolonger les estacades jusqu'aux fonds de 5 à 6 mètres, à marée basse; les chasses et les dragages pourront alors donner toute leur efficacité. Les passagers pourront s'embarquer ou débarquer à quai et à couvert, ce qui parfois est impossible dans l'état actuel des choses quand ils doivent accoster le paquebot dans la petite rade tourmentée par les vents du large.

Quant aux navires, ils devront avoir un tonnage plus fort et plus d'assiette, de façon à lutter facilement contre les vagues peu profondes du reste de cette partie de la mer du Nord.

Les Compagnies qui exploitent les chemins de fer, tant sur le continent qu'en Angleterre, font les plus grands efforts pour attirer à elles le transit des hommes et des marchandises. Chaque progrès est marqué par un accroissement considérable de trafic.

Nous ne pouvons nous laisser distancer, sous peine d'avoir à faire, plus tard, des efforts encore plus grands. Déjà nous avons indiqué ce qu'il y avait à faire pour assurer à nos ports et à notre pays, le transit de l'Allemagne centrale et du Sud en nous reliant, par une voie de premier ordre, au faisceau de chemins de fer qui, venant de l'Italie par le St-Gothard, qui sera ouvert dans quelques semaines, de l'Autriche et de l'Orient, de la Bohême, de la Bavière, du Wurtemberg et de Bade, se concentrent à Mayence d'où, en se dirigeant directement par la Belgique sur Anvers, Bruxelles et Ostende, on peut faire gagner plusieurs heures sur les trajets actuels dont l'organisa-

tion est entièrement subordonnée aux nécessités du trafic avec le Nord qui peut être contesté et partagé par les lignes concurrentes de la Hollande.

Il sera donc nécessaire tôt ou tard, que la Belgique fasse encore un grand effort pour assurer sa position commerciale et pour la rendre inexpugnable (1).

La Belgique possède heureusement dans son sein toutes les ressources nécessaires, pour améliorer et ses ports et ses steamers. Elle n'a pas besoin d'avoir recours à l'étranger, puisque ses établissements de construction maritimes envoient des navires et des machines jusqu'aux confins de l'Asie.

PÉTITIONS.

Un grand nombre de pétitions ont été renvoyées à la section centrale. Les unes ont rapport aux inondations, ce sont celles des habitants de Verwicq, de Commines et de Wacken qui demandent que le Gouvernement les préserve des inondations fréquentes de la Lys, de l'Escaut et de la Mandel. Comme nous l'avons expliqué dans le cours de notre rapport, on peut atténuer les inondations, mais aucun travail humain ne les peut empêcher. Dans beaucoup de cas, les travaux favorables aux uns seraient désastreux pour les autres, tel est le cas pour les habitants de la basse Senne qui, de Sempst, et d'autres communes riveraines de la Senne se plaignent vivement d'avoir été inondés plusieurs fois de suite. Ils sont, disent-ils, non sans quelque raison, victimes des travaux qui ont permis aux eaux d'inondation de l'amont de Bruxelles d'arriver plus rapidement chez eux. Il est possible que cela soit exact dans une certaine mesure, mais en 1850, alors que les travaux de Bruxelles n'étaient pas exécutés, l'inondation de ces parties a été la même, sinon plus forte. La Dyle, à laquelle on n'a pas touché, a subi les mêmes crues. La catastrophe de Burght est encore présente à la mémoire de tous; elle n'avait rien à faire avec Bruxelles, ni la haute Senne. Elle prouve que les phénomènes atmosphériques sont en dehors du contrôle humain.

Le conseil communal d'Utre, des habitants de Haut-Utre, de Braine-le-Château, Ophain et Bois-Seigneur-Isaac, réclament l'intervention de la

(1) Dans un mémoire adressé, en 1873, à M. Beernaert, Ministre des Travaux publics, et dans une lettre adressée, le 3 février de cette année à M. Sainetelette, MM. les comtes J. et L. Vander Straeten-Ponthoz, demandeurs en concession de la partie allemande de la grande ligne de Bruxelles à Mayence, et qui offrent aussi de construire la partie belge, pour en remettre l'exploitation à l'État, démontrent que le tracé qu'ils proposent, raccourcirait la distance de Mayence à Bruxelles de 60 kilomètres, avantage qu'aucune autre combinaison ne pourrait lui enlever, les tarifs et le temps économisés, assurant à celle-ci, une avance notable sur tous les autres parcours.

Chambre, les uns pour maintenir, les autres pour déplacer la future station de Braine-le-Château de l'endroit dit des Quatre-Bras. La section, à défaut des plans des lieux et autres renseignements, ne peut mieux faire que de renvoyer ces pétitions à l'honorable Ministre des Travaux publics en le priant de fixer l'emplacement de la station là où elle sera le plus accessible à la population des communes pétitionnaires.

Les habitants de Laeken, de Lebbeke, d'Opwyck, de Merchtem, de Hamme, de Cobbehem, d'Assche, etc., etc., prient la Chambre d'intervenir pour faire achever promptement les cinq kilomètres des travaux qui restent à achever, pour relier Termonde à Bruxelles par Assche. Ces travaux, sont commencés depuis six ans; les américains auraient, dans le même temps, commencé et terminé deux fois le chemin qui relie l'Océan au Pacifique. Il n'y a pas, on doit l'avouer, de pays où l'on procède avec une pareille lenteur. Tantôt ce sont les plans sur lesquels on ne parvient pas à se mettre d'accord, tantôt ce sont les travaux qui sont alternativement commencés et repris au grand détriment de leur coût et de leur bonne exécution.

Le conseil communal de Vleesembeek appuie la proposition d'un grand nombre de nos collègues que nous publions plus loin comme annexe et réclamant l'étude et l'exécution d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Lessines, en concurrence avec celui qui relie déjà Hal à cette dernière localité.

Le sieur Magerote, chef de station à Scheldewindeke, prie la Chambre d'augmenter les traitements des chefs de station percepteurs.

La section centrale, ni la Chambre, n'ont le pouvoir d'augmenter les traitements des fonctionnaires.

Elle ne peut que renvoyer la pétition au Ministre compétent, afin qu'il l'examine avec bienveillance.

Ainsi fait à Bruxelles, le 12 avril 1881.

Le Rapporteur,

AD. LE HARDY DE BEAULIEU.

Le Président,

J. DESCAMPS.

« Bruxelles, le 30 mars 1881.

» *A Monsieur le Rapporteur de la section centrale, chargé d'examiner le Budget des Travaux publics pour l'exercice 1881.*

» **MONSIEUR LE RAPPORTEUR,**

» Depuis la publication du document (n° 70) contenant les amendements au projet du Budget de mon Département pour l'exercice 1881, mon attention a été appelée sur la nécessité d'y apporter trois modifications dont je vais avoir l'honneur d'exposer la cause et l'objet.

» **6^{me} SECTION. — Personnel des ponts et chaussées.**

» Un arrêté royal du 25 janvier 1876 a consacré ce principe que tout fonctionnaire ou employé dont le traitement n'aura pas été augmenté depuis six ans au moins pourra, dans la limite des crédits budgétaires, obtenir, soit le traitement immédiatement inférieur, soit un supplément de traitement d'un dixième, si la situation des cadres ne permet pas de lui accorder une promotion qui serait justifiée par sa capacité et ses bons services.

» Ainsi que la section centrale peut s'en convaincre par la lecture de la Note accompagnant les amendements au projet de Budget de l'exercice 1881, les augmentations de crédits prévues aux articles 45 et 46 sont exclusivement affectées à des extensions motivées par les nécessités du service. Elles ne permettraient donc pas d'accorder le bénéfice de l'arrêté royal précité aux membres du corps des ponts et chaussées et aux agents secondaires qui sont en position de l'obtenir, si les allocations portées au Budget étaient maintenues à leurs taux actuels.

» J'ai, en conséquence, l'honneur de proposer par amendement de porter :

» 1^o L'allocation de l'article 45 (ch. ord^{res}) de 867,630 francs à 873,830 francs, soit une augmentation de 6,200 francs.

» 2^o L'allocation de l'article 46 (ch. ord^{res}) de 1,016,524 francs à 1,023,224 francs, soit une augmentation de 6,700 francs.

» **ART. 47. — Frais des jurys d'examen, etc.**

» A cet article, figure un crédit de 14,000 francs, égal à celui qui avait été prévu au Budget primitif de l'exercice 1881. Mais, au cours de la discussion du Budget de 1880, le même crédit a été porté à 20,000 francs, et les raisons de cette augmentation n'ont pas cessé de subsister. Il y a donc lieu de reproduire au Budget de 1881 l'allocation votée pour 1880: c'est-à-dire de la porter à 20,000 francs.

» *Télégraphes.*

» Lors de la révision du projet et de Budget de 1881, il n'a été tenu compte, ainsi que l'atteste la partie de la note explicative des amendements concernant l'article 91 (89 ancien), *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés du service des télégraphes*, que des augmentations rendues nécessaires par certaines transformations d'emploi et par les emplois nouveaux à créer en 1881. On a perdu de vue alors qu'à ce moment déjà, il y avait à pourvoir à une insuffisance de 50,000 francs résultant d'extensions de cadres décrétées et de l'obligation incombant au service des télégraphes de payer la moitié du traitement de tout percepteur des postes gérant un bureau télégraphique. Il y a donc nécessité de porter de 1,739,756 francs à 1,789,756 francs le crédit demandé à l'article 91 du Budget amendé.

» Par suite de ces modifications, le total du Budget devra être porté de 91,204,838 francs à 91,273,738 francs.

» Veuillez, Monsieur le Rapporteur, communiquer ces amendements à la section centrale et agréer la nouvelle assurance de ma haute considération.

» *Le Ministre des Travaux publics,*

» SAINCTELETTE. »

ANNEXES.

ANNEXE A.

Les soussignés, Députés de l'arrondissement de Bruxelles, prient leurs collègues, membres de la section centrale chargée de l'examen du Budget des travaux publics, de bien vouloir insister auprès de M. le Ministre compétent, afin que les travaux de construction de la ligne de Bruxelles à Lessines soient entamés dans un très-bref délai.

HENRI BERGÉ,
A. DEMEUR,
ÉMILE FERON,
A. JAMAR,
SCAILQUIN,
PAUL JANSON,
GUSTAVE JOTTRAND,
L. VANDER KINDERE.

JULES GUILLERY,
AUG. COUVREUR,
ANTOINE DANSAERT,
GUST. PATERNOSTER,
arrond. de Soignies,
GOBLET D'ALVIELLA,
G. WASHER.

Le Gouvernement ne dispose d'aucun crédit pour la construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Lessines.

La concession de cette ligne avait été demandée par feu M. Boucquéau, le 2 mai 1870. L'administration s'est montrée peu favorable à l'exécution de cette ligne. Le comité mixte des travaux publics notamment, a émis, sous la date du 17 septembre 1877, l'avis qu'il n'y avait pas lieu de la construire. A la suite du discours prononcé à la Chambre des Représentants, le 25 mars 1879, par M. Washer, le comité mixte a été invité par M. le Ministre à examiner si les arguments produits depuis 1877 modifiaient l'avis exprimé le 15 septembre 1877. Le 12 juin 1879, le comité s'est exprimé comme suit :

« A première vue, les motifs allégués par les requérants et résumés par
» M. le Représentant rapporteur, ne semblent pas à l'Assemblée de nature à
» devoir modifier son avis du 17 septembre 1877. La réunion ne dispose pas,
» du reste, de renseignements suffisants pour apprécier la question en détail
» et sous ses diverses faces. Elle estime donc qu'il serait désirable qu'on fit
» faire de cette question une étude sérieuse et complète, ayant pour but de
» rechercher quel sera le coût de construction et d'exploitation de la ligne,
» le trafic sur lequel il est permis de compter, les recettes probables qu'elle
» pourra produire, etc. »

Cette étude a été ordonnée et, tout d'abord, on procède à la confection d'un avant-projet, au moyen d'opérations sur le terrain. On y apporte l'activité compatible avec le personnel restreint dont dispose le Gouvernement, sans perdre de vue qu'il est nécessaire de donner le pas aux études des chemins de fer pour la construction desquels des crédits ont déjà été alloués au Gouvernement par la loi du 4 août 1879.

En résumé, le Gouvernement n'est pas encore en possession des éléments nécessaires pour former d'une manière définitive sa propre opinion au sujet de cette affaire, mais il ne néglige rien pour que ces éléments lui parviennent aussitôt que possible.

ANNEXE B.

*Situation approximative des recettes et dépenses de l'exploitation
pour l'année 1880.*

Longueur moyenne exploitée.	kilom.	2,700
Recettes brutes des lignes exploitées	fr.	113,050,000
Dépenses d'exploitation proprement dites (1).		67,898,030
Recettes nettes		45,151,970
Par kilomètre exploité.		
	Recette brute	41,870
	Dépenses d'exploitation	25,147
	Recette nette.	16,723
Rapport p. % de la dépense à la recette	fr.	60 06 p. %.

Des habitants d'Oostmalle, Westmalle, St-Antoine, etc., etc., demandent pour leur section de territoire, situé entre Anvers, Lierre, Turnhout et la frontière hollandaise, un système d'ensemble de chemin de fer complété par des tramways à vapeur, etc., etc.

Comme nous l'avons dit dans le cours de ce rapport, une commission instituée par l'honorable Ministre des Travaux publics, examine les principes qui doivent présider à l'établissement des chemins de fer d'intérêt local.

Aussitôt que ces principes seront arrêtés, les habitants des contrées qui ont besoin de ces nouveaux moyens de communications, pourront adopter les moyens les plus prompts pour se doter eux-mêmes des chemins de fer qu'ils réclament

(1) Non compris 420,562 francs de dépenses pour travaux de parachèvement et d'améliorations payées sur fonds du Budget.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

ANNEXE C.

Répartition des crédits destinés à l'augmentation des traitements des employés inférieurs.

LÉOPOLD II, ROI DES BELGES.

A TOUS PRÉSENTS ET A VENIR, SALUT.

Vu la loi du 2 juillet 1875 relative à l'augmentation des traitements des employés inférieurs de l'État dont la rémunération ne dépasse pas 3,000 francs, et spécialement les articles 2, 4 et 5 ;

Vu l'arrêté royal en date de ce jour qui répartit le crédit ouvert au Département des Travaux publics entre les différents services qui en dépendent ;

Considérant que, d'après le rapport présenté aux Chambres législatives dans la séance du 21 avril 1874, et auquel se réfère l'Exposé des motifs de la loi, il convient que, pour la plupart des services ressortissant au Département des Travaux publics, le nouveau relèvement des traitements serve, en même temps, à stimuler le zèle des agents et, qu'à cet effet, il est nécessaire d'allouer l'augmentation sous la forme de suppléments de traitement pouvant varier avec l'importance et la durée du travail des agents ;

Considérant, toutefois, qu'en ce qui concerne les facteurs des postes, le relèvement des traitements a été partiellement opéré à partir du 1^{er} janvier 1874 et qu'il y a lieu de compléter cette mesure ;

Considérant que les cadres des divers services de la marine doivent être réorganisés, qu'à cette occasion il y aura lieu de reviser les taux des traitements du personnel et qu'il n'échet, par conséquent, en ce qui concerne cette branche d'administration, que d'arrêter des mesures provisoires ;

Vu les articles 8, 10 et 37, § 3, de la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions et l'article 21 des statuts de la caisse des veuves et orphelins ;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux public, le conseil d'administration entendu,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ARTICLE PREMIER.

Les crédits complémentaires attribués à l'administration des chemins de fer, postes, télégraphes et marine seront répartis, dans chaque service, entre les agents dont le traitement fixe annuel ne dépasse pas 3,000 francs.

Pour chaque agent, l'augmentation sera, en moyenne, de 10 p. % pour les traitements de 2,000 francs et au-dessous et de 5 p. % pour les traitements de 2,001 à 3,000 francs.

ART. 2.

Sauf en ce qui concerne les facteurs des postes, ces augmentations ne seront accordées qu'aux agents qui les auront méritées, soit par l'importance ou la durée de leur travail, soit par leur zèle, leur exactitude ou leur esprit d'initiative.

Les sommes non payées aux agents qui seront reconnus n'y avoir point de titres, en totalité ou en partie, seront réparties entre les employés les plus méritants.

ART. 3.

Les suppléments de traitement du personnel des trains seront établis proportionnellement aux parcours effectués.

Pour les premiers chefs-gardes, ces suppléments seront proportionnels au nombre des vérifications qu'ils auront opérées.

ART. 4.

Les suppléments de traitement afférents aux commis du télégraphe qui participent aux primes de régularité, instituées par l'arrêté royal du 30 octobre 1866, seront accordés d'après le mode prescrit pour lesdites primes.

La somme totale à distribuer ne pourra, toutefois, excéder 9 p. % des crédits alloués au Budget pour le personnel du service des télégraphes.

ART. 5.

Les propositions de répartition seront dressées semestriellement par les chefs immédiats dans la forme et d'après les règles que déterminera Notre Ministre des Travaux publics. Elles seront contrôlées par les services dont dépendent les agents, et la répartition en sera arrêtée par le Ministre après examen du conseil d'administration.

ART. 6.

Le crédit complémentaire rattaché à l'article 72 du Budget sera employé à relever les traitements fixes des chefs facteurs, des facteurs trieurs, facteurs de perception et facteurs ruraux.

ART. 7.

La répartition définitive du crédit complémentaire afférent au service de la marine sera ultérieurement réglée.

Pour l'exercice 1875, les dispositions arrêtées par l'article 2 du présent arrêté seront applicables aux commissaires maritimes, chefs de dépôt, commis-chefs, commis, chefs et sous-chefs-pilotes, conducteurs et sous-conducteurs du génie maritime. Il sera alloué aux autres agents de la marine un supplément de traitement de 10 p. % pour ceux dont le traitement ne dépasse pas 2,000 francs, et de 5 p. % pour ceux dont le traitement est de 2,001 à 3,000 francs.

ART. 8.

Le taux moyen pour lequel les suppléments de traitement à allouer en exécution des articles 1, 3, 4 et 7 entreront dans la liquidation des pensions, et qui servira de base aux retenues à faire au profit de la caisse des veuves et orphelins est fixé à 150 francs.

ART. 9.

Les dispositions du présent arrêté ne sont pas applicables aux fonctionnaires et employés qui ont cessé de faire partie des cadres actifs de l'administration avant le 1^{er} août dernier.

ART. 10.

Pour les agents qui auront obtenu une promotion dans le cours du semestre, les suppléments seront calculés d'après le traitement du dernier mois. Ceux qui auront obtenu un traitement supérieur à 3,000 francs ne participeront plus à l'application de la loi.

Notre Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 10 septembre 1875.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

A. BEERNAERT.

ANNEXE D.

État des traitements alloués au

FONCTIONNAIRES ET EMPLOYÉS.	État.	Anvers. — Gand.	Chimay. (C ^{ie} de)	Flandre occidentale.	Gand. — Bruges. — Eecloo.
Administrateur (directeur général)	12,000	12,000 +	o	12,500	6,000 +
Inspecteur général.	9,000	o	o	o	o
Directeur d'administration.	9,000-8,000	o	5,500	12,000	o
Directeur.	8,000	o	o	o	o
Inspecteur de direction et directeur de service.	8,000-7,000	7,000 +	o	o	o
Ingénieur en chef ou principal	7,000	o	o	o	o
Id. id.	6,500	o	o	5,500	o
Inspecteur en chef de division (chef de service)	6,000	o	o	4,000	5,500
Id. id.	5,500	o	o	3,000	o
Ingénieur de 1 ^{re} classe (chef de service)	5,000	4,500	4,000	o	o
Chef de bureau et contrôleur de 1 ^{re} classe.	5,000	3,600	4,000	o	o
Chef de station et receveur de 1 ^{re} classe	et	2,400	2,200	2,900	2,500
Chef de section principal	4,500	3,360	o	o	o
Chef de dépôt principal.	4,500	o	o	o	o
Ingénieur de 2 ^e classe (chef de service).	4,000	o	o	o	o
Chef de bureau et contrôleur de 2 ^e classe.	4,000	o	2,200	3,200	o
Chef de station et receveur de 2 ^e classe.	et	2,520	1,800	2,400	2,000
Chef de section de 1 ^{re} classe	3,500	o	o	o	3,000
Chef de dépôt de 1 ^{re} classe.	3,500	o	o	2,600	o
Commis-chef et vérificateur	3,500	o	o	o	o
Commis-chef et vérificateur	et	2,200	2,200	1,800	o
Commis-chef et vérificateur	3,000	o	o	2,400	o
Sous-ingénieur	3,000	o	o	2,000	o
Chef de station et receveur de 3 ^e classe.	et	1,800	1,500	1,600	1,500
Chef de dépôt de 2 ^e classe.	2,600	o	o	o	o
Chef de section de 2 ^e classe	3,000	o	o	o	o
Sous-chef de section de 1 ^{re} classe	2,600	1,800	2,000	o	o
Commis de 1 ^{re} classe	2,200	1,800	1,750	2,100	1,800
Chef de station et receveur de 4 ^e classe.	2,200	1,500	1,200	1,300	1,200
Chef de dépôt de 3 ^e classe.	1,800	o	1,650	o	o
Sous-chef de section de 2 ^e classe.	1,800	1,500	1,800-1,500	1,700	o
Commis de 2 ^e classe	1,800	o	o	o	1,500
Commis de 2 ^e classe	et	1,200	1,500	1,000-600	1,000
Commis de 2 ^e classe	1,500	o	o	o	o

FONCTIONNAIRES ET EMPLOYÉS.	État.	Anvers. — Gand.	Chimay. (C ^{ie} de)	Flandre occidentale.	Gand. — Bruges. — Eecloo.
Chef de station de 5 ^e classe	1,500	1,200	»	»	»
Commis de 3 ^e classe	1,200	»	»	900	1,200
	et	1,100	900	à	à
	1,000	»	»	600	800
Premier chef-garde.	3,200	»	»	»	»
	2,800	»	»	2,000	»
	2,400	»	»	»	»
Chef-garde et chef-facteur de station	2,100	1,640	1,700	»	»
	1,000	à	à	1,800	»
	1,700	1,520	1,500	»	»
Garde et facteur de station.	1,700	1,520	1,100	1,600	1,400
	1,500				
	1,500	1,100	900	1,000	1,000
	1,100				
Officier de police et interprète	1,600	»	»	»	»
	1,400	»	»	»	»
	1,200	»	»	»	»
Expéditionnaire	2,000	»	»	»	»
	1,800	»	750	»	»
	1,500	»	»	»	»
	1,200	»	»	»	»

ANNEXE E.

Situation financière des chemins de fer belges (État), postes, télégraphes et marine au 31 décembre 1880 (extrait de la Situation générale du Trésor public au 1^{er} janvier 1881).

ÉTAT N° VI. — SOMMAIRE.

Chemins de fer : A. Construits par l'État fr.	705,116,425 81
— B. — rachetés par l'État	469,592,709 52
TOTAL fr.	<u>1,174,709,292 13</u>

La situation donnée par le Compte rendu annuel, au 31 décembre 1879, était, comme nous l'avons dit page 43, la suivante :

Capitaux employés fr.	674,466,965 79
Crédits votés, non employés	144,103,228 92
Annuités capitalisées.	319,798,631 40
TOTAL fr.	<u>1,158,368,825 81</u>

La différence de fr. 36,340,466 32 c^s provient sans doute des crédits votés en 1880.

A. Les chemins de fer construits par l'État entrent dans ces totaux pour fr. 545,086,225 81 c^s, des crédits pour fr. 2,021,711 32 c^s ayant formé excédent et ayant été annulés. Un capital nominal en titres de la Dette publique à 4 p. % émis ou à émettre a servi à remplir les obligations de l'État par suite de l'acquisition des lignes du Luxembourg, de l'exécution des lignes de Tirlemont au camp et des conventions des 1^{er} juin 1877 et 9 juin 1878. Ces émissions forment un total de 160,030,200 francs. L'administration des finances considère, comme afférents à l'exploitation, trois crédits d'un import total de 3,075,000 francs, alloués par les lois des 21 avril 1864, 30 décembre 1864 et 15 février 1866.

B. Les chemins de fer rachetés par l'État ont absorbé les capitaux suivants :

Mons à Manage, capitalisation de l'annuité de rachat (672,530 francs). fr.	13,235,505 51
Réseau des Bassins Houillers	223,600,300 »
A REPORTER fr.	<u>236,835,805 51</u>

REPORT. fr.	256,855,805 51
Chemins de fer du Luxembourg (déduction faite du prix du canal de l'Ourthe)	144,692,062 81
Dendre-et-Waes, capitalisation de l'annuité de rachat	52,550,000 »
Pépinster à Spa, capitalisation de l'annuité de rachat (306,000 francs)	6,727,000 »
Réseau des Flandres, capital nominal dette 4 p. %	18,989,500 »
Saint-Ghislain à Erbisœul	2,850,000 »
Virton.	6,948,500 »
TOTAL. fr.	<u>409,592,868 32</u>

On le voit, aucun des chiffres des deux comptes ne concorde; les différences sont considérables. Il est donc nécessaire que les deux administrations, d'accord avec la Cour des comptes, arrêtent un modèle de tableaux uniformes et exacts.

Télégraphes et bateaux à vapeur.

ÉTAT N^o VII. — SOMMAIRE.

A. Télégraphes fr.	4,428,951 25
B. Bateaux à vapeur	9,827,496 04
TOTAL. fr.	<u>14,256,447 29</u>

Les crédits votés pour les télégraphes comprennent le réseau le long des voies fluviales et le réseau du parquet de première instance à Bruxelles. Les crédits votés pour les bateaux à vapeur comprennent ceux affectés à l'achat de la *British-Queen* en 1842 (fr. 1,997,352 48 c^s) et l'acquisition de deux bateaux-pilotes et la construction d'un garde-pêche (1879) 290,000 francs.

Le coût des bateaux qui ont été ou sont affectés au service des dépêches et des voyageurs entre Ostende et Douvres s'est élevé à fr. 7,540,163 56 c^s.

Canaux.

ÉTAT N^o VIII. — SOMMAIRE.

Provinces de Hainaut, Liège et Luxembourg fr.	58,927,216 89
— des Flandres	56,506,858 78
— d'Anvers et Limbourg	24,314,484 48
TOTAL GÉNÉRAL fr.	<u>119,748,560 15</u>

Les crédits votés en 1879 et 1880 pour les canaux houillers du Hainaut sont compris dans ces sommes.

Rivières.

ÉTAT N° IX. — SOMMAIRE.

Rachat de la Sambre, canalisation de la Meuse, de la Dendre, Nèthe, Yser, Senne, barrage de la Gileppe, etc. fr.	66,559,926 75
--	---------------

Ports et côtes.

ÉTAT N° X. — SOMMAIRE.

Améliorations des ports et côtes (1851 à 1879). fr.	11,306,653 36
Port d'Anvers et éclairage de l'Escaut	34,421,684 20
Port d'Ostende (1865 à 1879)	3,655,556 97
Polders (1857 à 1879)	5,203,706 21
TOTAL fr.	54,567,600 74

Routes et ponts.

ÉTAT N° XI. — SOMMAIRE.

Construction de routes (1836 à 1879). fr.	9,575,000 »
Routes dans le Luxembourg et le Limbourg (1842 à 1871)	4,598,942 80
Raccordements des routes aux chemins de fer	11,899,926 15
TOTAL POUR LES ROUTES fr.	25,673,868 93
Ponts sur la Nèthe, la Meuse, la Sambre, la Lys, l'Ourthe, etc.	9,586,580 80
TOTAL fr.	35,060,449 73

Il résulte de l'examen de ces tableaux que le capital consacré, de 1834 à 1879, aux divers travaux publics, y compris les sommes non encore dépensées, s'élève aux chiffres suivants :

Chemins de fer fr.	1,174,709,292 13
Télégraphes et bateaux à vapeur.	14,256,447 29
Canaux	119,748,560 15
Rivières	66,559,926 75
Ports et côtes	54,567,600 74
Routes et ponts	35,060,449 73
TOTAL GÉNÉRAL fr.	1,464,902,276 79

D'après l'aperçu général de la *dette constituée*, au 1^{er} novembre 1880, pour les dettes 3 et 4 p. % et, au 1^{er} janvier 1881, pour la dette 2 ¹/₂ p. % et les annuités, il resterait à amortir fr. 1,422,814,048 91 c^s en capital. L'intérêt annuel exige une somme de fr. 50,036,189 95 c^s, l'amortissement fr. 4,201,190 94 c^s et les frais annuels 88,500 francs. Soit une charge totale de fr. 54,525,880 86 c^s.