

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 24 FÉVRIER 1869.

Budget du Ministère des Travaux Publics, pour l'exercice 1869 ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le Département des Travaux Publics a dû, pour se conformer aux prescriptions de la loi de comptabilité, présenter à la Chambre, au mois de mars dernier, son projet de budget pour 1869; mais ce projet a été, depuis lors, soumis à une révision complète dans le but de faire coïncider plus exactement les demandes de crédit avec les besoins probables des divers services.

En outre, M. le Ministre des Travaux Publics a fait parvenir à M. le président de la Chambre, avec prière de le transmettre à la section centrale, un amendement ainsi motivé : Le Ministère des Finances a signalé au Département des Travaux Publics la nécessité de construire en 1869 deux aubettes pour le service de la douane et du pilotage à Nieuport. D'après le devis qui a été dressé, la dépense à résulter de ces ouvrages est estimée à 15,000 francs. Le projet de budget du Ministère des Travaux Publics pour 1869 ne contenant aucune allocation sur laquelle cette dépense puisse être imputée, il y a lieu d'ajouter au chapitre II, ponts et chaussées, l'article suivant, auquel on donnera le n° 11^{bis} pour ne pas déranger l'ordre numérique des crédits :

*Construction à Nieuport de deux bâtiments destinés au service de la douane
et du pilotage fr. 15,000*

(1) Budget, n° 102, X. (Session de 1867-1868.)

Budget rectifié, n° 9.

(2) La section centrale, présidée par M. CROMBEZ, était composée de MM. JOURET, DESCAMPS, BRACONIER, LE HARDY DE BEAULIEU, JONET et COUVREUR.

La section centrale ayant adopté cet amendement, le chiffre des allocations définitivement demandées pour l'exercice 1869 s'élève à la somme de fr. 39,789,510

Or, le budget des Travaux Publics pour l'exercice 1868 a été arrêté à la somme de 39,469,000

Il en résulte donc pour 1869 une augmentation de fr. 320,510

Voici la répartition par branche de service des allocations votées pour 1868, et de celles qui sont demandées pour 1869 :

	1868.	1869.	Augmentation
Administration centrale	957,003	974,703	17,700
Ponts et chaussées	7,124,113	7,373,143	249,030
Mines	321,030	328,910	7,880
Chemins de fer, postes et télégraphes .	30,956,420	30,997,320	40,900
Commissions	7,000	7,000	»
Traitements de disponibilité	59,500	59,500	»
Pensions	40,000	45,000	5,000
Secours.	15,932	15,932	»
Dépenses imprévues	18,000	18,000	»
Fr.	39,469,000	39,789,510	320,510

Par la dépêche suivante adressée à M. le président de la Chambre, M. le Ministre des Travaux Publics fait part d'un transfert de l'art. 67 à l'art. 59 du budget :

« MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» J'ai l'honneur de vous informer que la somme de 56,000 francs, qui figure au budget de mon Département, document n° 9, session 1868-1869, comme transférée de l'art. 67, transports, à l'art. 59, voies et travaux, pour loyers de locaux, etc., doit être portée à 54,000 francs.

» Par suite de cette modification, l'allocation sollicitée pour l'art. 67 sera réduite à 898,500 francs, et celle de l'art. 59 portée à 1,082,480 francs, mais l'ensemble du budget n'en sera nullement altéré.

» Je pense que dans ces conditions la modification que je propose pourra être accueillie par la section centrale chargée de l'examen du budget du département des Travaux Publics.

» Veuillez agréer, etc.

» *Le Ministre des Travaux Publics,*

» A. JAMAR. »

Ce transfert qui ne modifie du reste en rien l'ensemble du projet, ni la répartition par branche de service, que nous avons indiquée, a été approuvé par la section centrale.

Afin de faciliter l'examen du budget, nous avons cru devoir rapporter, dans l'ordre des chapitres successifs, les observations ou les demandes formulées par

les diverses sections et par la section centrale, de même que les explications auxquelles elles ont donné lieu de la part du Département des Travaux Publics.

CHAPITRE I^{er}.

ADMINISTRATION CENTRALE.

La 2^e section désire que la section centrale appelle l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur l'utilité qu'il y aurait d'organiser l'instruction des affaires ressortissant à chacune des divisions du Département, de telle manière, que les rapports de chacun des agents qui auraient été appelés à prendre part à cette instruction, fussent joints au dossier transmis au Département.

La section centrale a cru devoir formuler en ces termes une demande au Gouvernement :

« Dans l'administration des finances, l'instruction des affaires ressortissant à chacune des divisions donne lieu à la rédaction, de la part des agents des divers grades, de rapports qui se concentrent, en suivant la filière hiérarchique, chez le chef supérieur de la division. Celui-ci est chargé de formuler en dernier ressort et de transmettre le résultat de l'instruction au Département des finances, en annexant au dossier les rapports de tous les agents consultés.

» La section centrale demande si une marche semblable est suivie dans l'instruction des affaires ressortissant au Département des Travaux Publics, et, dans la négative, elle désire savoir s'il ne serait pas possible et utile de l'adopter. »

M. le Ministre des Travaux Publics a répondu :

« La marche suivie au Département des Finances est adoptée également au Département des Travaux Publics, pour l'instruction des affaires auxquelles elle peut s'appliquer. Mais il est à remarquer que dans l'examen d'un grand nombre de questions ou de projets, la mission des agents ou des fonctionnaires varie : aux uns incombe le soin de recueillir sur les lieux des renseignements ou de faire des opérations graphiques ; d'autres sont chargés du soin de coordonner ces premiers travaux et d'étudier les projets auxquels ils servent de base ; enfin, les chefs de service dirigent les uns et les autres et résument, autant que possible, les travaux de leurs subordonnés. Indépendamment de la difficulté et même souvent de l'impossibilité où l'on serait de saisir le Département des ouvrages faits par les divers agents ou fonctionnaires appelés à participer aux études, l'envoi de ces documents aurait encore cet inconvénient, d'augmenter le travail et d'encombrer les bureaux du Département de beaucoup de documents n'offrant qu'une utilité secondaire. »

Le Département des Travaux Publics paraît avoir mal compris la portée de la question que lui a adressée la section centrale. Quoiqu'elle reconnaisse qu'il serait souvent très-désirable que les travaux élaborés par les agents inférieurs fussent mieux connus, et que par conséquent on pût, à titre surtout de stimulant, leur en laisser tout le mérite, la section centrale n'a voulu appliquer son observation qu'à l'étude des questions purement administratives, telles que les demandes d'autorisation d'usines, les demandes en concession ou en extension de

mines, etc., etc., questions qui intéressent tout particulièrement les contribuables, auxquels on donnerait, en annexant au dossier transmis à l'autorité supérieure les rapports de chacun des agents consultés, une nouvelle garantie de la sincérité et de l'impartialité qui président à l'instruction de ces affaires.

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.

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

La seconde section demande si l'État ne pourrait pas augmenter les subsides accordés aux deux Flandres, afin de permettre à ces provinces d'accélérer l'achèvement de leurs routes.

La section centrale a également émis des doutes sur la suffisance du crédit sollicité pour l'art. 7, et elle a décidé de demander à M. le Ministre des Travaux Publics si le chiffre de 800,000 francs est assez élevé pour permettre au Gouvernement de satisfaire aux demandes de subsides justifiées et régulièrement formées ; si, dans la négative, on ne pourrait pas augmenter ce chiffre de façon à mettre certaines provinces, et notamment les deux Flandres, à même d'accélérer l'achèvement de leurs routes ?

Voici la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics :

« Depuis 1859, il a été possible, à l'aide du crédit de 800,000 francs qui figure à l'art. 7 du budget, de faire droit à toutes les demandes de subsides en faveur de chemins vicinaux, qui se trouvent dans les conditions indiquées au libellé de cet article, mais il est à remarquer que pendant cette période, deux crédits extraordinaires, l'un de 1,000,000 de francs (loi du 8 septembre 1859) et l'autre de 2,000,000 de francs (loi du 8 juillet 1863) ont été alloués pour l'établissement, tant de routes affluentes aux stations de chemins de fer, que de chemins de grande communication. Aujourd'hui, ces crédits ont reçu leur complète destination, et le Gouvernement se trouvera probablement dans la nécessité de demander, cette année, à la Législature, un nouveau crédit de 500,000 francs, de manière que l'allocation ordinaire de 800,000 francs pourra suffire pendant plusieurs années encore.

» Quant au retard qui existerait dans l'exécution des routes vicinales, il ne peut être imputé au Département des Travaux Publics, celui-ci faisant toujours liquider les subsides accordés, au fur et à mesure de l'avancement des travaux constatés par un certificat de l'administration des ponts et chaussées. »

ART. 8. *Travaux de plantation de toute nature le long des routes, à l'exception de ceux compris dans les prix d'adjudication des baux d'entretien des routes.*

Quelques membres de la seconde section émettent l'avis que le Gouvernement,

dans les plantations qu'il fait le long des routes, soit tenu de respecter les limites imposées par le code civil aux particuliers.

Cette question a été soulevée plusieurs fois déjà, et notamment lors de la discussion en sections du budget des Travaux publics pour 1868 ; le Gouvernement a fait remarquer alors que les juriconsultes du Département des Travaux Publics ont examiné depuis longtemps la question de la distance à observer dans les plantations des routes, et qu'ils ont été unanimement d'avis que l'État est maître de planter sur le sol des routes, sans observer la distance prescrite par l'art. 671 du code civil ; cela résulte de la combinaison des principes qui régissent le domaine public avec la loi du 9 ventôse an XIII et le décret impérial du 16 décembre 1811. — Dalloz, de son côté, dans son Répertoire général, s'exprime en ces termes : « Les lois et règlements qui ordonnent la plantation des » routes sont au nombre de ceux auxquels se réfère l'art. 650 du code Napoléon ; ils imposent une servitude d'utilité publique devant laquelle disparaît » la servitude d'intérêt privé de l'art. 671. »

Envisageant la question à un autre point de vue, la 2^e section recherche quel est, pour l'État, le produit net de la plantation des routes, et elle se demande si ce produit justifie le maintien de la législation actuelle sur la matière.

Pendant une période de 26 ans (de 1840 à 1865), les plantations des routes ont coûté 1,106,000 francs, ou 42,500 francs en moyenne par année ; encore faut-il remarquer que les plantations comprises dans les prix d'adjudication des baux d'entretien sont exceptées de ces chiffres. Or, les ventes d'arbres qui bordent les routes n'ont produit, en 1863, 1864 et 1865, qu'une somme de fr. 305,508-75, soit en moyenne, par année, fr. 101,856-24. C'est en présence de ces résultats qui leur paraissent peu avantageux, et du préjudice causé aux riverains par les plantations de l'État, que quelques membres de la 2^e section ont exprimé le vœu de voir examiner par la section centrale la question de savoir s'il n'y aurait pas avantage à revenir à la législation de l'an XIII et à enjoindre aux propriétaires riverains de planter les routes, en leur laissant, sauf une légère redevance à imposer dans certains cas, la propriété des arbres et de leur produit.

La section centrale fait remarquer d'abord que si le produit des ventes d'arbres n'est, pour le moment, pas plus considérable, c'est que la plantation des routes n'a été faite, d'une manière régulière, que depuis trente ans tout au plus ; les essences les plus hâtives sont donc seules arrivées aujourd'hui à maturité, et l'on conçoit que le produit doive, dans quelques années, prendre un accroissement considérable ; en effet, d'après un relevé qui a été fait récemment, il existerait actuellement sur les routes 869,400 arbres, évalués à la somme approximative de 6,563,862 francs.

La section centrale fait observer, d'un autre côté, que la loi du 9 ventôse an XIII et le décret du 16 décembre 1811, dans leurs dispositions non abolies, régissent seuls actuellement encore les plantations des routes de grande voirie.

« La loi du 9 ventôse an XIII, » dit M. l'avocat Lavallée, dans la brochure qu'il a publiée sur les plantations de routes, « imposa aux propriétaires riverains » l'obligation de planter les grandes routes susceptibles de l'être. Les plantations » devaient s'effectuer dans l'intérieur de la route, sur le terrain appartenant à » l'État. A défaut par le propriétaire de prêter cette servitude personnelle,

» l'administration avait le droit d'exécuter les travaux de plantation à leurs
» frais.

» Ces mesures ne concernant que les routes susceptibles de plantations, il
» fut permis aux riverains des routes étroites de planter des arbres sur leur
» propre fonds. Cette plantation entièrement facultative ne fut soumise qu'à la
» condition d'obtenir l'alignement, lorsqu'elle aurait lieu à moins de six mètres
» de distance de la route.

» Ce système de la loi de l'an XIII fut modifié par le décret impérial
» du 16 décembre 1811.

» Aux termes de ce décret, les routes impériales non plantées doivent l'être
» comme précédemment par les riverains, mais les plantations ne peuvent plus
» s'effectuer sur le sol de l'État. Il n'importe que la largeur de la voie soit assez
» considérable pour comporter une ligne d'arbres ; toutes les plantations, sans
» exception, doivent être faites le long des routes, dans la traversée des
» propriétés riveraines, au moins à la distance d'un mètre du bord extérieur des
» fossés, suivant l'essence des arbres.

» Les routes départementales sont soumises au même régime par les
» art. 16 et 17 du décret.

»..... Le législateur n'a pas atteint le but qu'il se proposait. La sujétion
» onéreuse imposée aux riverains a été vue, dès l'origine, de si mauvais œil,
» que l'administration belge n'a, pensons-nous, jamais forcé les propriétaires à
» planter. L'administration a tranché la difficulté d'une autre manière ; l'État
» s'est substitué aux riverains, il s'est fait planteur.

» Certes, en agissant ainsi, le Gouvernement n'a fait qu'user d'un droit que
» personne ne s'est avisé de lui contester. Planter soi-même dans les fonds
» dépendant du domaine public, c'était non-seulement poser un acte licite, mais
» encore libérer le riverain d'une charge qui lui pesait. Aussi, cette intervention
» dans la situation respective de l'État et des propriétaires n'a-t-elle été l'objet
» d'aucune critique. »

La section centrale chargée d'examiner le budget des Travaux Publics pour
l'exercice 1837, ayant décidé qu'il y avait lieu de mettre en adjudication le
droit de planter le long des routes et des canaux, le Gouvernement lui adressa
les observations suivantes :

« L'idée d'abandonner à des particuliers le droit de planter le long des routes
et des canaux n'est pas nouvelle. En 1838 et en 1840, le Département des
Travaux Publics a examiné cette question avec tout le soin qu'elle mérite.
Disposé à tenter un essai, il est entré en relations avec divers propriétaires,
mais tous ont déclaré ne vouloir accepter la concession du droit de plantation
qu'à titre purement gratuit. Or, le Gouvernement n'entendait nullement
accorder un pareil privilège. D'ailleurs, aux termes de la législation existante,
des concessions gratuites ne peuvent être données ; elles ne pourraient l'être que
par une loi nouvelle.

» L'on pense que l'État ne doit concéder le droit de planter qu'à la condition
d'obtenir une part dans le produit des ventes d'arbres, ou bien le paiement au
Trésor d'une redevance annuelle.

» Il est à remarquer qu'en 1849, la députation permanente du conseil provincial du Brabant a fait mettre en adjudication publique la concession du droit de plantation sur une route provinciale. Cette opération n'a point eu de résultat, *aucun amateur ne s'étant présenté.*

» En admettant, ce qui n'est pas probable, que l'on trouve à présent des personnes qui soumissionneraient la concession de ce droit, il semble que ces offres ne devraient plus être acceptées, toutes les routes et les voies navigables étant presque entièrement plantées. »

En présence de ces faits, votre section centrale, Messieurs, a pensé qu'il n'y avait pas lieu de proposer l'adoption du système préconisé par la 2^e section, et elle s'est abstenue de provoquer, sur cette question, de nouvelles explications de la part du Gouvernement.

SECTION III.

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

La 2^e section a prié la section centrale de demander à M. le Ministre des Travaux Publics quelles ont été, dans la question de l'assainissement des polders, les conclusions des ingénieurs consultés, s'il n'est pas dans l'intention du Gouvernement de demander un crédit pour l'exécution des travaux qui peuvent être reconnus utiles, et si les rapports des ingénieurs ne pourraient pas être communiqués à la Chambre ou à la section centrale :

M. le Ministre a cru ne pouvoir mieux répondre à cette question qu'en transmettant à la section centrale des copies :

1^o D'une note avec trois tableaux, résumant le résultat des études faites en vue de l'assèchement des parties basses et marécageuses du pays où règnent les fièvres paludéennes ;

2^o D'une dépêche par laquelle ces documents ont été transmis au Département de l'Intérieur, aux attributions de qui ressortit spécialement tout ce qui touche à l'hygiène publique.

Ces documents sont publiés comme annexe à ce rapport

Travaux d'amélioration des canaux et rivières.

ART. 13. *Meuse, dans les provinces de Namur, de Liège et de Limbourg.*

ART. 27. *Escaut.*

La 2^e section désire que l'attention du Gouvernement soit appelée sur la nécessité de hâter l'exécution des travaux entrepris à l'Escaut et à la Meuse pour faciliter la navigation et les irrigations.

ART. 28. *Canal de Gand à Ostende.*

Pour satisfaire à des observations présentées dans la 2^e section relativement à la suspension des travaux qui devaient s'exécuter au canal de Gand à ~

Ostende, la section centrale a demandé à M. le Ministre des Travaux Publics quel a été le résultat du procès qui a, jusqu'ici, fait obstacle à l'exécution des travaux de ce canal, et s'il n'y aurait pas moyen de terminer ces travaux malgré le procès.

M. le Ministre des Travaux Publics a répondu que l'instance engagée devant le tribunal de Bruxelles entre l'État et la famille Fremersdorff n'a pas encore reçu de solution définitive.

En conséquence, la situation du canal de Gand à Bruges qui fait l'objet du litige ne peut, dans l'état actuel de la procédure, être modifiée.

Art. 30. Canal de Plasschendaele, par Nieuport et Furnes, vers la frontière de France.

La 1^{re} section prie la section centrale d'appeler l'attention du Gouvernement sur l'utilité de terminer les travaux du canal de Plasschendaele à Nieuport, et de lui demander pour quel motif le crédit d'environ 15,000 francs qui figurait précédemment au budget pour l'établissement d'un chemin de halage aujourd'hui en partie construit, n'est pas sollicité pour le présent exercice ?

Voici quelle a été la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics :

« Le Gouvernement a compris successivement dans les budgets du Département des Travaux Publics, pour les exercices 1865, 1866, 1867 et 1868, les sommes de 15,000, 12,550, 14,050 et 20,000 francs, pour les affecter à l'exécution des travaux d'empierrement de quatre parties du chemin de halage de Plasschendaele par Nieuport et Furnes à la frontière de France.

» Les parties de chemin de halage que le Gouvernement avait pris la résolution de faire empierrer étaient celles dont l'indication suit :

» 1^{re} Partie comprise entre le pont de Snaeskerke et l'entrée du chemin conduisant au village de Snaeskerke, d'une longueur de 1,360 mètres ;

» 2^o Partie comprise entre le chemin conduisant de Snaeskerke et le pont de Haegebrug sur le canal de Moerdyk, d'une longueur de 1,590 mètres ;

» 3^o Première partie de la section comprise entre le pont de Haegebrug et le pont de Zandvoorde, d'une longueur de 1,500 mètres ;

» 4^o Deuxième partie de la même section d'une longueur également de 1,500 mètres.

» Le Gouvernement demande une somme de 2,800 francs au projet de budget du Département des Travaux Publics, de l'exercice 1869, pour l'affecter à l'achèvement des travaux d'empierrement entrepris d'une manière successive ainsi qu'il vient d'être dit.

» Cette somme est présumée nécessaire pour terminer l'empierrement que le Gouvernement avait, il y a cinq ans, pris la résolution de faire effectuer de la partie de chemin de halage comprise entre les ponts de Snaeskerke et de Zandvoorde.

» Dans ces derniers temps, des requêtes ont été adressées au Département des Travaux Publics, à l'effet d'obtenir que l'empierrement du chemin de halage du canal de Plasschendaele à Nieuport soit complété entre ces deux localités.

» A la suite de l'instruction à laquelle ces requêtes ont été soumises, le Département des Travaux Publics a pris la résolution de faire poursuivre successivement l'empierrement du chemin de halage du canal de Plasschendaele à Nieuport, là où la nécessité en sera reconnue, en commençant par la partie la plus mauvaise comprise entre les ponts du Styte et du Rattevalle.

» C'est pour être à même de donner un commencement d'exécution à ce nouveau travail, que le Département des Travaux Publics a l'intention de comprendre un premier crédit de 10,000 francs dans le projet de son budget pour l'exercice 1870. »

Art. 32. Canal de Selzaete à la mer du Nord.

La 2^e section a encore prié la section centrale de demander au Gouvernement si l'écluse de mer du canal de Selzaete ne se trouve pas dans un état tel qu'il y ait danger pour son existence.

M. le Ministre a répondu qu'il résulte d'un rapport de date récente adressé au Département des Travaux Publics par l'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées dans la Flandre occidentale, que l'écluse de Heyst se trouve en très-bon état d'entretien, que toutes les portes en ont été renouvelées dans ces derniers temps, que les murs sont bien d'aplomb et qu'aucune filtration ne se manifeste dans le radier.

SECTION VI.

Personnel des ponts et chaussées.

La 2^e section avait appelé l'attention de la section centrale sur l'organisation actuelle du corps des ponts et chaussées et sur la position des fonctionnaires inférieurs et des employés de bureau de cette administration.

Des explications sont échangées dans le sein de la section centrale à propos de l'observation faite par la 2^e section, et l'on décide de poser à M. le Ministre des Travaux Publics la question suivante : Le Département des Travaux Publics avait été saisi d'un projet ayant pour but d'étendre le cadre des conducteurs principaux des ponts et chaussées et d'améliorer la position des conducteurs de 1^{re} et de 2^e classe. La section centrale désire savoir quelles ont été les résolutions prises relativement à ce projet.

M. le Ministre a répondu :

« La position des conducteurs des ponts et chaussées a été améliorée » depuis 1850 et surtout depuis 1860, dans une proportion au moins égale, si » pas supérieure à celle des autres fonctionnaires du Département des Travaux » Publics. Il n'y a donc nulle raison de prendre en ce moment à leur égard une » mesure exceptionnelle ayant pour objet d'augmenter les cadres et de majorer » les traitements des conducteurs dans les grades supérieurs.

» Dans tous les cas, le Département ne se refuse jamais à examiner et à » récompenser les services réels rendus par cette catégorie des membres du » corps des ponts et chaussées. C'est ainsi que dans une circonstance récente, il

» a répété qu'il ne balancerait pas à élever au grade de conducteur principal,
 » même en dépassant le nombre actuellement fixé, tout conducteur de 1^{re} classe
 » qui, dans l'exercice de ses fonctions, se distinguerait *par une intelligence et*
 » *une aptitude hors ligne dans la conduite des travaux*, conditions exigées
 » par le règlement pour être promu à ce grade.

» C'est ainsi encore qu'en ce moment, il fait examiner la question de savoir
 » s'il n'y a pas lieu de majorer exceptionnellement le traitement des architectes
 » attachés au corps des ponts et chaussées, en qualité de conducteurs pour le
 » service des bâtiments civils. Il est à remarquer à ce sujet que, depuis quelques
 » années, ce service a pris une très-grande importance, et que les fonctionnaires
 » du corps des ponts et chaussées sont appelés aujourd'hui à diriger à Bruxelles
 » beaucoup de travaux auxquels précédemment ce corps restait complètement
 » étranger.

» Pour assurer la marche de ce service, il a fallu lui adjoindre, en qualité de
 » conducteurs, quelques élèves architectes qui, par leurs connaissances spéciales,
 » prêtent un concours très-utile à l'administration. Le Département n'a eu qu'à
 » s'applaudir des choix qui ont été faits ; mais pour conserver les conducteurs-
 » architectes, il sera indispensable de leur allouer un traitement plus élevé
 » qu'aux autres conducteurs : cette différence dans les traitements donnera,
 » d'ailleurs, un stimulant à ces derniers, et les engagera à approfondir des
 » études architectoniques dont les premiers éléments leur sont enseignés à
 » l'école spéciale du génie civil de Gand. »

Cette réponse n'a point complètement satisfait la section centrale.

Pour comparer la position actuelle des conducteurs des ponts et chaussées avec celle qui leur était faite avant 1850 et 1860, il faut mettre en parallèle, non le chiffre des appointements seuls, mais la somme totale des avantages fixes et casuels dont ils jouissaient à ces deux époques, avec celle qui leur est allouée aujourd'hui. Les avantages casuels dans certaines provinces dépassaient, sous le régime des anciens arrêtés organiques, la somme de 1,000 francs ; pour rester au-dessous de la vérité, nous les évaluerons à 500 francs seulement, en moyenne. Ceci posé, faisons remarquer que si, en vertu d'une disposition de 1837 et des arrêtés organiques du 26 janvier 1850 et du 18 juillet 1860, les traitements des conducteurs ont reçu certaines augmentations, on a, d'un autre côté, retiré à ces fonctionnaires les émoluments variables dont nous venons de parler, et on les a remplacés par une indemnité fixe et insuffisante de 200 francs au *maximum*, pour tous frais de bureau, de route, de déplacements, etc., etc. Or, la somme des émoluments qu'on leur a retranchés équivaut, ou à très-peu près, à l'augmentation qui leur a été accordée en vertu des arrêtés que nous avons cités.

La position des conducteurs des ponts et chaussées est donc restée sensiblement la même depuis trente-cinq ans ; la seule amélioration sérieuse qui y ait été apportée, c'est la formation d'une division de conducteurs principaux aux appointements de 3,200 francs ; mais le nombre des conducteurs principaux étant de quinze pour tout le cadre composé de cent et vingt fonctionnaires, il est évident que la plupart d'entre eux, arrivés à la limite d'âge, n'auront pu dépasser la 1^{re} classe. Un fait récent nous confirme dans cette opinion ; des arrêtés royaux du 16 décembre 1868 ayant accordé des promotions aux ingénieurs et conduc-

teurs des diverses classes, un seul conducteur de 1^{re} classe sur trente-cinq qui composent cette division a pu passer conducteur principal ; sa dernière promotion datait de 1854, c'est-à-dire qu'au mois de décembre 1868, il avait quatorze ans et demi de grade ; il comptait, d'ailleurs, plus de trente-cinq ans de service actif.

Une preuve, au surplus, que la position des conducteurs est loin d'avoir été améliorée dans une proportion, nous ne dirons pas supérieure, mais égale à celle des autres fonctionnaires, c'est que l'écart entre les émoluments moyens d'un ingénieur et ceux d'un conducteur des ponts et chaussées n'a fait que s'accroître depuis 1837 jusqu'à ce jour.

Remarquons en outre que, contrairement à ce qui se passe dans la plupart des autres administrations publiques, il est aujourd'hui devenu impossible pour les conducteurs de sortir de l'espèce d'impasse dans laquelle leur carrière est limitée, et cependant ils ont dû, pour obtenir la position qu'ils occupent, passer deux années à l'école spéciale du génie civil de Gand, et faire preuve de connaissances bien plus étendues, bien plus solides, que celles qui sont généralement exigées dans les autres carrières administratives.

Le corps des conducteurs a vu sortir de ses rangs, sous le régime des anciens arrêtés organiques, une foule d'hommes distingués, dont quelques-uns ont occupé les fonctions les plus élevées dans l'ordre administratif ; si les modestes fonctionnaires qui composent aujourd'hui les cadres de cette partie du corps des ponts et chaussées ont abandonné la prétention d'arriver aux emplois supérieurs, ils demandent cependant d'être traités avec la même faveur, au moins, que les chefs de section du chemin de fer de l'État, auxquels ils étaient naguère assimilés, après les avoir d'abord hiérarchiquement dépassés. Si, pour les conducteurs, toute issue est fermée au mérite, le Département des Travaux Publics nous apprend, en revanche, qu'il fait examiner la question de savoir s'il n'y a pas lieu de majorer exceptionnellement le traitement des *architectes* attachés au corps des ponts et chaussées, *en qualité de conducteurs* pour le service des bâtiments civils.

La section centrale doit l'avouer, elle ne voit point, comme le Gouvernement, dans l'adoption de cette mesure, un stimulant pour les conducteurs qui n'ont été admis, eux, à faire partie du corps, qu'à la suite d'épreuves subies conformément à la loi ; elle comprendrait que l'administration fît une position exceptionnelle aux membres du corps qu'elle emploie comme *architectes*, mais elle voudrait que la même faveur ne fût accordée aux *élèves architectes* qu'à la suite d'examen dans lesquels ils auraient fait preuve de connaissances théoriques équivalentes à celles qui sont exigées de leurs collègues, connaissances qui, pour le dire en passant, ne seraient point superflues chez l'architecte, le pays le sait par expérience ; mais il lui est difficile d'admettre que la position exceptionnelle faite à des fonctionnaires qui même peuvent avoir fait preuve de goût et de talent comme *élèves architectes*, puisse être un encouragement bien vif pour ceux qui, en qualité d'auxiliaires des ingénieurs des ponts et chaussées, concourent à l'exécution de nos routes, de nos canaux, en un mot, de tous les travaux utiles entrepris dans le pays.

Toutefois, la section centrale prend acte avec la plus vive satisfaction de la déclaration faite par M. le Ministre, que son département ne balancera pas

désormais à élever au grade de conducteur principal, même en dépassant le nombre actuellement fixé, tout conducteur de 1^{re} classe qui se sera distingué *par une intelligence et une aptitude hors ligne dans la conduite des travaux*; plusieurs de ces fonctionnaires étant en ce moment signalés tout particulièrement par leurs chefs de service comme remplissant les conditions exigées pour être promus au grade supérieur, le Gouvernement trouvera ainsi l'occasion de réaliser bientôt, en partie du moins, l'exécution du projet auquel la section centrale faisait allusion en posant sa question.

CHAPITRE III.

MINES.

La 2^e section émet le vœu que les rapports des ingénieurs qui ont été envoyés en mission à l'étranger soient publiés.

La Chambre avait accueilli avec empressement le projet annoncé par le Gouvernement de charger nos ingénieurs des mines de missions à l'étranger, dans le but d'y recueillir tous les renseignements de nature à permettre à la Belgique de se tenir au courant des progrès industriels qui s'y réalisent; mais il était entendu que ces missions, pour être complètement fructueuses, seraient suivies de rapports sur les faits et découvertes les plus remarquables observés à l'étranger. Jusqu'à ce jour, la plupart de ces rapports n'ont point paru, et la section centrale a pensé que le but que s'est proposé le Gouvernement n'était pas suffisamment atteint; elle a donc résolu de lui adresser la question suivante :

« Le Gouvernement a-t-il reçu les rapports des ingénieurs qui ont terminé les missions à l'étranger dont ils avaient été chargés; espère-t-il pouvoir bientôt publier ces rapports? »

Voici la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics :

« Le département n'a encore reçu que deux rapports, l'un de M. l'ingénieur Arnould, concernant les expériences faites en Angleterre sur les lampes de sûreté, l'autre de M. l'ingénieur Clément, concernant la composition et l'exploitation du bassin houiller de Sarrebrück. Ces rapports sont insérés dans les Annales des Travaux Publics, premier cahier, tome XXVI. »

La section centrale engage le Gouvernement à réclamer des fonctionnaires en retard de produire leur travail, l'exécution des obligations qu'ils ont contractées en acceptant les missions qui leur ont été offertes.

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

Dans la note explicative qui accompagne le budget amendé des Travaux Publics, le Gouvernement fait la déclaration suivante :

« La question la plus importante qui puisse être soulevée à l'occasion du

» budget des Travaux Publics est relative à la réforme des tarifs du chemin de
 » fer. Le Gouvernement ne peut actuellement que s'en référer à l'exposé des
 » faits ordinaires renseignés au compte rendu de l'exercice 1867, et qui sera
 » suivi d'un rapport spécial résumant en outre les résultats de l'exercice courant.
 » Ce n'est que lorsque la Législature aura été saisie de ce dernier travail, qu'il
 » sera possible d'aborder avec fruit la discussion de cet objet. Les Chambres se
 » sont d'ailleurs trouvées pendant la dernière session en conformité d'opinion à
 » cet égard avec le Gouvernement. »

La section centrale partage la manière de voir que vient d'exprimer M. le Ministre des Travaux Publics; elle est convaincue que la discussion relative à la réforme des tarifs ne pourra être complète et fructueuse, que lorsque le Gouvernement aura fait connaître le résultat du travail auquel il se livre actuellement. Aussi, se ralliant au vœu exprimé par la 2^e section, engage-t-elle M. le Ministre des Travaux Publics à saisir les Chambres, le plus tôt possible, du rapport spécial qu'il se propose de leur soumettre. Sans vouloir rien préjuger dès aujourd'hui, la section centrale ne peut s'empêcher de faire remarquer combien il serait injuste de maintenir plus longtemps l'énorme inégalité relative existant entre le prix des petits parcours et celui des voyages à longue distance. De deux choses l'une : ou l'expérimentation tentée a réussi, et il y a lieu, alors, d'étendre immédiatement aux petits parcours les avantages de la tarification nouvelle, ou la réforme n'a point réalisé, quant au transport des voyageurs, les espérances qu'on en avait conçues, et il faudra se résoudre, dans ce dernier cas, à niveler, dans une certaine proportion, les prix établis provisoirement depuis le 1^{er} mai 1866, pour les parcours dans les trois zones. En s'exprimant de cette manière, la section centrale n'est d'ailleurs que l'interprète d'une opinion qui s'est manifestée dans plusieurs sections, et notamment dans la 5^e.

La 2^e section charge son rapporteur d'appeler l'attention de la section centrale sur la question suivante qu'elle désire voir soumettre à M. le Ministre des Travaux Publics :

Le Gouvernement admet-il que les compagnies de chemin de fer puissent se soustraire à l'obligation de suivre l'administration du réseau de l'État dans l'abaissement des tarifs; ne partage-t-il pas, au contraire, l'opinion que ces compagnies, dans l'intérêt de la conservation du trafic dont elles disposent, sont fatalement obligées de régler leurs tarifs sur ceux de l'État? D'après lui, dans quelle mesure cette obligation est-elle imposée à chacune des compagnies suivant sa situation particulière?

La section centrale a pensé que la question, telle qu'elle est énoncée, n'est susceptible, pour le moment, que d'une solution pour ainsi dire théorique; on ne peut nier, évidemment, que l'exploitation des lignes de l'État réagisse fortement sur les lignes concédées, et l'on doit reconnaître également que l'enchevêtrement de tout le réseau belge est tel, que la concurrence y devient fatalement inévitable. La plupart des compagnies ont prétendu que cette concurrence était devenue désastreuse pour leurs intérêts, et que cependant, il leur avait été impossible de se soustraire, sous peine de renoncer au trafic qui leur était naturellement acquis, à la nécessité de suivre l'État dans ses réformes, même les plus radicales.

Jusqu'à quel point l'introduction de ces réformes a-t-elle été, en effet, préjudiciable aux compagnies, et dans quelle mesure ce préjudice s'est-il exercé pour chacune d'elles? La section centrale a pensé que cette question complexe ne pourra être convenablement résolue, si tant est qu'elle soit susceptible d'une solution pratique, que lorsque le Gouvernement nous aura fait connaître le résultat des études auxquelles l'administration se livre en ce moment. Il est toutefois à remarquer, dès aujourd'hui, que si certaines compagnies concessionnaires ont déploré, avec raison peut-être, au point de vue de leurs intérêts particuliers, la situation que leur a faite l'introduction des réformes, si presque toutes ont surtout condamné l'application du tarif actuel des voyageurs, il en est quelques-unes, cependant, qui ont voulu aller plus loin encore que l'État dans l'abaissement du tarif des marchandises. A la discussion des réformes introduites, se rattacheront nécessairement une foule de questions importantes qui ont vivement préoccupé l'opinion, et qui ont trouvé de l'écho dans la presse belge et étrangère. La section centrale pense qu'il serait inopportun d'anticiper sur cette discussion et de scinder ainsi le débat auquel donnera lieu l'examen du rapport spécial que le Département des Travaux Publics soumettra bientôt à la Législature; elle croit donc devoir s'abstenir de poser au Gouvernement la question soulevée dans le sein de la 2^e section.

La 5^e section signale à la section centrale l'inexécution fréquente de leurs cahiers des charges par beaucoup de sociétés concessionnaires de chemins de fer; il en est dont les installations sont tout à fait insuffisantes; il en est d'autres qui fixent à leur gré des prix de faveur pour certaines catégories de marchandises, d'autres encore qui opèrent de brusques changements dans leurs tarifs et semblent avoir perdu de vue que les modifications quelles qu'elles soient dans les prix de transports, modifications qui altèrent parfois si profondément les conditions de fabrication et de vente des produits, doivent être préalablement approuvées par arrêtés ministériels.

La section centrale attire, sur ces abus, l'attention la plus sérieuse de M. le Ministre des Travaux Publics; elle fait remarquer que les plaintes relatives aux brusques variations apportées dans les tarifs se sont également produites avec énergie contre l'administration du chemin de fer de l'État; elle engage le Département des Travaux Publics à éviter de donner lieu par la suite à de semblables réclamations, et elle le prie de veiller à ce que les cahiers des charges des compagnies soient observés avec ponctualité.

La 5^e section voudrait voir abaisser le *minimum* du poids d'un kilogramme, pour les petits paquets, et éviter ainsi le préjudice que le groupement de ces petits colis par les entrepreneurs de transport cause au chemin de fer de l'État.

La 1^{re} section appelle l'attention de l'administration sur la nécessité de veiller à ce que le transport, le chargement et le déchargement des petits colis se fasse avec le plus de soin possible, et de manière à diminuer les avaries dont on ne se plaint que trop généralement.

La 5^e section signale l'injustice du tarif international de Belgique en Suisse par la France, tarif plus élevé pour le transit des fers belges que pour celui des fers anglais pour le même parcours, sur les mêmes lignes :

Le transport des fers belges de Charleroi à Bâle coûte. . fr.	34 70	la tonne.
Les fers anglais transitant par la Belgique ne payent, d'après le tarif du 10 février 1866, que.	27 95	—
soit une différence de droits de transport de fr.	6 75	—
entre le tarif des fers belges et celui des fers anglais.		

Cependant, il faut remarquer que la distance d'Anvers à Bâle est de 680 kilom. et que celle de Charleroi à Bâle (par Sterpenich) est de 607 —

Différence en moins de Charleroi à Bâle que d'Anvers à Bâle. . . 73 kilom.

Ainsi, d'une part, diminution de distance de 73 kilomètres; de l'autre, augmentation du prix de transport de fr. 6-75.

Cette anomalie s'explique par l'intérêt bien légitime que le Gouvernement témoigne envers le port d'Anvers, auquel il a voulu ménager la possibilité de soutenir la concurrence que lui faisaient les ports de Dunkerque et de Rotterdam pour le transit des fers anglais vers la Suisse.

Mais la forgerie belge s'est vivement émue du préjudice que cette mesure devait apporter au développement de ses relations avec la Suisse; la section centrale, de son côté, a pensé que le Gouvernement ne devait négliger aucune démarche pour amener les lignes françaises à assurer aux fers belges des avantages équivalents à ceux qu'elles accordaient aux produits sidérurgiques de provenance anglaise; elle a, en conséquence, adressé au Département des Travaux Publics, la question suivante :

Le Gouvernement a-t-il engagé des négociations avec la compagnie de l'Est français pour l'abaissement du prix de transport des fers de provenance belge, en transit par la France et en destination de la Suisse?

Voici la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics :

« L'administration du chemin de fer de l'État belge et la compagnie du chemin de fer de l'Est français s'occupent, depuis près de cinq mois, de la révision du tarif franco-belge (Est); mais comme ce travail devait naturellement être de longue durée, l'administration belge a, dès le mois d'octobre 1868, demandé que l'on prît, sans plus tarder, des mesures immédiates en vue d'abaisser les prix de transport applicables aux fers de provenance belge en transit par la France et en destination de la Suisse. Malgré de nombreux rappels et de vives instances, la compagnie de l'Est français n'a pas encore fait connaître sa détermination à ce sujet. Cette affaire n'est pas perdue de vue par le Département des Travaux Publics; celui-ci fait et continuera de faire tout ce qui est possible pour obtenir une solution favorable à l'industrie métallurgique du pays »

La section centrale est heureuse de reconnaître les louables efforts qu'a tentés le Gouvernement pour modifier la situation dont se plaignent les maîtres de forges belges, et elle exprime l'espoir qu'une solution favorable ne se fera pas longtemps attendre.

La 5^e section attire enfin l'attention de la section centrale sur l'élévation beaucoup trop grande du droit fixe d'un franc pour les marchandises.

L'honorable rapporteur de cette section fait ressortir que la taxe fixe d'un franc est exagérée et que son maintien constitue une des entraves les plus sérieuses à l'alimentation en matières premières à bon marché, de la plupart des usines de nos bassins industriels ; l'élévation de cette taxe est telle, que les chemins de fer ne rendent généralement, en ce qui concerne les petits parcours, aucun service aux établissements qu'ils desservent, et que presque partout, les transports par axe ont dû nécessairement être maintenus.

La section centrale a posé au Gouvernement la question suivante :

L'administration du chemin de fer de l'État, contrairement à ce qu'ont fait quelques compagnies, a maintenu au taux de *un franc* le droit fixe pour l'expédition des grosses marchandises. Ne pense-t-elle pas qu'en abaissant ce taux, relativement très-élevé pour les transports à petite distance, elle puisse trouver, dans un accroissement de trafic, une large compensation aux sacrifices qu'elle imposerait ?

M. le Ministre des Travaux Publics a répondu :

« Il serait utile que l'on voulût bien désigner les sociétés qui, pour des transports généraux et ordinaires, auraient renoncé à la perception du droit fixe de un franc que prévoient les cahiers des charges de leur concession. Quant à l'administration du chemin de fer de l'État, elle ne connaît aucune compagnie à laquelle on puisse appliquer l'observation produite.

» La question posée avait déjà été soumise au Gouvernement par la chambre de commerce de Charleroi, et sous la date du 26 septembre dernier, le Ministre des Travaux Publics y a répondu dans les termes suivants :

« Vous demandez que, si le droit fixe doit continuer à exister, il soit considérablement réduit et ne puisse être perçu qu'une seule fois pour un même transport, quels que soient la distance et le nombre de lignes à parcourir. Je vous ferai remarquer d'abord que la perception d'un droit fixe unique a prévalu depuis longtemps; tous les tarifs mixtes intervenus entre le chemin de fer de l'État et les chemins de fer concédés en Belgique sont établis d'après cette règle.

» Quant à la réduction ou à la suppression de ce droit fixe, vous dites que vous n'avez cessé de vous élever contre l'application du droit tel qu'il est établi ; que c'est en vain qu'on a allégué qu'il représente des dépenses invariables, quel que soit le parcours ; que vous ne croyez pas que ces frais puissent s'élever à un franc par tonne.

» Vous ajoutez que s'il n'est pas possible de faire disparaître complètement ces frais fixes, vous croyez qu'ils peuvent être fort amoindris, puisque, sur certaines lignes de chemins de fer, sur l'Est français, entre autres, ils sont complètement abolis.

» J'ignore quels sont les divers chemins de fer qui, d'après vos renseignements, auraient aboli les droits fixes, mais je puis vous dire que vous êtes dans l'erreur, à cet égard, pour le seul que vous citez.

» Le chemin de fer de l'Est français n'a nullement renoncé à la perception des frais fixes, autrement dit des frais de gare.

» Comme tous les chemins de fer français, le chemin de fer de l'Est continue
 » à percevoir ces frais fixes.

» Voici, d'ailleurs, l'opinion de M. Jacqmin, directeur de l'exploitation de
 » cette ligne, sur la légitimité de ce droit ⁽¹⁾ :

» « Les adversaires les plus ardents des tarifs différentiels n'ont pas méconnu
 » les avantages d'une réduction pour les grandes distances ; ils ont demandé
 » seulement que cette réduction s'appliquât également aux petites distances,
 » disant que si les compagnies pouvaient transporter de la houille à 3 centimes
 » à 500 kilomètres, rien ne les empêchait d'appliquer cette taxe réduite à une
 » distance de 100 ou 200 kilomètres.

» Rien de plus inexact que cette assertion ; nous avons fait connaître les
 » immenses établissements qu'un chemin de fer est obligé de construire pour la
 » réception et la livraison des marchandises, la formation et la décomposition
 » des trains, les gares, en un mot, avec leurs accessoires de dépôts, d'ateliers et
 » de remises.

» Il faut que le prix payé pour le transport de la marchandise corresponde
 » non-seulement au transport proprement dit, mais encore à toutes les dépenses
 » que représentent les gares, amortissement, entretien ; plus la distance sera
 » faible, plus la part de la taxe afférente à ces dépenses constantes devra être
 » élevée.

» En Belgique, en Angleterre, en Allemagne, on a bien compris la nécessité
 » de ce remboursement, et, dans beaucoup de cas, le calcul de la taxe commence
 » par l'inscription d'une somme fixe de 1 franc ou de 2 francs ; on ajoute ensuite
 » une somme afférente au parcours ; mais, si le parcours est faible, on comprend
 » combien est grande l'influence de la somme fixe répartie kilométriquement. »

» Les frais fixes sont admis en France, en Angleterre et en Allemagne.

» Les compagnies sont autorisées à les percevoir par leur cahier des charges.

» Les frais fixes sont généralement plus élevés en Allemagne et en Angleterre
 » qu'en Belgique. Les frais de gare en France sont moins élevés, mais en
 » revanche, les taxes kilométriques sont plus élevées, et les frais de gare, au lieu
 » d'être perçus une seule fois, comme nos frais fixes, sont répétés de point
 » d'échange en point d'échange.

» Je ne veux point dire que le Gouvernement ne dégrèvera jamais les trans-
 » ports à petite distance.

» Je serais au contraire heureux, pour ma part, de pouvoir le faire dès à
 » présent ; mais les circonstances sont peu favorables pour entrer dans cette
 » voie.

» Le Gouvernement ne peut ni ne doit, en ce moment, prendre aucune
 » mesure qui serait de nature à diminuer, même temporairement, le produit
 » net de ses chemins de fer.

» Mais, je le répète, si je ne puis satisfaire à votre désir de voir réduire
 » considérablement et d'une manière générale les frais fixes, il n'en résulte pas

(1) *De l'exploitation des chemins de fer. Leçons faites, en 1867, à l'école impériale des ponts et chaussées.*

- » que dans ma pensée il n'y ait absolument rien à faire, dans l'avenir, en faveur
- » des transports à petite distance.
- » Je ne veux pas non plus que vous croyiez qu'actuellement je ne prendrai
- » absolument aucune mesure dans ce sens, car il entre dans mes intentions
- » d'établir sur certains parcours un nouveau tarif d'abonnement à prix réduits
- » pour le transport des minerais à faible distance.
- » Cette réponse ne peut être que maintenue et confirmée.
- » Au surplus, le tarif d'abonnement annoncé pour les minerais sera mis en
- » application à partir du 1^{er} février 1869. »

Nonobstant ces observations, l'honorable rapporteur de la 5^e section fait remarquer que la taxe fixe perçue sur les lignes de l'Est français, que le Département des Travaux Publics cite pour exemple, ne s'élève qu'à fr. 0-40 par tonne, et la section centrale émet le vœu que M. le Ministre, donnant suite aux bonnes intentions qu'il vient de manifester, puisse, dans un avenir prochain, dégrever les transports à petite distance.

La section centrale saisie de la question de savoir si l'écart existant entre le prix de transport par wagon de 5,000 kilogrammes et par wagon de 10,000 kilogrammes n'est pas trop grand et de nature à nuire à la petite industrie, a cru devoir demander à M. le Ministre des Travaux Publics les motifs qui avaient déterminé la fixation de cet écart.

M. le Ministre a répondu que l'emploi des wagons de dix tonnes offre, comparativement à l'emploi des wagons de cinq tonnes, des avantages nombreux et sensibles. Outre que le prix d'achat des premiers de ces véhicules n'est guère supérieur au coût des seconds, la dépense d'entretien est à peu près la même pour les uns et pour les autres. Pour un chargement équivalent, les wagons de dix tonnes occupent moins de place dans les trains et sur les voies d'évitement; ils donnent lieu à moins de frais de traction, le poids mort n'étant pas aussi considérable; ils exigent moins de main-d'œuvre, de composition et de décomposition des trains, etc.

L'administration avait donc intérêt à ce qu'il fût fait usage de wagons de dix tonnes, de préférence aux wagons de cinq tonnes. Aussi a-t-elle augmenté dans de larges proportions le nombre des wagons de la première catégorie. Il était nécessaire de prendre les mesures qui pouvaient assurer la bonne et complète utilisation de ce matériel; mais en prenant ces mesures, l'on a voulu admettre le public à participer au bénéfice qui devait en résulter, et c'est ainsi que le prix des chargements de dix tonnes a été fixé à un taux relativement plus bas que le taux adopté pour les chargements de cinq tonnes.

Il est permis de croire, a ajouté M. le Ministre, que l'industrie n'a pas eu beaucoup à s'en plaindre, puisque l'écart signalé dans la question reproduite ci-contre n'a, jusqu'à ce jour, donné lieu qu'à trois ou quatre réclamations isolées.

Un membre de la section centrale fait observer que les plaintes suscitées par l'adoption de la mesure ont été très-vives et très-unanimes dans les centres industriels. Il admet volontiers que l'emploi de wagons de dix tonnes offre à l'administration des avantages très-sensibles, mais il n'en persiste pas moins à regarder comme hors de proportion l'écart contre l'élévation duquel il réclame.

ART. 58. *Billes, rails et accessoires.*

La note explicative à l'appui du budget amendé, indique que les dépenses de renouvellement de la voie prennent aujourd'hui un accroissement considérable ; « qu'elles subissent dans une forte mesure l'influence d'une circulation plus » active, du poids de plus en plus élevé du matériel, et de la réduction notable » de durée des rails récemment fabriqués. »

Nous devons malheureusement reconnaître l'exactitude de cette allégation ; il n'est que trop vrai que les dépenses de renouvellement grossissent d'une façon inquiétante ; qu'elles semblent nécessitées par l'usure, ou plutôt par l'écrasement, l'exfoliation et la déformation des rails, résultat inévitable d'une augmentation énorme du trafic et de la vitesse des trains, du poids de plus en plus considérable du matériel roulant, et surtout de la qualité plus ou moins défectueuse des rails fournis depuis quelques années à l'administration du chemin de fer de l'État. Il est constant, en effet, que cette administration se trouve actuellement dans la dure nécessité de retirer de la voie des rails qui sont loin d'avoir fourni le temps de service moyen sur lequel elle était en droit de compter.

Est-ce à dire, cependant, que nos fabricants aient marché à reculons dans la voie du progrès poursuivie depuis quelques années en Angleterre, et surtout en France et en Allemagne ? Est-ce à dire que nos excellentes matières premières soient épuisées, et que nous ne puissions plus désormais tenir le rang distingué que nous occupions naguère à la tête d'une industrie qui a fait la richesse de quelques-unes de nos provinces ? Faut-il supposer enfin que l'infériorité actuelle de nos rails doive être attribuée, comme le pense le Département des Travaux Publics, à l'abus fait par nos industriels de la faculté qui leur était laissée, depuis un certain nombre d'années, d'adopter pour les rails à fournir au chemin de fer de l'État, tel mode de fabrication qui leur paraissait le plus convenable ?

Il nous est impossible d'admettre ces diverses hypothèses, et par conséquent de partager, en ce qui concerne la dernière, la conviction exprimée par le Gouvernement ; d'après nous, il n'est point non plus survenu de ces circonstances de force majeure qui peuvent parfois assujettir les producteurs à une fabrication défectueuse. Tout le mal constaté a, selon notre opinion, son origine dans le système d'adjudication fatalement imposé à l'administration, de même que dans le mode de garantie que celle-ci a adopté. Les conditions de cette garantie ont été à l'encontre de leur but ; au lieu d'être, pour l'industriel consciencieux, un stimulant au perfectionnement de sa fabrication, elles n'ont eu pour résultat que de créer une prime à la fabrication de pacotille.

Quelque sévères qu'elles parussent, elles étaient cependant facilement acceptables par ceux qui, dans le seul but de maintenir leurs usines en activité, pendant les années de crise que nous venons de traverser, avaient fini par n'avoir plus qu'une préoccupation : arriver à une réduction du prix de revient telle, qu'elle rendit supportables, sans trop de pertes, les nombreux rebuts à subir à l'expiration du délai de garantie ; c'est cet encouragement au bon marché excessif qui a amené dans la fabrication l'imperfection du travail et l'emploi abusif de certaines matières d'un prix réduit, mais d'une qualité très-médiocre ; c'est cette production à tout prix qui a compromis, jusqu'à un certain point, mais momentanément,

nous en avons la confiance, la bonne réputation dont nos fers, jusqu'alors, avaient joui à juste titre.

Ce qui s'est passé depuis quelques années dans la fabrication des rails n'est point particulier à la Belgique ; si nous jetons les yeux sur les faits qui se sont produits en Angleterre, nous devons reconnaître que là aussi, dans certains districts métallurgiques, les mêmes causes que nous venons de signaler ont produit des effets identiques. Tandis que, d'une part, les rails fabriqués à prix élevé, mais avec le plus grand soin, pour les Indes, prouvaient que l'industrie métallurgique n'avait point partout abandonné les bonnes traditions, et même avait notablement amélioré ses procédés, nous avons vu, dans le pays de Galles, par exemple, les producteurs ne visant qu'au bon marché dans la fabrication des rails destinés à l'exportation aux États-Unis, diriger dans ce seul but les diverses opérations de la production, sans se préoccuper des conséquences d'une fabrication de pacotille ; là aussi, on a pu constater l'exagération du degré de température de l'air dans les hauts fourneaux et l'emploi immodéré dans le lit de fusion de scories de forges, matières de très-minime valeur, mais éminemment chargées d'éléments nuisibles à la solidité et à la résistance des produits fabriqués ; on y était ainsi parvenu, il est vrai, à un soudage paraissant convenable et à des qualités toutes d'apparence, grâce aux propriétés soudantes du silicium et du phosphore dont les scories sont chargées, mais on n'avait obtenu, en définitive, que des résultats généralement très-médiocres sous tous les autres rapports. Dans le Durham et le Cleveland, au contraire, où la fabrication est à juste titre renommée pour sa perfection, la question du bon marché était regardée, à cette époque même, comme le côté le plus secondaire du problème à résoudre ; le choix des fontes, les opérations du puddlage et du cinglage y étaient tout particulièrement soignées ; on y avait généralement pros crit l'emploi des scories de forges, et on parvenait de cette manière à maintenir aux fers anglais la réputation que la fabrication économique de certaines forges galloises était en voie de compromettre.

Quel est donc, en ce qui nous concerne, le remède à la situation révélée par la communication du Gouvernement ? L'État doit inévitablement subir l'obligation que lui impose l'art. 21 de la loi de comptabilité, de conclure ses marchés par voie de publicité et de concurrence ; il ne lui est pas permis, comme un particulier, de choisir son fournisseur et de lui assurer un prix en retour duquel il ait le droit de compter sur une livraison parfaite et toujours loyale ; il ne lui reste donc qu'une garantie toute matérielle, celle qui découle des pénalités dont il frappe les produits défectueux ; mais puisqu'il est possible au fabricant d'éluder ou d'amoindrir considérablement, au grand préjudice de l'État, les effets de ces mesures de rigueur, l'administration n'a, selon nous, qu'une seule voie à suivre, c'est de renverser, pour ainsi dire, le système actuellement suivi, et d'offrir désormais une prime à la fabrication la plus soignée ; le moyen en a été indiqué déjà l'an dernier dans le rapport de la section centrale chargée d'examiner le budget des Travaux Publics ; il consisterait à exiger de l'entrepreneur une garantie de durée de trois ans, par exemple, à l'expiration de laquelle il lui serait accordé une certaine tolérance de rebut, tolérance fixée soit à 5 p. $\%$, soit à toute autre proportion calculée nécessaire, de la fourniture totale ; celui dont les rebuts n'attein-

draient pas ce tantième, jouirait d'une prime dont le montant suffisamment élevé s'accroîtrait dans une proportion inverse au taux du tantième des rebuts constatés. Le fabricant, au contraire, dont les rebuts dépasseraient la tolérance fixée, serait passible d'une retenue dont le taux s'élèverait en progression géométrique, suivant le tantième pour cent des rebuts constatés.

Cette mesure qui se traduit, comme nous l'avons dit, en une prime accordée à la bonne fabrication, vient d'être adoptée par certaines compagnies concessionnaires ; elle ne tarderait pas, croyons-nous, si elle était appliquée d'une manière générale, à éveiller, parmi les fabricants de fer, une émulation qui exercerait la plus heureuse influence sur l'amélioration de leurs produits.

D'ailleurs, le système proposé n'est pas entièrement nouveau ; il est appliqué au chemin de fer de l'État même pour la fixation du prix des combustibles nécessaires à l'alimentation de ses machines, et nous croyons que l'administration n'a pas lieu de regretter de l'avoir adopté.

Ainsi donc, pour nous résumer, nous maintenons que l'industrie sidérurgique belge possède encore tous les éléments de fabrication irréprochable dont elle disposait il y a vingt ou vingt-cinq ans, alors qu'elle était appelée à alimenter de ses matériaux les chemins de fer construits en France et en Allemagne, matériaux qui ont assigné à cette époque à notre fabrication, le premier rang parmi les plus perfectionnées.

Nous reconnaissons que le désir de produire à tout prix et le besoin d'entretenir ainsi le travail pendant une longue période de crise, ait pu conduire certains établissements à des économies inintelligentes dont l'État est, en ce moment, la première victime. après avoir lui-même, à son insu, encouragé les premiers pas de nos fabricants dans cette voie regrettable ; mais nous avons la conviction que notre industrie sidérurgique, en général, est restée à la hauteur de sa tâche, et qu'il suffira, de la part du Gouvernement, de l'adoption de certaines mesures énergiques et intelligentes, pour assurer, dans les adjudications, une faveur méritée aux produits soigneusement et consciencieusement fabriqués.

Pour sauvegarder ses intérêts, ajoute l'exposé du budget rectifié, l'administration se trouve aujourd'hui dans l'obligation d'en revenir à prescrire les modes de fabrication à suivre, et elle a adopté récemment les bases d'adjudication suivantes :

- 1° Laminage comme précédemment, mais composition déterminée des paquets.
- 2° Composition déterminée des paquets et soudages au marteau pilon.
- 3° Composition déterminée et soudage des paquets au *blooming*.

La question de savoir si la réglementation de la fabrication est plus efficace que le système qui laisse le producteur en possession entière de sa liberté, a été longtemps douteuse et controversée. Il est cependant un fait remarquable, c'est que la liberté de fabrication prévaut dans les pays où les procédés se sont le plus perfectionnés, en Allemagne, en Angleterre, et qu'elle gagne chaque jour du terrain en France même, où la réglementation avait été jusqu'ici érigée en principe absolu. Le progrès, d'ailleurs, doit s'accommoder assez mal d'un régime qui prive le producteur de toute initiative, qui lui trace un cercle en dehors duquel il lui est interdit de se mouvoir. Cependant, nous devons le reconnaître,

avec les imperfections du système d'adjudication imposé à l'administration belge, la liberté de fabrication n'a point trouvé un correctif assez efficace dans le mode de garantie adopté. Si, comme nous l'avons fait remarquer, l'administration avait la faculté de faire choix d'un fournisseur dans la loyauté et l'expérience duquel elle pût placer son entière confiance, il serait irrationnel d'aliéner son initiative et de s'interdire ainsi la chance d'obtenir, dans certains cas donnés, des produits de qualité supérieure, moyennant une légère majoration du prix payé pour des rails de qualité ordinaire.

Mais du moment où elle s'est crue contrainte de prescrire le mode de fabrication à suivre, pourquoi l'administration n'a-t-elle pas imposé le plus perfectionné; celui qui a fourni, soit ici, soit à l'étranger, les résultats les plus remarquables sous le rapport de la ténacité et parlant de la durée des rails fabriqués?

Le marteau pilon est aujourd'hui reconnu comme l'outil satisfaisant le mieux aux exigences les plus essentielles d'un excellent travail du fer; d'ailleurs, les produits de nature médiocre ne pouvant résister à son action énergique, il est devenu le meilleur contrôle de la bonne qualité du métal élaboré. Son usage devrait, par conséquent, fût-ce même à ce seul point de vue, être prescrit comme la garantie la plus sûre de l'emploi dans la fabrication, de matières de qualité choisie. On s'expliquera, par la même raison, que cet outil n'ait pu facilement s'introduire là où se généralisait la spécialité des fers à bon marché; c'est ainsi que, au moment où le marteau était regardé comme l'outil indispensable dans les forges du Durham, du Yorkshire et du Cleveland, il était généralement proscrit dans les forges galloises, dont nous avons caractérisé ci-dessus la fabrication; dans ces dernières usines, au lieu du marteau, c'est le *blooming* qui sert, pour ainsi dire partout, au soudage des paquets.

Nous regrettons donc que le Gouvernement belge semble encourager l'usage de ce dernier appareil à l'égal de celui du marteau pilon.

Non-seulement l'emploi du *blooming* n'offre point l'avantage de ce contrôle qui suffirait seul, nous l'avons dit, pour justifier la préférence accordée au marteau pilon, mais il est encore reconnu que la compression d'un paquet est bien moins énergique entre deux cylindres que sous le marteau; d'ailleurs, autre circonstance défavorable, le soudage par le *blooming* ne peut s'opérer sans un étirage assez considérable du paquet, étirage qui est bien inférieur, quant à la densité du fer, au commencement de profilage obtenu par le marteau.

Cependant, l'administration du chemin de fer de l'État, tout en déterminant la composition des paquets, a cru devoir laisser au fabricant le choix entre le laminage ordinaire, le soudage au *blooming* ou le martelage.

L'emploi du martelage devant entraîner à quelques frais supplémentaires, il n'est pas étonnant que les soumissionnaires à l'adjudication du 3 février dernier n'aient pas hésité à adopter *tous*, pour la fabrication des rails à livrer, la méthode ancienne, non-seulement comme celle qui les exposait aux moindres mécomptes possible, mais aussi comme la moins coûteuse.

Toutefois, la section centrale, désirant savoir l'opinion que s'était formée l'administration du chemin de fer sur la résistance des différentes espèces de rails qu'elle avait mis en usage, adressa la question suivante au Département des Travaux Publics :

« Quel est le résultat comparatif, sous le rapport de la durée et de la solidité,
 » des expériences faites sur les rails ordinaires, sur les rails martelés et sur les
 » rails en acier? »

Voici la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics :

» L'administration n'ayant mis des rails martelés en œuvre que depuis l'année
 » dernière, n'est pas encore à même de se prononcer sur les avantages compa-
 » ratifs de durée et de solidité des fers fabriqués d'après ce mode.

» Ainsi qu'il est dit dans la note explicative à l'appui du budget amendé de 1869,
 » l'emploi des rails en acier a donné sur le railway de l'État, des résultats
 » complètement satisfaisants. L'administration a commencé par les employer à la
 » construction de certains appareils spéciaux (excentriques, croisements, traver-
 » sées), qui fatiguent d'une façon toute particulière, et elle espère pouvoir en
 » étendre de plus en plus l'application.

» En même temps, ainsi qu'on a déjà eu l'occasion de le faire connaître à la
 » Chambre, l'administration s'attache à améliorer de plus en plus les rails en
 » fer, tant au point de vue du profil même que des conditions de fabrication,
 » et elle est fondée à espérer que les rails récemment fournis feront un service
 » très-satisfaisant. »

Nous nous occuperons plus loin des rails en acier; mais quant aux rails martelés comparés aux rails ordinaires, le Gouvernement n'ayant pu constater encore les résultats de l'expérience nouvelle à laquelle il se livre, nous avons cru qu'il serait intéressant de consigner ici quelques données recueillies en dehors de l'administration du chemin de fer de l'État. Voici succinctement des résultats comparatifs obtenus à la Compagnie du Grand-Central Belge :

Sur deux marchés de rails non martelés fournis en 1865 et en 1866, le rebut constaté a été, pour le premier, de 47,83 p. % à l'expiration des trois années de garantie; pour le second, de 38 p. % à l'expiration de la deuxième année; le rebut constaté sur ces deux marchés avait été de 15 p. % environ au bout de la première année.

D'un autre côté, sur un marché de rails martelés fourni en 1867, on a constaté à l'expiration de la première année de garantie un rebut relativement bien minime de 1.64 p. % seulement.

Ces faits parlent d'eux-mêmes et consacrent certainement de la manière la plus éloquente la préférence accordée généralement aujourd'hui au martelage sur tous les autres procédés de soudage.

Quant aux rails en acier, l'exposé du budget en a fait en trois lignes l'apologie la plus complète : « Dans certaines parties de voie à croisements où les rails
 » souffrent énormément, dit cet exposé, il a été placé des rails d'acier qui ont
 » résisté pendant plusieurs années, alors qu'il fallait remplacer les rails de fer
 » après quelques semaines d'usage. » Il nous paraîtrait très-regrettable, après cela, que le Gouvernement ne s'imposât point, pour introduire un usage plus fréquent des rails d'acier, quelques sacrifices qui se traduiraient *dans un avenir peu éloigné*, à cause de la fréquence actuelle des renouvellements, en des écono-

mies considérables, tant dans les frais d'entretien que dans ceux de ces renouvellements.

Les rails en acier pourraient être obtenus actuellement au prix de 300 francs la tonne ; ce prix ne pourra pas sensiblement s'abaisser tant que nos maîtres de forges auront à payer la prime de 30 francs à l'inventeur et aussi longtemps surtout que notre pays restera tributaire de l'Allemagne et de l'Angleterre pour ses approvisionnements en fontes spéculaires propres à la fabrication du Bessemer ; mais les efforts de nos industriels aidant, cette situation se modifiera, nous en avons la conviction, dans un avenir très-prochain ; d'un autre côté, le brevet de l'inventeur devant être bientôt périmé, le prix de revient, toutes choses égales d'ailleurs, devra être diminué de 30 francs, ce qui pourra amener au taux de 270 francs le prix de vente des rails en acier. Dans ces conditions, le Gouvernement ne devra pas hésiter à entrer franchement dans la voie que le résultat incertain de ses essais le convie à suivre. En effet, la moyenne des prix les plus bas des dix lots de rails en fer soumissionnés *avec garantie de cinq ans* à l'adjudication du 13 janvier dernier, ayant été de fr. 198-08, il n'existerait plus qu'un écart de 36 p. % environ entre le prix des rails en fer et celui des rails en acier ; on comprend que, quelle que soit la qualité des nouveaux rails en fer qui seront livrés à l'État, il y aurait, dans ces conditions, un avantage incontestable pour l'administration à étendre, sinon à généraliser la substitution de l'acier au fer dans la construction de son matériel. La section centrale ne saurait par conséquent engager trop vivement le Gouvernement à prêter la plus sérieuse attention à cette question, et à profiter de la réduction d'écart qui se produira infailliblement entre le prix des deux rails, pour développer l'usage du rail en acier.

ART. 58 a. *Fourniture des billes.*

La section centrale a soumis au Gouvernement la question suivante :

Le Département des Travaux Publics a-t-il donné suite à son projet de faire l'essai de traverses en fer de différents systèmes, et a-t-il continué ses études sur l'emploi des traverses en fer adoptées par certaines compagnies belges et étrangères ?

M. le Ministre lui a fait parvenir la réponse suivante :

« La commission spéciale instituée pour l'étude de la question des traverses métalliques s'est rendue de nouveau sur les lignes du Nord et de Paris à Lyon. A la suite des observations qu'elle a faites par elle-même et des renseignements qu'elle a recueillis au sujet des divers systèmes essayés dans le pays et à l'étranger, elle est revenue sur les conclusions de son rapport antérieur, et elle a proposé de renoncer, dans l'état actuel de la question, à toute expérimentation sur le railway de l'État.

» Toutefois, eu égard à l'intérêt que cette question présente pour l'industrie métallurgique, l'administration s'est décidée à autoriser un essai sur une petite échelle. Cinq cents traverses ont été commandées aux sieurs Legrand et Salkin de Mons et elles sont placées dans la voie montante de Jurbise à Ath. »

Malgré les conclusions peu favorables du rapport des ingénieurs chargés de

procéder à l'étude de la question des traverses métalliques, la section centrale engage le Gouvernement à suspendre son jugement sur une des applications les plus intéressantes qui puissent être faites de nos produits métallurgiques à la construction et à l'entretien de nos voies ferrées ; cette application subit, en ce moment, les vicissitudes qui s'attachent à toute conception nouvelle ; mais, ainsi que nous l'avons vu pour une foule d'autres innovations tout d'abord condamnées comme défectueuses, et accueillies plus tard avec empressement et faveur, nous avons la confiance qu'elle finira par triompher, lorsqu'on aura réussi à faire disparaître certaines imperfections inhérentes à toute application industrielle nouvelle.

La section centrale engage par conséquent le Gouvernement à suivre avec soin les expériences faites sur l'emploi des traverses métalliques par certaines compagnies belges et étrangères, et à pratiquer lui-même l'essai des divers systèmes qui paraîtraient réunir à un certain point les conditions exigées de ce genre de matériaux.

ART. 59. *Travaux d'entretien et d'amélioration, etc.*

La 1^{re} section a émis le vœu que la section centrale appelât l'attention du Gouvernement sur l'utilité qu'il y aurait à généraliser désormais, pour la construction et la réparation des voies ferrées, l'emploi du ballast en pierres concassées provenant des carrières de Lessines ou d'autres gisements analogues.

Ce vœu a été défendu dans le sein de la section centrale par le rapporteur de la 1^{re} section. Notre honorable collègue a soutenu que, contrairement à l'opinion exprimée par d'autres membres, le ballast en pierrailles concassées et préparées au moyen de certains appareils en usage aux carrières de Lessines, n'offre point la dureté et la sonorité qu'on a toujours reprochées au ballast de cette espèce, et qu'on remarque notamment dans les parties de voie de la ligne de Bruxelles à Louvain ballastées en pierrailles concassées ; il a fait remarquer que le ballast préparé à Lessines ne manque point d'élasticité et possède le liant nécessaire au bourrage parfait des traverses. Il est suffisamment reconnu, d'un autre côté, que le ballast en pierrailles conserve la voie dans un état parfait de sécheresse et qu'il ne produit pas de poussière.

La section centrale a décidé de demander au Département des Travaux Publics quels avaient été les résultats obtenus au moyen du ballastage en pierres concassées provenant des carrières de Lessines, et s'il ne résultait pas des essais faits qu'il y aurait avantage pour l'administration du chemin de fer de généraliser l'emploi du ballast de Lessines ou d'autres de même nature.

M. le Ministre des Travaux Publics nous a fait connaître que l'emploi du ballast en pierres concassées des carrières de Lessines avait donné les meilleurs résultats, mais comme l'administration, eu égard au prix de revient peu élevé du ballast en cendres, avait lieu d'en être satisfaite, elle ne croyait pas devoir, pour le moment, généraliser l'application du ballast en pierres, qu'elle comptait cependant développer successivement dans la limite de ses ressources.

Il est une autre espèce de ballast très économique, qui a été employée avec succès en France, notamment au chemin de fer de Lyon, et qui pourrait recevoir

en Belgique des applications d'autant plus nombreuses qu'il est formé d'une matière sans valeur, encombrante pour nos usines à fer, et qu'on se procurerait par conséquent à des prix très-bas ; nous voulons parler du ballast en laitier de hauts fourneaux, granulé par le procédé de M. Minary. Cet industriel est parvenu au moyen d'une opération très-simple, et pour ainsi dire sans dépenses, à préparer le laitier et à le rendre immédiatement propre au ballastage des voies. L'emploi utile de ces résidus sans valeur mérite, à plus d'un titre, d'attirer la sérieuse attention du Gouvernement.

SECTION IV.

Postes.

ART. 71. Traitements et indemnité des fonctionnaires et employés.

La première section prie la section centrale d'appeler l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur la position des distributeurs des postes, et de recommander à la bienveillance de l'administration ces fonctionnaires dont elle trouve le traitement insuffisant.

PÉTITIONS.

La Chambre a renvoyé à l'examen de la section centrale diverses pétitions qui lui avaient été adressées :

1° Des habitants de Saint-Ghislain, Boussu, Baudour, Hautrages, Chièvres et autres communes intéressées demandent que les concessionnaires du chemin de fer Hainaut-Flandres soient tenus à l'exécution de leurs engagements et qu'ils ne puissent les modifier.

2° Des conseils communaux du canton de Quevaucamps demandent la prompte exécution du chemin de fer qui relie Saint-Ghislain à Ath, et présentent des observations sur la direction à donner à cette ligne.

La première de ces pétitions réclame la construction en ligne droite du chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath; la deuxième revendique l'exécution du tracé par Belœil et la vallée de la Hunelle.

La concession de Saint-Ghislain à Ath a été accordée en vertu d'une loi du 28 mai 1836; elle avait pour but d'établir une ligne plus directe que celles qui existaient alors pour le transport des houilles du bassin de Mons vers la vallée de la Dendre; la nécessité de relier aux voies ferrées existantes, des communes d'une certaine importance, et de créer ainsi des affluents pour les lignes de l'État, avait, d'un autre côté, déterminé le tracé du railway concédé, par quelques localités populeuses et industrielles du canton de Quevaucamps et de la vallée de la Hunelle. Au surplus, le tracé en ligne droite, aujourd'hui réclamé par les signataires de la première pétition, avait été définitivement écarté par le rejet du projet De Laveleye et Moucheron, présenté concurremment avec celui de MM. Maertens et Dessigny, auquel le Gouvernement accorda définitivement la préférence.

La section centrale croit donc devoir insister auprès du Département des Travaux Publics et lui recommander l'adoption du tracé par Stamburges et Belœil, tracé dont l'exécution donnera satisfaction à des intérêts d'une importance considérable et bien dignes de la sollicitude du Gouvernement.

3° Le conseil provincial d'Anvers demande la prompte exécution du canal de Turnhout à Anvers par Saint-Job-in-'t-Goor.

Les Chambres ont voté des crédits s'élevant à trois millions pour l'exécution de ce canal ; or, l'embranchement qui existe actuellement ne forme qu'une impasse, et les dépenses faites ne deviendront véritablement productives que lorsque cette voie de communication sera achevée jusqu'à Anvers. Il est donc désirable que le Gouvernement prenne, aussitôt qu'il le pourra, les mesures nécessaires à l'exécution des travaux réclamés par le conseil provincial d'Anvers.

Ces diverses pétitions resteront déposées sur le bureau pendant la discussion du budget et seront renvoyées ensuite au Ministre des Travaux Publics.

Toutes les sections de même que la section centrale adoptent le budget.

Le Rapporteur,

J. DESCAMPS.

Le Président,

LOUIS CROMBEZ.

ANNEXE.

A M. le Ministre de l'Intérieur.

Bruxelles, 15 novembre 1868.

MONSIEUR LE MINISTRE,

A différentes reprises, on a, au sein de la Chambre des représentants, appelé l'attention du Gouvernement sur l'opportunité de prendre des mesures pour assainir les localités où règnent encore les fièvres paludéennes

Ce vœu ne s'applique spécialement qu'aux cantons formant le littoral maritime du royaume.

Une étude avait d'abord été entamée dans cette limite restreinte.

Mais, plus tard, en présence de l'importance de la question, au point de vue de l'hygiène publique et de l'intérêt de l'agriculture, il a paru à mon Département qu'il y avait lieu de se livrer à un travail d'ensemble, embrassant tout le pays.

En conséquence, MM les ingénieurs en chef, directeurs des ponts et chaussées dans les provinces, ont été invités à rechercher quelles sont, dans toute l'étendue de leur province, les parties de terre basses et marécageuses qu'il serait utile d'assécher, et à rendre compte à mon Département du résultat de leurs investigations, en indiquant, en même temps, les moyens qu'ils jugeraient convenables pour arriver au résultat à atteindre.

Ces fonctionnaires se sont conformés à mes instructions.

Vous trouverez ci-joint, Monsieur le Ministre, avec les trois tableaux auxquels elle se réfère, une note résumant les renseignements et les propositions consignées dans leurs rapports.

L'exécution des travaux dont l'utilité est signalée n'incombe pas à mon Département. Il appartient aux administrations provinciales ou communales, aux directions des polders et des wateringues ou aux particuliers intéressés d'y pourvoir.

Les mesures à prendre ne consistent, en effet, généralement que dans l'augmentation du débouché de certains ouvrages d'art ressortissant à un autre service que celui des travaux publics, dans l'approfondissement, l'élargissement ou seulement l'entretien des cours d'eau ordinaires, dans le creusement de fossés d'écoulement destinés à relier ces cours d'eau aux terrains bas qu'il s'agit d'assécher en tout ou en partie, et enfin, dans de simples indemnités d'expropriation.

Une réserve expresse doit toutefois être faite en ce qui concerne les travaux

qu'il pourrait y avoir lieu d'exécuter dans la partie nord de la province de la Flandre orientale. Là, de nombreux intérêts sont en présence : les Pays-Bas et la Belgique ont des droits à débattre au sujet de l'écoulement réciproque des eaux des deux pays. Mon Département est, d'autre part, directement intéressé dans la question par suite des mesures qui devraient être prises pour améliorer la position de certains canaux d'écoulement dont il a l'administration, et il semble à tous égards désirable que l'administration des ponts et chaussées soit chargée de l'étude définitive des travaux à exécuter pour cette partie du pays. Cette étude permettra d'un côté, d'arrêter les ouvrages à faire ; de l'autre, de fixer la part qui incombera, dans leur exécution, au Gouvernement, à la province, aux communes, aux associations de wateringues et aux particuliers.

L'intérêt international qui se lie à la question de l'écoulement des eaux de la partie nord de la Flandre orientale me fait d'ailleurs penser que M. l'ingénieur en chef dans cette province devrait, au préalable, se concerter avec son collègue du waterstaat dans la Zélande, sur les moyens à employer pour assurer l'écoulement des eaux dans les parties basses de la Flandre orientale, et discuter avec lui les objections qui pourraient être présentées sur les propositions auxquelles ont conduit les études préliminaires faites dans cette province.

Je donne, dans ce sens, des instructions à M. l'ingénieur en chef de la Flandre orientale.

Les mesures à prendre dans les autres parties du pays ne semblent pas, ainsi que je l'ai dit plus haut, concerner mon département ; elles regardent plus spécialement le Département de l'Intérieur, qui a dans ses attributions les services de l'agriculture et de l'hygiène publique.

Je vous laisse donc le soin, Monsieur le Ministre, de faire le nécessaire pour parvenir à leur réalisation.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. JAMAR.



Note résumant le travail dressé par les ingénieurs en chef des diverses provinces au sujet des mesures à prendre pour parvenir à l'assèchement des parties basses et marécageuses du pays.



Province d'Anvers.

L'amélioration des terrains bas et marécageux n'est pas perdue de vue dans la province d'Anvers, et dans ces derniers temps, il a été procédé à l'assèchement de 733 hectares de terrains de cette nature ; de cette surface, 118 hectares

appartiennent aux communes ou à des établissements publics, 615 à des particuliers.

Les terrains qu'il serait encore utile d'assécher, dans l'intérêt de l'hygiène et de l'agriculture, mesurent une surface d'environ 2,200 hectares dont 468 appartiennent aux communes ou à des établissements publics et 1,732 à des particuliers. (*Voir tableau A.*)

Les travaux à faire pour parvenir à l'assèchement de ces terrains ne consistent guère que dans l'approfondissement, l'élargissement ou le bon entretien des cours d'eau, dans l'ouverture de fossés destinés à établir une communication entre ces cours d'eau et les terrains à assécher, et enfin, dans l'agrandissement ou la modification de quelques ouvrages d'art qui doivent donner passage aux eaux d'écoulement.

Province de Brabant.

Il n'existe pas, dans le Brabant, des terrains bas et marécageux qu'il serait utile d'assécher dans un but d'assainissement.

Si certaines parties de terrains laissent à désirer sous le rapport de l'écoulement des eaux, ce n'est que par défaut d'entretien des cours d'eau ou des fossés qui servent de décharge aux prairies, aux tourbières, etc. La simple énonciation de la cause du mal indique en quelque sorte le remède à y apporter.

Province de la Flandre occidentale.

Les travaux que l'on exécute pour l'amélioration de l'Yser auront pour effet de resserrer dans des limites plus étroites l'étendue des inondations correspondant aux crues d'hiver et d'empêcher les inondations pendant l'été et l'automne, alors qu'elles sont nuisibles tant au point de vue de la salubrité du pays qu'au point de vue de l'agriculture. Ils donneront aux canaux d'assèchement du Furnes-Ambacht un régime distinct de celui de l'Yser et des canaux de navigation et les terres basses de la wateringue du Nord de Furnes pourront être ainsi complètement asséchées, ce qui est impossible aujourd'hui, les terres riveraines des canaux de Nieuport, de Loo, et de Bergues se trouvant seulement de 0^m,10 à 0^m,15 au-dessus de la côte réglementaire de ces canaux.

A part le Zwyn, qui fait en ce moment l'objet d'un projet d'endiguement, il se trouve dans l'arrondissement de Bruges, entre Wenduyn et Heyst, le long de la digue de comte Jean, une lisière de terrain mesurant 25 hectares, qu'il serait désirable d'assécher : ce résultat s'obtiendra par l'écoulement naturel des eaux, lorsque les travaux d'établissement du port de Blankenberghe seront terminés ; leur achèvement est prochain.

Dès que le port de Blankenberghe sera mis en communication avec la mer, une grande partie des eaux de la wateringue de l'Ouest, et notamment celles des terrains dépendant des communes de Saint-Pierre-sur-la-Digue, Houtlawe, Zuyenkerke, Nieuwmunster, Vlissegem, Cleemskerke, reprendront leur cours naturel vers Blankenberghe, et leur plus facile écoulement contribuera fortement à l'assainissement des localités qui viennent d'être désignées.

L'achèvement du port de Blankenberghe facilitera également l'assèchement d'une superficie de 600 hectares de terrain, connus sous le nom de Moères et qui sont situés sur le territoire des communes de Houttawe, Varsenaere, Meelkerke et Saint-André. L'assèchement de ces terrains se fait, il est vrai, par voie d'épuisement; mais les travaux du port auront pour effet de conduire les eaux épuisées plus directement à la mer et permettront d'abaisser sensiblement le plan d'eau habituel dans le canal de Blankenberghe.

Il importerait seulement que la wateringue fit remplacer le système actuel et défectueux d'épuisement par des moyens plus énergiques et plus constants dans leurs effets.

Aux portes de la ville d'Ypres et sur le territoire des communes de Zillebeke et de Diekebusch, il existe de grands réservoirs d'eau stagnante qui sont une cause d'insalubrité. Ces réservoirs ont été établis pour les besoins de la défense de la place d'Ypres et pour fournir à cette ville l'eau dont elle a besoin. Le comblement projeté des fossés de la ville d'Ypres conduira sans doute prochainement à l'amélioration de l'état actuel des choses.

Province de la Flandre orientale.

Des cas de fièvres paludéennes se déclarent parfois parmi les habitants du polder Saint-Onolfs, situé sur la rive droite de l'Escaut, près de Termonde; ces circonstances fâcheuses, mais heureusement rares, dépendent de la position des maisons atteintes et qui sont placées entre l'Escaut et les prairies que l'on inonde volontairement à chaque marée haute pour leur fertilisation. L'écoulement des eaux du polder se fait convenablement.

Il n'en est pas de même de plusieurs localités du pays de Waes où règnent des fièvres, et notamment des polders de Calloo, Kieldrecht, Beveren, Vracene, Vicil-Aremberg, Saint-Gillis-Broeck, Zaligem, Roodemeer, Turfbanken, Verrebrouck et Saeftingen, qui mesurent 7,650 hectares, dont 550 sont exposés aux inondations.

Tous ces polders évacuent leurs eaux par le Melk-Ader, qui débouche dans l'Escaut, à Calloo; mais l'écoulement de ces eaux laisse beaucoup à désirer, et pour remédier à cet état de choses, il serait nécessaire de réunir ces divers polders en une seule association, qui réglerait l'exécution, en commun, des mesures propres à assurer cet écoulement.

La partie nord de la Flandre orientale comprise entre les communes de Sainte-Marguerite et de Stekene est sillonnée par un grand nombre de criques toujours partiellement couvertes d'eau. Par suite des variations du niveau de l'eau, les rives de ces criques sont alternativement submergées et découvertes; elles ne produisent que des herbes de mauvaise qualité, des jones, des roseaux, et sont la cause des conditions insalubres de la contrée où elles sont situées.

Pour remédier à cet état de choses, il y aurait lieu de mettre, en tout temps, les rives des criques à l'abri des eaux, sauf à abandonner leurs parties profondes qui ne pourraient être asséchées que par des moyens mécaniques et sans résultat rémunérateur.

L'abaissement du niveau des eaux du canal de Selzaete conduirait à l'amé-

lioration des criques et terrains bas situés entre Sainte-Marguerite et l'extrémité du canal dont il vient d'être parlé.

A l'effet de soulager les terrains bas situés entre l'extrémité du canal de Selzaete et le canal de Gand à Terneuzen, terrains qui souffrent beaucoup de la grande hauteur des eaux, il faudrait, soit élargir le canal d'évacuation qui longe la rive gauche du canal de Terneuzen, soit en creuser un nouveau le long du chemin de fer depuis Selzaete jusqu'à Sluiskill; il se jetterait dans l'Escaut à Terneuzen.

L'assainissement des polders de Saint-François, de Kernmelk et de Saint-Éloy, ainsi que les terres qui se trouvent sur les deux rives de la Langelede peut être obtenu par le curement et l'entretien convenable du canal qui doit conduire directement les eaux de ces polders vers le fort d'Eversdam et le chenal d'Axel.

Les terrains et les criques qui avoisinent l'Est et l'Ouest de l'Écluse Rouge sont dans une mauvaise situation au point de vue de l'écoulement des eaux : il suffirait d'abaisser le radier de l'éclusette du Waterhuis (Zélande) et de l'établir à un niveau convenable, pour qu'en tout temps, le niveau des eaux, à l'Écluse Rouge, reste notablement en dessous de celui auquel elles se maintiennent aujourd'hui.

Le bon entretien des fossés qui conduisent, en Hollande, les eaux du canal dit Zoutevaert vers les criques du Nord et de là à la mer, la construction d'un aqueduc d'un débouché convenable sous le chemin dit Hallestraet, seraient de nature à améliorer la position des terrains situés entre le hameau de Koewackt et Stekene.

Enfin, le remblai de certaines parties de criques au moyen des terres à provenir des digues intérieures devenues inutiles, serait encore une opération, dans plusieurs cas, fort avantageuse; cette mesure, de même que le creusement des fossés qui devront mettre les eaux des criques en communication avec les nouveaux moyens généraux de décharge, ne pourrait naturellement concerner que les intéressés.

Province de Hainaut.

La suppression des moulins de Péruwelz et de Wiers permettrait d'améliorer respectivement la position des terrains marécageux qui se trouvent le long de la Verne de Basècles, entre Basècles et Péruwelz, et le long de celle de Bury, sur le territoire de Roncourt et de Wiers.

Un marais de 80 hectares, situé dans les communes de Mellet et d'Heppignies, et l'étang de Virelles, qui mesure 118 hectares, pourraient être mis à sec et drainés. Une étude spéciale devrait être faite au sujet des marais de la vallée de la Haine, sur la rive droite de cette rivière, entre Ghlin et la frontière française.

Des moyens ordinaires permettraient d'assécher les terrains simplement humides qui se trouvent dans la vallée de la Sambre, en amont du déversoir de Farciennes, dans celle de la Dendre, entre Erbaut et Cambron-Casteau; de la Hunelle, entre Tongre-Notre-Dame et Arbres; et de la Haine, entre Havré et Obourg.

Province de Liège.

Dans cette province, il n'existe que peu de terrains bas qu'il serait désirable de voir assainir en vue de prévenir les fièvres paludéennes; certaines parties des

vallées de la Meuse, de la Vesdre et de l'Ourthe pourraient toutefois être assainies d'une manière facile; elles sont reprises au tableau *B* ci-après.

Sur les points élevés de la province, on rencontre, au contraire, beaucoup de terrains marécageux. Ils existent en abondance dans les environs de Spa, de Stavelot et d'Aywaille; mais à cause de leur position élevée et de leur isolement des habitations, ces terrains ne produisent pas d'effets fâcheux au point de vue de la santé publique. Ils pourraient, certes, être améliorés au point de vue de l'agriculture, et le drainage appliqué sur une grande échelle serait le moyen le plus propre à obtenir ce résultat.

Province de Limbourg.

Les étangs ou terrains marécageux qui existent encore dans le Limbourg et qui sont repris au tableau *C* ci-joint, sont, en général, situés à une assez grande distance des agglomérations de population et ne peuvent exercer d'influence fâcheuse sur l'état sanitaire.

Ils pourraient tous être asséchés par de simples travaux de rigolage; mais les propriétaires de ces terrains en tirent un bon parti, soit en exploitant la tourbe et le minerai de fer qui s'y trouvent souvent, soit en les louant pour la chasse ou la culture et la pêche réunies.

Le marais de Gooren, sous Lummen, qui appartient à divers particuliers, est toutefois longé par un grand nombre d'habitations et il pourrait être désirable de le voir assécher. Les travaux considérables qu'il faudrait exécuter pour donner un écoulement aux eaux dans le Zwartebeek auquel le marais aboutit, seraient malheureusement hors de proportion avec les résultats à obtenir.

Province de Luxembourg.

La situation topographique du Luxembourg, sa population peu dense et ses forêts mettent cette province à l'abri des fièvres paludéennes; les grands étangs qui s'y trouvaient anciennement ont été successivement desséchés, et l'on ne pourrait que faire, pour les fagnes qui existent entre Houffalize et Aywaille, une observation analogue à celle qui a été présentée dans la province de Liège pour les terrains environnant cette localité.

Province de Namur.

L'on ne signale, dans la province de Namur, comme présentant des circonstances fâcheuses pour l'hygiène publique, que l'étang dit : *Grand Étang*, qui se trouve entre les routes de Fosses à Saint-Gérard et de Fosses à Mettet, près des localités le Bambois, Stierlinsart et Haut-Vent, sous les communes de Fosses et de Saint-Gérard.

Cet étang, qui occupe une surface de cinquante hectares, s'assècherait tout naturellement si l'on supprimait la retenue qui s'oppose à l'écoulement des eaux; mais cinq usines qui se trouvent à l'aval de l'étang en usent comme d'un réservoir et il y aurait lieu d'établir une entente avec les usiniers pour parvenir à la suppression de l'étang dont il s'agit.

TABLEAU A

PROVINCE

État des terrains bas et marécageux de la province d'Anvers,

COMMUNES sur lesquelles SONT SITUÉS LES TERRAINS BAS ET MARÉCAGEUX.	NOMS sous lesquels ILS SONT CONNUS.	CONTENANCE APPROXIMATIVE.	PROPRIÉTAIRES.
Arrondissement adm			
Calmpthout	Putsch Moer	H. A. C. 21 56 40	De Vylder et consorts
Id.	Groot Stappens ven	61 12 50	Moens-Verstraelen
Id.	Klein Moerken	9 71 95	La commune de Calmpthout . . .
Id.	Nols ven	6 61 75	Moens-Verstraelen
Id.	Oude Moer.	5 33 60	Van Loon, Chrétien et consorts . .
Id.	Groot Marynen ven	1 71 30	De Jong, Jean et consorts
Id.	Klein Marynen ven	6 08 50	Van Hoogdonck, Corn. et consorts.
Id.	Lisse vennen	6 25 95	Vandenkeybus et consorts
Id.	Mosbroeck et de Moer . . .	17 58 45	Coene et commune de Calmpthout.
Id.	H'een et Wiewrouw. . . .	9 58 90	Commune de Calmpthout
Id.	Den Helder	8 07 05	Maes, Corneille et consorts
Esschen	Vissenheuvel poel	» 58 10	Van Geel, Marin et consorts. . . .
Id.	Jan Vraneken ven	11 79 50	Bureau de Bienfaisance d'Esschen et Nassimento-Nantes.
Id.	Roodendam ven et Voet- bergs ven.	8 53 »	Moens-Verstraelen
Id.	Oud Moer ven	5 95 50	Claessens, Léopold et consorts . .
Id.	De Scham.	15 62 70	Ceusters, veuve et consorts. . . .
Id.	Rykmakers ven	1 12 50	Claessens, Léopold et consorts . .
Wuestwezel	De Plak	15 50 »	Sanders, Elst et consorts.
Id.	Hollandsche diep.	56 40 »	Gagelmans-Koukx.
Id.	Lon ven	6 » »	Heuvelmans, Boudouin et consorts.
Id.	Beggynen-Moer	5 02 50	Baron de Vinck de Wezel

D'ANVERS.

qu'il serait utile d'assécher dans l'intérêt de l'hygiène publique.

OBSERVATIONS DIVERSES

et description des moyens à employer pour obtenir, sinon le desséchement complet, au moins une amélioration de leur situation actuelle. .

Administratif d'Anvers.

Ouverture d'un fossé.

Approfondissement d'un ruisseau à l'endroit dit Boterbergen et du cours d'eau ou ancien canal dit Vaert van den Halle naer Roosendael.

Creusement d'un ruisseau vers le cours d'eau approfondi dit Vaert van den Halle naer Roosendael.

Approfondissement du cours d'eau ou ancien canal dit Vaert van den Halle naer Roosendael.

Amélioration du cours d'eau dit Oude Moervaert.

Approfondissement du cours d'eau.

Id.

Amélioration et approfondissement des cours d'eau.

Id.

Approfondissement de cours d'eau.

Id.

La majeure partie de ce marais est asséchée ; la partie restante ne pourrait l'être qu'en approfondissant considérablement le ruisseau ; mais les frais à faire dépasseraient la valeur du terrain qu'on dessécheraient.

Approfondissement du cours d'eau.

Approfondissement du ruisseau ou canal dit Vaert van den Halle naer Roosendael

Amélioration du ruisseau dit Oude Moervaert.

Approfondissement et amélioration du cours d'eau dit Eerste holle vaert.

La partie encore submergée peut être asséchée en approfondissant le ruisseau.

Amélioration et approfondissement des ruisseaux.

Id.

Id.

Id.

COMMUNES sur lesquelles sont situés les terrains bas et marécageux.	NOMS sous lesquels ils sont connus.	CONTENANCE APPROXIMATIVE.	PROPRIÉTAIRES.
		H. A. C.	
Wuestwezel	Bloek ven	3 05 "	La commune de Wuestwezel . .
Id.	Zand ven	3 31 10	Id.
Id.	Zuylen ven	4 04 95	Danckers, Adrien.
Wuestwezel krecht . .	Koey ven	6 05 20	Cassiers, François.
Wuestwezel	Engelschen ryt	5 76 45	Les hospices d'Anvers
Id.	Moerken	8 36 15	Id.
Id.	Brechts-leeg	17 91 15	Id.
Id.	Den Dilt ou Dolf	5 56 15	Id.
Id.	Verkens-hoek.	2 41 40	Id.
Id.	Moer en Zand ven	3 31 10	Van Looveren-Pauwels, veuve. .
Id.	Groot ven	16 57 20	Delcroix, Aug. et Montens-Storens.
Loenhout	Wasch ven	4 08 45	Chantraine, André
Id.	Dekuyt.	15 44 60	Van Neuten, Jean et consorts . .
Arrondissement admi			
Weert.	La commune de Weert . .	380 " "	Divers
Weert et Bornhem . .	Wiel Escaut et Manne . .	40 " "	La famille Marnix.
	Wiel	271 " "	
Bornhem, tourbières de Luypegheem.	"	72 " "	Id.
Id.	Dekrayen Wiel	8 86 "	Divers
Hingene	Hingene-broek, Oud-broek, Eyken-broek, etc.	15 75 "	Le duc d'Ursel.
Ruysbroeck	Hellegat Wiel.	5 34 "	La commune
Id.	Kleinbroek, Grootbroek et Engelschenbroek, polders.	Inconnu . .	Divers

OBSERVATIONS DIVERSES

et description des moyens à employer pour obtenir, sinon le dessèchement complet, au moins une amélioration de leur situation actuelle.

Ouverture d'un fossé.

Id.

Approfondissement du ruisseau.

Ouverture d'un fossé d'écoulement.

Creusement de fossés de décharge.

Id.

Id.

Id.

Id.

Approfondissement du cours d'eau.

Amélioration et approfondissement des cours d'eau.

Ouverture d'un fossé de décharge.

Approfondissement du ruisseau.

Administratif de Malines.

Terrains humides et très-bas, qu'on ne peut guère améliorer qu'en construisant de nouvelles éclusettes dans les digues de l'Escaut et en profitant des marées pour l'écoulement des eaux stagnantes des fossés et des mares ou pour les renouveler.

Marais très-profonds, mais dont les bords sont couverts d'arbres de haute futaie, de taillis, d'oseraies, etc. Le fond en étant beaucoup inférieur au radier du sas Marnix, la couche supérieure de l'eau peut seule être renouvelée.

Il serait utile pour l'hygiène de la localité d'abaisser le radier du sas de cette écluse.

Ces tourbières et les terrains bas qui les entourent sont coupés de nombreux fossés et de mares et couverts d'oseraies, taillis, et de plantations de haute futaie, et sont essentiellement malsains à cause de leur humidité permanente; on pourrait les améliorer en les transformant en prairies et en augmentant le débouché des éclusettes, pour laisser écouler les eaux en temps utile.

Le Krayen Wiel, ou gouffre des Corneilles, forme un vaste étang, entouré de prairies, de taillis, d'oseraies et d'arbres de haute futaie; au milieu, sa profondeur est de plusieurs mètres; on fait écouler et l'on renouvelle ses eaux au moyen d'une éclusette qui sert aussi au polder de Spierebroeck; on ne peut guère modifier son état actuel.

Marais bordés de prairies, de plantations de toute espèce et trop profonds pour pouvoir être complètement asséchés ou comblés; on ne peut que recommander aux propriétaires de renouveler les eaux aussi souvent que possible.

Le Hellegat Wiel paraît provenir d'un ancien gouffre, à la suite d'une rupture de la digue du Rupel; au milieu, sa profondeur est de 14 mètres au moins; sur les bords, des plantes aquatiques se décomposent tous les ans et donnent naissance à des miasmes dont le danger est diminué par les plantations qui couvrent tous les environs. Il n'y a pas d'autre remède à cet état de choses que de renouveler les eaux autant que possible.

On trouve sur le territoire de la commune de Ruysbroeck un grand nombre de mares et d'étangs dont la superficie totale est inconnue; partout ils sont entourés de prairies et de plantations.

COMMUNES sur lesquelles sont situés les terrains DAS ET MARÉCAGEUX.	NOMS sous lesquels ils sont connus.	CONTÉANCE APPROXIMATIVE.	PROPRIÉTAIRES.
		H. A. C.	
Ruysbroeck	De Moeren	13 68 "	Divers
Willebroeck	Polder occidental. . . .	1 20 "	La comtesse d'Oultremont
Id.	Polder oriental	4 50 "	Le comte Helman de Grimbergen, et autres.
Blaesvelt et Heffen . .	Groote-Broeck	21 20 "	Le baron d'Overschie de Lalaing, Mees du Trieu de Terdonck, etc.
Malines, Hombeeck et Leest.	Vrybroeck	110 " "	Divers
	Robbebroeck	90 " "	
Grobbendonck	Meerkens, Capinne Goor et Meirhoeve Goor.	43 " "	Divers

Arrondissement admi

Turnhout.	Grooten Klotteraerd. . . .	6 79 80	Borghs, épouse J.-B. Vanderheyden.
Id.	Kleinen Klotteraerd. . . .	2 87 "	Le bureau de bienfaisance
Id.	Bosshven.	3 21 "	Borghs, épouse J.-B. Vanderheyden.
Id.	Zwart of Haveven	3 50 55	Id.

OBSERVATIONS DIVERSES

et description des moyens à employer pour obtenir, sinon le dessèchement complet, au moins une amélioration de leur situation actuelle.

Le De Moeren est un bois humide faisant partie du Moerbosch; les propriétaires l'ont beaucoup amélioré depuis plusieurs années, en faisant creuser de nouvelles rigoles et en faisant curer les anciennes pour faciliter l'écoulement des eaux.

Ce polder comprend six étangs ou mares, entourées de prairies, d'immenses plantations de haute futaie; les eaux peuvent s'y renouveler facilement, au moyen d'une écluse établie sous la digue du Rupel, en amont de Petit Willebroeck.

Dans ce polder on trouve dix-neuf étangs, dont le principal, appelé le Goyle, a près de 7 mètres de profondeur; les immenses plantations de peupliers du Canada dont ils sont environnés les rendent peu dangereux; leurs eaux surabondantes s'écoulent dans le Rupel, par une écluse à deux passages, de 4^m,60 chacun, établie dans la digue, en aval de Petit Willebroeck.

Le Grootebroeck a 1,600 mètres de longueur sur 1,400 mètres de largeur; il comprend des terres hautes, basses, et des étangs; il est couvert de plantations de haute futaie et de taillis; les étangs proviennent sans doute de l'exploitation de la tourbe, qui y paraît être abondante; ils peuvent être divisés en quatre groupes.

Le groupe occidental comprend vingt-deux étangs, situés à proximité du Leybeek; le groupe méridional, près du château de Blaesvelt et désigné sous le nom de Schoem, en compte douze environ; le troisième, dit Kreenbosch, est formé de quatre étangs, situés près de la ferme occupée par le sieur Mees; le groupe oriental, appelé le Broeck, est situé sur le territoire de la commune de Heffen et formé de seize étangs; il est traversé par un affluent du Leybeek et bordé par un second affluent du même ruisseau.

Les eaux de toutes ces mares ont au moins 2 mètres de profondeur; elles sont limpides et nourrissent un grand nombre de poissons qui peuvent y parvenir à atteindre de grandes dimensions; les eaux s'écoulent par le Leybeek, le Hondekateck, dans le Rupel, où elles se jettent par trois écluses.

Le Vrybroeck et le Robbebroeck forment deux blocs de prairies, dont les eaux se rassemblent dans un ruisseau qui longe le hameau de Stuyvenberg.

Le Vrybroeck ne passe pas pour être malsain.

Le Robbebroeck a son origine à la sortie du hameau de Stuyvenberg; sa plus grande largeur, mesurée entre le canal de Louvain, au Sennegat, et la Senne, à Leest, est de 1,900 mètres.

L'insalubrité du Robbebroeck provient exclusivement du rouissage du lin et de ce que les eaux ne s'écoulent pas avec la facilité désirable; les propriétaires devraient faire curer les fossés à vif fond, faire enlever les plantes qui les obstruent, etc.; les dimensions des ouvrages d'art devraient surtout être augmentées.

Ce terrain compris presque en entier entre la route provinciale de Lierre vers Gheel et le chemin de fer concédé de Lierre à Turnhout, commence à 1,400 mètres au delà de la halte de Bouwel; il est moins élevé que ceux dont il est entouré et n'a qu'un seul fossé dont les dimensions ne suffisent pas pour assurer l'écoulement des eaux; l'aqueduc construit sur ce fossé, à la limite des communes de Bouwel et de Grobbendonck, et le ruisseau établi en aval de cet ouvrage, ont également des dimensions insuffisantes.

Il résulte de ces diverses circonstances que les eaux pluviales qui se rassemblent sur le Meerkens, Capinne-Goor, etc., les changent en marécages.

Pour remédier à cet état de choses, il est nécessaire : 1° d'élargir et d'approfondir le ruisseau mentionné ci-dessus; 2° d'en creuser un second à partir de l'aqueduc situé sous le chemin de fer à l'endroit dit Meerkens, jusqu'à l'aqueduc établi sous le chemin, à la limite de Bouwel et de Grobbendonck; 3° de démolir et de reconstruire l'aqueduc existant sous ce chemin, en augmentant les dimensions; 4° de curer, élargir et approfondir ce ruisseau jusqu'à 200 mètres en aval de cet aqueduc, en lui donnant une largeur de 0^m,80 au fond et une pente uniforme.

Administratif de Turnhout.

Ces marais sont indispensables à l'alimentation de la blanchisserie de fils et de toiles de M. Vanderheyden; ils sont du reste la propriété de cet industriel et n'occasionnent pas de fièvres.

COMMUNES sur lesquelles SONT SITUÉS LES TERRAINS BAS ET MARÉCAGEUX.	NOMS sous lesquels ILS SONT CONNUS.	CONTENANCE APPROXIMATIVE.	PROPRIÉTAIRES.
		H. A. C.	
Vieux-Turnhout. . .	Persven	2 98 75	Vanherck-Van Dael
Id.	De Weper.	5 08 50	Derbaix-Thiriard
Id.	Roodgoor	10 49 50	Bureau de bienfaisance de Turnhout et de Vieux-Turnhout.
Id.	Lierman	120 84 55	Aux communes de Turnhout et de Vieux-Turnhout.
Id.	Wevers ven	1 80 40	Jean Dierckx
Id.	Klein Moddegoor	5 26 45	Les enfants Veughs
Id.	Joosens Wouwe ou Lukx	10 25 55	Versteylen-De Fierland
Id.	Zwart-Water.	1 89 50	Mertens-Van Hees
Arendonck	Roode-Goor	24 12 10	La Société agricole et industrielle.
		5 51 25	
Id.	Luytgoor	56 46 65	Id.
		8 27 45	
Id.	Het Venneke	6 15 55	Alexandre Van Steenberghe
Id.	Gekschehoefven	22 40 50	Le bourgmestre Verbiest
Id.	Hontjens	7 44 20	Les héritiers Van Dessel
Id.	Klotgoor	5 47 15	La commune d'Arendonck
Id.	Roode-Del.	2 95 75	M. Gilles
Id.	Goorken	47 54 85	La commune d'Arendonck
		6 12 40	Le bourgmestre Verbiest.
Id.	Witgoor (à la frontière vers Poppel).	6 19 80	Swans, cultivateur à Raevens et cons ^{ts}
		15 46 "	Van Nooten, Antoine, id. id.
Weelde	Krombusseltje Zuster	" 59 30	La commune de Weelde.
Id.	Staendaert ven	5 87 20	Id.
Id.	Meirtschelic ven.	7 54 60	Id.
Id.	Lillekens-Loegte	1 22 95	Id.
Id.	Stacksregt.	2 " 25	Id.
Id.	Litvenne	19 11 90	Id.
Id.	Nieuwen dykschelegte	15 10 85	Id.
Id.	Bedaefschellegte	7 58 55	Id.

OBSERVATIONS DIVERSES

et description des moyens à employer pour obtenir, sinon le dessèchement complet, au moins une amélioration de leur situation actuelle.

Ces marais peuvent être asséchés par l'approfondissement des fossés qui les relient, ainsi que par l'approfondissement des rivières le Roodsloop et l'Aa; il serait aussi nécessaire de creuser quelques nouveaux fossés, notamment pour relier de Koekven, le Persven, le Koeiputten et de Wepa entre eux et au Roodsche Loop.

De même, le Klein Moddergoor devrait être relié au Lierman par un fossé convenable.

Ces marais occasionnent des fièvres, mais moins intenses que les fièvres des marais d'Arendonck.

Le Goorken, le Roodedel et le Klotgoor peuvent être asséchés, en approfondissant le Wampbeeck et les fossés qui les relient à ce ruisseau.

Les autres marais peuvent être asséchés, en approfondissant convenablement le Roodsche Loop et les fossés qui les relient, tant entre eux qu'à ce ruisseau.

Ces marais occasionnent des fièvres dangereuses.

Le sol des marais de la commune de Weelde est généralement trop mauvais pour être livré à la culture, et il ne vaut pas les dépenses à faire pour son assèchement. Ces marais n'exhalent pas de miasmes et ne compromettent par conséquent pas la santé publique. Ils sont du reste situés à une assez grande distance de la commune. Leur assèchement s'obtiendrait par l'approfondissement des ruisseaux et l'ouverture de quelques fossés.

COMMUNES sur lesquelles SONT SITUÉS LES TERRAINS BAS ET MARÉCAGEUX.	NOMS sous lesquels ILS SONT CONNUS.	CONTENANCE APPROXIMATIVE.	PROPRIÉTAIRES.
		H. A. C.	
Weelde	Lang ven	2 91 50	La commune de Weelde.
Id.	Klein-Flaes	» 41 70	Id.
Id.	Vlasroot	3 73 28	Id.
Poppel.	Witgoor	11 63 60	La commune de Poppel
Id.	Zeelands ven.	4 19 10	Id.
Id.	De Dry Vennen	3 95 90	Id.
		» 78 90	
		» 55 75	
Id.	Klothuïl	» 23 35	Id.
		2 22 55	
Moll	Hooge-Moer	166 44 65	Ces propriétés appartiennent à Mgr. le comte de Flandre. Ce sont en majeure partie des tourbières en exploitation.
Id.	Layre put.	6 58 60	
		2 99 55	
Id.	Hollanders diep	7 15 60	
Id.	Grendelput	10 78 55	
Desschel	Het Goor	15 70 65	La commune de Desschel
		» 57 50	
		1 25 10	
		24 56 05	
Id.	De Halven royen.	21 85 80	Id.
		1 78 80	
		3 90 »	
Id.	Beet put	1 71 »	Id.
		» 84 70	
Id.	Les tourbières à l'endroit dij Turkeyen.	14 95 50	Id.
		11 69 30	
		» 55 60	

OBSERVATIONS DIVERSES

et description des moyens à employer pour obtenir, sinon le dessèchement complet, au moins une amélioration de leur situation actuelle.

Ces marais se trouvent dans les mêmes conditions que les précédents.

Leur assèchement pourrait s'obtenir par l'approfondissement des ruisseaux traversant la commune et par le creusement de quelques fossés.

Ces marais sont d'anciennes tourbières appartenant au comte de Flandre.

Le régisseur du domaine fera exécuter, en temps et lieu, les travaux nécessaires pour améliorer l'écoulement des eaux, comme on l'a déjà fait sur le territoire de Rethy.

Les eaux de ces marais devront s'évacuer par le siphon passant près du pont n° 2, sous le canal d'embranchement vers Turnhout; déjà des travaux ont été exécutés pour améliorer l'écoulement et ils ont produit un bon résultat. On a approfondi et élargi, sur un certain parcours, le fossé évacuant ces eaux, et ces travaux seront, sans aucun doute, continués vers l'amont.

L'administration des ponts et chaussées a, du reste, beaucoup facilité cet écoulement, par la reconstruction de l'aqueduc situé près du pont n° 2, sous la route de Rethy à Postel, et en plaçant le radier de cet aqueduc plus bas qu'il ne l'était primitivement.

Peut-être aussi trouverait-on une autre voie d'écoulement pour ces marais, en les reliant au Broelooop ou au Wampbeeck, sous Arendonck, à travers le marais dit Goorken.

Ces marais sont situés à une grande distance des agglomérés et ils ne peuvent être nuisibles à la santé publique. Le propriétaire, en les faisant assécher, aura l'avantage de pouvoir les convertir en sapinières, comme il l'a fait de plusieurs autres marais.

Ces marais sont la propriété de la commune, qui y trouve une grande source de revenus.

Ils sont exploités comme tourbières, en suite d'une autorisation royale, et rapportent 2,000 francs l'an; la chasse aux bécassines produit 200 francs par année.

Ces marais se trouvent à une trop grande distance de l'aggloméré de la commune pour compromettre l'état sanitaire des habitants.

Le moyen à employer pour leur assèchement serait d'approfondir convenablement le Desschel ou Werbeek-Nèthe, qui prend sa source dans ces marais.

COMMUNES sur lesquelles sont situés les terrains bas et marécageux.	NOMS sous lesquels ils sont connus.	CONTENANCE APPROXIMATIVE.	PROPRIÉTAIRES.
		II. A. C.	
Casterlé	Groot Goor	1 92 85	Dewilde, Auguste, à Casterlé . .
		1 10 40	Dewilde, Émile, id. . .
		" 31 70	Vande Weyer, Auguste, id. . .
		" 44 90	Pauwels, Joseph, id. . .
		" 44 75	Visser, Martin, id. . .
		" 26 "	Donkers, Philippe, id. . .
Meir	"	5 58 "	Floren, Adrien et consorts . . .
Meerle.	"	10 " "	Depret et consorts
	TOTAL	2,228 02 15	
	Dont appartenant :		
1° Aux communes ou établissements publics		468 23 90	
2° Aux particuliers		1,759 78 25	
	Ci, comme plus haut	2,228 02 15	

OBSERVATIONS DIVERSES

et description des moyens à employer pour obtenir, sinon le dessèchement complet, au moins une amélioration de leur situation actuelle.

Ces marais peuvent être asséchés au moyen de quelques petits travaux qui incombent aux propriétaires; ils n'occasionnent pas de fièvres.

Les parties marécageuses peuvent être asséchées en faisant usage, d'un côté, du Bybeek, et de l'autre, de Meerloop; elles ne causent pas de maladies.

L'écoulement des eaux stagnantes peut avoir lieu en faisant usage de het Campagne Loopken; ces eaux n'occasionnent pas de fièvres.

Anvers, le 19 février 1868.

L'Ingénieur en chef directeur,

BERNARD.

TABLEAU B.

État indicatif des parties de terrain basses et marécageuses qu'il serait utile d'assécher dans l'intérêt de la salubrité publique et de l'agriculture, et des moyens à employer pour atteindre le but.

N°s D'ORDRE.	INDICATION des PARTIES DE TERRAIN MARÉCAGEUSES.	MOYENS D'ASSÈCHEMENT PROPOSÉS.
1 2 3	Une partie de la commune de Hermée. Une partie de la commune de Haccourt. Une partie de la commune de Glons.	Le drainage de quelques terrains, l'élargissement de quelques parties du lit des ruisseaux de Grand-Aaz et de Beaurieux et de la rivière du Geer, l'agrandissement des débouchés de quelques aqueducs et ponceaux et le creusement de fossés d'écoulement se déchargeant à l'aval des moulins sont les moyens à employer pour atteindre le but proposé.
4	Une partie de l'ancien lit de la Vesdre, en amont du tunnel de Hooster, commune de Chaudfontaine.	Ce terrain constamment couvert d'eau devrait être remblayé sur 0 ^m ,50 à 0 ^m ,60 de hauteur. En outre, une rigole d'assèchement devrait être ouverte au pied de la montagne et aboutir à l'aqueduc construit sous le chemin de fer de l'État.
5	Une partie de l'ancien lit de la Vesdre, entre le Trooz et la Basse-Fraipont.	Ce terrain est bas et marécageux ; le ruisseau de Targnon et une source y déverse ses eaux. Il suffirait de recueillir ces eaux dans une rigole de 2 mètres de largeur et de pente régulière et de les diriger vers un ponceau construit sous le railway pour assainir cette localité.
6	Une partie de l'ancien lit de l'Ourthe, situé au Streupas, commune d'Angleur.	Les eaux restent stagnantes dans cette espèce d'étang, qui a 156 mètres de longueur sur 40 mètres de largeur. L'on ne pourrait remédier à cet inconvénient qu'au moyen d'un remblai qui peut être évalué à 10,000 mètres cubes. Il est possible que ce remblai s'effectue un jour avec les résidus de carrières ou d'usines métallurgiques.
7	Une partie de l'ancien lit du canal de l'Ourthe entre Cheret et Tilff.	Ce terrain bas sera remblayé au moyen des déblais à provenir de l'aplatissement en cours d'exécution des talus de la tranchée de Cheret du chemin de fer de Liège à Aye.

N ^{os} D'ORDRE.	INDICATION des PARTIES DE TERRAIN MARÉCAGEUSES.	MOYENS D'ASSÈCHEMENT PROPOSÉS.
8	Deux parties de l'ancien lit de l'Ourthe, situées l'une en aval et l'autre en amont du tunnel de Comblain-au-Pont.	Ces terrains bas n'ont pas une grande étendue, et il est vraisemblable qu'ils ne tarderont pas à être remblayés avec des débris de carrières.
9	Une partie de l'ancien lit de l'Ourthe, de 300 mètres de longueur et de 30 mètres de largeur, située à gauche du chemin de fer, en aval de Comblain-la-Tour.	Le moyen d'assécher ce terrain c'est d'en exhausser le sol au moyen de remblais et de ménager une rigole d'un débouché suffisant pour conduire les eaux du ruisseau de Comblain-la-Tour jusqu'à l'aqueduc établi sous le chemin de fer.
10	Une partie de l'ancienne dérivation du canal de Meuse et Moselle en amont du village de Comblain-la-Tour, près du rocher de la Vierge.	Un remblai d'un mètre de hauteur et l'ouverture d'une rigole au pied du talus du chemin de fer sont les moyens indiqués pour assécher ce terrain qui est recouvert par les eaux d'infiltration à chaque crue de l'Ourthe.

Dressé par l'ingénieur des ponts et chaussées soussigné,

Liège, le 14 mars 1867.

H.-J. PINSART.

Vu par l'ingénieur faisant fonctions d'ingénieur en chef directeur soussigné,

Liège, le 27 mai 1867.

CRÉPIN.

TABLEAU C.

Tableau des étangs et des terrains marécageux existant dans la province de Limbourg.

DÉNOMINATION DES MARAIS OU DES GROUPE D'ÉTANGS plus ou moins marécageux.	COMMUNES où ILS SONT SITUÉS.	BASSINS DE RUISSEAUX DONT ILS FONT PARTIE.
BASSIN DE LA MEUSE.		
Pietersheim	Lanaken	Ruisseau de Hocht.
Asch	Asch.	Boschbeek.
Gruytrode	Gruytrode	Itter.
Niel	Niel	Grootebeek.
Opitter	Opitter	Id.
Opoeteren	Opoeteren	Id.
Peer.	Peer.	Dommel.
Wyckmael	Wyckmael	Id.
Meeuwen	Meeuwen	Gielesbeek.
Reppel	Reppel	Aa.
Caulille.	Caulille	Ruisseau du Brabant septentrional.
Lille-Saint-Hubert	Lille-Saint-Hubert. . .	Warmbeek.
Holven	Overpelt	Dommel.
Grande-Barrière	Lommel.	Id.
Bocholt.	Bocholt	Ruisseau du Brabant septentrional.
Hamont.	Hamont.	Id.
Achel	Achel	Warmbeek.
Id.	Id.	Dommel.
BASSIN DE L'ESCAUT.		
Winterslag.	Genck	Wetgracht.
Boeckryk	Genck et Hasselt . . .	Zusterkloosterbeek.
Goedscheid	Hasselt	Burggraeven-Vyverbeek.
Waterscheid et Winterslag.	Genck	Stierner.

DÉNOMINATION DES MARAIS OU DES GROUPES D'ÉTANCS plus ou moins marécageux.	COMMUNES où ILS SONT SITUÉS.	BASSINS DE RUISSEAUX DONT ILS FONT PARTIE.
Slidderloo et Terwaerden .	Genck et Diepenbeek.	Stiemer.
Langerloo	Id. id.	Caetsbeek.
Sutendaël	Sutendaël	Molenbeek.
Kutskaert	Genck et Diepenbeek.	Caetsbeek.
Engelhoef	Zonhoven	Roosterbeek.
Keelchterhoef	Id.	Laambeek.
Hechteren	Hechteren	Mangelbeek.
Spickelspade	Hechtel	Zwartwater.
Kerkhoven.	Lommel	Grosse-Nèthe.
Maay	Id.	Molle-Nèthe.
Holven	Id.	Dommel.
Stevens-Venne	Id.	Petite-Nèthe.
Zandheuvel	Id.	Ruisseau de la Hollande.
Oude-Maay.	Id.	Id.
Hasselt, près de l'écluse. .	Hasselt	Demer.
Stockroye	Stockroye	Id.
Zonhoven	Zonhoven	Roosterbeek.
Terlaemen	Zolder	Laambeek.
Heusden	Heusden	Mangelbeek.
Beeringen	Beeringen	Zwartwater.
Gooren	Lummen	Id.
Tessenderloo	Tessenderloo	Grootebeek.

Hasselt, le 23 mai 1868.

L'Ingénieur en chef directeur,
MAGIS.