

Chambre des Représentants.

(SESSION DE 1874-1875.)

Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1875 ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. T'SERSTEVENS.

MESSIEURS,

Deux causes sont venues apporter des modifications profondes au Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1875.

C'est d'abord la fusion des lignes du Grand-Luxembourg avec l'ensemble du réseau des chemins de fer de l'État et la réunion des dépenses qui les concernent à celles afférentes aux divers services correspondants.

C'est ensuite la série des amendements qui ont été remis aux membres de la section centrale, chargée de l'examen de ce Budget, le 23 février de cette année. (Voir Annexe A.)

Le projet de Budget pour 1875, déposé au mois de février 1874, avait été arrêté provisoirement et sous réserve de révision ultérieure au chiffre de 83,670,567 francs.

Le nouvel examen auquel ce Budget a été soumis depuis a permis d'y introduire divers amendements qui le réduisent à la somme de 82,389,303 francs.

Le Budget de 1874, fixé au chiffre de 84,806,816 francs, a été réduit par les amendements du Gouvernement et voté à la somme de 84,345,216 francs.

Le Budget de 1875 qui nous est soumis s'élève à 82,389,303 francs; il présente une diminution totale de 1,995,915 francs sur le Budget voté pour l'exercice 1874.

(¹) Budget, n° 97, XI (session de 1875-1874).

(²) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. T'SERSTEVENS, NORITOMB, DE LEBAYE, MONCHEUR, LE HARDY DE BEAULIEU et WASSEIGE.

Les derniers amendements comprennent différentes augmentations de charges qui s'élèvent à 1,800,000 francs et des réductions ou des suppressions d'articles qui comportent la somme de 3,100,000 francs, soit une réduction d'environ 1,500,000 francs.

Il faut examiner quels sont les chapitres du Budget sur lesquels portent ces modifications, pour connaître la situation financière des divers services du Département des Travaux publics. (Voir Annexe B.)

Tous les jours l'industrie des transports tend à devenir de plus en plus un vaste monopole dans les mains de l'État belge, les chemins de fer qui sillonnent le pays dans toutes les directions peuvent exercer une influence trop sérieuse sur le développement industriel et commercial pour que nous ne suivions pas avec la plus grande sollicitude la marche de cette exploitation. Il faut que le chemin de fer puisse rendre aux populations les services qu'elles en attendent et à l'État un intérêt justement rémunérateur des sacrifices qu'il s'est imposé pour leur établissement.

Nous devons exprimer toute notre reconnaissance au Ministre des Travaux publics pour la clarté et la concision du compte rendu qu'il a publié sur les opérations des chemins de fer, postes et télégraphes pendant l'année 1873.

Ce travail contient un exposé des plus clairs qui permet de connaître facilement la situation financière de nos chemins de fer, le coût de leur exploitation, les charges qui les grèvent et les revenus qu'ils fournissent au Trésor; il devient ainsi plus facile de juger quels seraient les conséquences et les effets des modifications que nous voudrions voir opérer dans les tarifs ou dans le service.

Le Gouvernement doit veiller aux conditions dans lesquelles les transports sur axe peuvent s'opérer en Belgique. Si la création de nouvelles voies ferrées devient une source de prospérité pour une partie du pays et principalement pour les centres industriels et commerçants, c'est l'extension de nos routes pavées et empierrées qui vient apporter la vie et le progrès dans toutes les communes et modifier les conditions d'existence et jusqu'à la nature des produits de l'agriculture.

Plusieurs provinces réclament l'amélioration du régime des eaux, au double point de vue de la navigabilité qui laisse encore beaucoup à désirer et du rapide écoulement des eaux.

Le Gouvernement ne doit rien négliger pour activer l'exécution des travaux destinés à prévenir le retour de ces inondations calamiteuses qui ont sévi tout récemment encore avec tant de violence dans les basses terres du pays.

Nous devons améliorer les conditions de navigabilité de nos canaux, de nos fleuves et de nos rivières, sans négliger non plus nos installations maritimes. Il faut que nous puissions lutter avec avantage contre les ports qui font la concurrence aux nôtres. Nous devons pouvoir utiliser toutes les ressources que présentent nos fleuves et nos rivières comme voies de communications économiques.

Nous aurons l'occasion d'examiner ces divers points d'une façon plus approfondie aux chapitres du Budget qui se rattachent à ces articles spéciaux.

Nous avons voulu exposer quels étaient les points principaux qui avaient

attiré l'attention des sections et tout particulièrement de la section centrale.

DÉPOUILLEMENT DES PROCÈS-VERBAUX DES SECTIONS.

PREMIÈRE SECTION.

La section demande que dans les nouvelles tarifications des transports par chemins de fer l'agriculture jouisse de toutes les réductions accordées aux industries les plus favorisées.

Elle engage le Gouvernement à s'occuper sérieusement de la reprise des chemins de fer concédés.

Elle appelle l'attention du Gouvernement sur le service du camionnage et la remise des marchandises aux destinataires; les colis séjournent trop longtemps en gare. Le déchargement des wagons s'opère avec une lenteur préjudiciable au commerce et à l'État.

Le projet de loi est adopté.

DEUXIÈME SECTION.

La deuxième section adopte le Budget sans observation.

TROISIÈME SECTION.

La troisième section demande que le Gouvernement augmente dans le plus bref délai le traitement des employés des grades inférieurs.

Un membre voudrait que les employés du chemin de fer fussent admis à participer aux bénéfices de l'exploitation. Il espère que cette mesure permettra de rattacher à leurs fonctions par de nouveaux liens les hommes les plus actifs et les plus intelligents, dont l'initiative et les soins pourraient augmenter le produit de nos voies ferrées.

La section engage le Gouvernement à ne pas restreindre l'usage du billet d'aller et de retour à une seule ligne lorsque, entre deux localités, il existe un double service. Elle demande aussi que l'on puisse prolonger le temps durant lequel les billets sont valables en généralisant la mesure qui accorde sur certaines lignes la faculté d'user du billet d'aller et de retour de la veille au lendemain des fêtes et des dimanches.

Un membre demande si la responsabilité des chemins de fer et de leurs clients ne fera point prochainement l'objet d'un projet de loi? Les études préparatoires ne sont-elles pas complètes?

La section demande que le Gouvernement examine s'il ne serait pas utile de supprimer les péages sur tous les ponts appartenant à l'État.

La section exprime à l'unanimité le vœu de voir les travaux du canal de Terneuzen terminés le plus promptement possible.

Un membre désire connaître le résultat financier du tarif des voyageurs de 1871. Il demande s'il ne permet pas d'accorder une réduction aux voyageurs de la troisième zone.

La section désirerait le dépôt d'un projet de loi obligeant le Gouvernement et les Sociétés concessionnaires de chemins de fer à indemniser les propriétaires riverains des charges résultant de la servitude légale qui frappe une certaine zone.

Elle approuve le Budget à l'unanimité.

QUATRIÈME SECTION.

La section appelle l'attention de la section centrale et du Gouvernement sur l'urgence de la reprise par l'État des voies ferrées et des canaux de la Flandre occidentale.

Elle adopte le Budget.

CINQUIÈME SECTION.

La cinquième section charge la section centrale de demander au Gouvernement s'il ne compte pas solliciter les crédits nécessaires à la mise en adjudication des travaux de parachèvement du canal de Terneuzen.

Le projet de Budget est voté.

SIXIÈME SECTION.

La section désire qu'il soit demandé à M. le Ministre des Travaux publics un relevé des recettes par catégorie de chaque branche du service de la marine.

Elle recommande au Gouvernement l'achèvement des installations maritimes d'Ostende et le placement des rails autour des bassins et quais, ainsi que le raccordement des voies ferrées qui se trouvent au canal avec la station principale.

Par quatre voix et une abstention la section exprime le vœu de voir assurer autant que possible le repos du dimanche à tout le personnel qui directement ou indirectement dépend du Département des Travaux publics, en évitant, bien entendu, de nuire aux besoins du commerce et de l'industrie.

La section désire un état détaillé relativement à l'avancement des travaux des différentes lignes de chemins de fer à construire par la Compagnie des Bassins bouillers en vertu de la Convention du 25 avril 1870 et voudrait que le Gouvernement tint la main à la rigoureuse exécution des conventions. Le Budget est adopté à l'unanimité.

EXAMEN DU PROJET EN SECTION CENTRALE.

La section centrale a consacré quatre séances à l'examen du Budget et des amendements.

Elle a posé au Gouvernement plusieurs questions ; les réponses qu'elles ont provoquées seront examinées lorsque nous arriverons aux divers chapitres qu'elles concernent.

Seules quelques questions d'un intérêt général ont semblé pouvoir être traitées plus utilement avant d'entrer dans l'examen des articles du Budget.

RÉSULTAT FINANCIER DES MODIFICATIONS APPORTÉES AU BUDGET.

La section centrale a voulu connaître quel était le résultat financier des modifications apportées au Budget.

Les réductions de dépenses qu'il accuse ont-elles un caractère permanent ? Ou bien n'est-ce pas l'inexécution de travaux ou de conventions qui a amené la suppression de certaines charges ?

D'après le tableau que nous donnons (annexe *B*), et qui comprend les modifications dégagées des sommes provenant de la réunion des lignes du Luxembourg au réseau de l'État, il est évident qu'une partie des réductions est due :

- 1^o A la non-organisation du service des paquebots belges avec le Brésil, la Plata et le Chili, 625,000 francs ;
- 2^o A la diminution des frais d'entretien des voies ferrées à l'article billes, rails, etc., 1,293,648 francs ;
- 3^o Et à la diminution des frais d'entretien du matériel, 254,328 francs.

Il est possible que ces réductions puissent être suivies d'une augmentation de charges résultant, soit de l'établissement du service postal, soit d'une nouvelle augmentation du prix des objets servant à l'entretien.

Cependant nous devons aussi reconnaître qu'il y a des réductions sérieuses sur certains articles qui peuvent permettre d'apprécier les efforts qui sont faits en vue de réduire les frais d'exploitation.

Nous avons des réductions considérables :

- 1^o Sur les frais d'impression et de bureau, 117,000 francs ;
- 2^o Sur les frais d'exploitation et de transport, 496,000 ;
- 3^o Sur le service de la ligne du Luxembourg, 445,000 ;
- 4^o Sur le combustible et autres objets de consommation, 864,750 francs.

Mais, après avoir rendu hommage au zèle intelligent du chef du Département, nous devons reconnaître que d'autres causes qui échappent complètement à son action viennent singulièrement augmenter les charges qui pèsent sur les chemins de fer ; nous signalerons seulement la hausse constante des salaires ; nous reviendrons sur ces considérations au chapitre des chemins de fer.

AUGMENTATION DES PETITS TRAITEMENTS.

La troisième section avait exprimé le vœu que le Gouvernement pressât autant que possible l'exécution des mesures qu'il avait promises relativement à l'augmentation du traitement des employés inférieurs.

Un projet de loi ayant été déposé depuis, le vœu de la section se trouve ainsi réalisé.

REPRISE DES CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.

Répondant au vœu émis par la première section, touchant la reprise des chemins de fer concédés, la section centrale ne peut admettre que cette reprise puisse se faire en bloc par une loi embrassant l'ensemble de toutes les lignes concédées.

En effet, à côté des considérations d'équité au nom desquelles on réclame pour tout le réseau une tarification, un service et des conditions de transport uniformes, vient se placer l'intérêt du Trésor qui défend d'entraîner l'État dans des entreprises trop onéreuses.

Le Gouvernement doit avoir l'initiative des mesures tendant à la reprise des lignes concédées, il doit aussi connaître la valeur des diverses concessions. A lui donc de proposer au pouvoir législatif l'acquisition de certaines lignes du réseau concédés. L'initiative doit venir de lui parce que la responsabilité des mesures de cette nature doit retomber sur lui.

La section centrale ne peut qu'émettre le vœu que le Gouvernement examine s'il ne serait pas opportun de reprendre les chemins de fer de la Flandre occidentale.

Dans l'affirmative, nous ne doutons pas, et nous souhaitons avec la quatrième section qu'un projet de loi dans ce sens soit promptement déposé.

Mais le Gouvernement doit veiller avec le plus grand soin à ce que les Compagnies de chemins de fer remplissent tous leurs engagements.

Nous avons entendu les observations présentées par un membre de la Chambre (1), notamment contre l'état d'anarchie, ce sont ses expressions, dans lequel se trouvent des lignes de chemins de fer de la province d'Anvers.

Le cahier des charges imposées aux Compagnies de chemins de fer contient certaines prescriptions réglant le nombre et la marche des trains de voyageurs, et les conditions de tarif pour le transport des marchandises; il ne faut pas que les Compagnies puissent, en vue d'obliger l'État à reprendre certaines lignes, mécontenter les populations qu'elles ont pris l'engagement de servir.

EXPLOITATION, RÉGIE DE HOUILLÈRES.

Nous appelons sur ce point toute la sollicitude du Ministre des Travaux publics.

Un membre de la section centrale a attiré son attention sur l'opportunité de l'exploitation par l'État de houillères destinées à fournir aux chemins de fer le combustible nécessaire.

Il pense que le Gouvernement devrait faire opérer des recherches en vue de découvrir des gisements de houilles non encore concédés, notamment entre Bassilly et Lessines.

(1) M. Coomans.

Comme exemple, ce membre cite le Pas-de-Calais, où l'extraction du charbon s'opère aujourd'hui sur une grande échelle, tandis qu'il y a vingt ou trente ans ce département ne possédait pas de houillères. (Voir Annexe G.)

Nous devons reconnaître qu'il peut y avoir certain danger pour l'équilibre des finances du pays à devoir faire face à des fluctuations de prix semblables à celles qui se sont produites en 1873.

Le coût des charbons consommés sur les lignes de l'État s'est élevé de 4,283,950 francs à 7,644,100 francs, soit une augmentation de 3,360,170 francs (1).

Cependant il faut remarquer que des augmentations aussi extraordinaires et exceptionnelles dans les frais d'exploitation peuvent être en partie couvertes par le produit du trafic, qui doit, aux époques correspondantes, se développer aussi proportionnellement, par suite de la grande activité industrielle, cause première de l'augmentation du prix des charbons. Si donc les tarifs sont l'expression du rapport qui doit exister entre les dépenses et les recettes, les inconvénients d'une hausse exceptionnelle peuvent être en partie évités.

La régie de houillères présenterait des inconvénients bien graves; non-seulement elle entrainerait l'État en dehors de sa sphère d'action, mais elle ne pourrait être légitimée par aucune des raisons que l'on fait valoir en faveur de la régie des chemins de fer, postes et télégraphes. Il n'y aurait dans l'exploitation de mines de charbons par l'État aucun avantage pour l'industrie ou le commerce.

Une fois entré dans cette voie, l'État devrait se faire métallurgiste, il devrait posséder des mines et des hauts fourneaux, des laminoirs et des forges.

Il devrait exploiter ses forêts, avec encore plus de raison, pour produire les billes et tout le bois que demande l'Administration des chemins de fer et des télégraphes.

En un mot, il devrait exercer toutes les industries auxiliaires de l'industrie des transports.

Nous ne pouvons l'engager à entrer dans une voie aussi dangereuse.

RESPONSABILITÉ RÉCIPROQUE DES CHEMINS DE FER ET DE LEURS CLIENTS.

La troisième section avait demandé si la responsabilité réciproque des chemins de fer et de leurs clients ne ferait point prochainement l'objet de dispositions législatives.

Le Gouvernement ayant fait savoir à la section centrale qu'un projet de loi serait déposé dans le cours de la présente session, nous ne croyons pas devoir insister.

QUESTION.

Les études promises par le Gouvernement touchant la responsabilité réciproque du chemin de fer et de ses clients, ne sont-elles pas encore assez avancées pour permettre le dépôt d'un projet de loi ?

RÉPONSE.

Un projet de loi sera soumis aux Chambres dans le cours de la présente session.

(1) Page 147, *Compte rendu général du chemin de fer.*

SERVITUDE LÉGALE DES CHEMINS DE FER.

La troisième section souhaite le dépôt d'un projet de loi obligeant le Gouvernement et les Sociétés concessionnaires de chemins de fer à indemniser les propriétaires riverains des charges résultant de la servitude légale qui frappe une certaine zone.

Il s'agit de restrictions légales au droit de propriété.

Lors de la discussion de la loi du 15 avril 1843, plusieurs membres du Sénat présentèrent un amendement à l'article 5 du projet de loi, tendant à généraliser l'indemnité que cet article accordait pour le cas de suspension de droit de plantation, bâtisses, excavations, construction ou dépôt déjà existant au moment de la promulgation. Cet amendement fut rejeté comme contraire aux articles 544 et 552 du Code civil.

Depuis, les tribunaux ont souvent été saisis de cette question et l'ont toujours tranchée dans un sens défavorable au propriétaire riverain (1).

Notamment la Cour de Gand, arrêt du 11 avril 1844, confirmé par arrêt de la Cour de Cassation du 7 juin 1845, rendu sur les conclusions conformes de M. le procureur général Leclerc, dans un de ses considérants disait :

« Considérant, que si, sous un point de vue général, il serait équitable et juste peut-être que nul sacrifice individuel ne dût être fait gratuitement au profit de tous, ni aucune charge publique établie, soit sur les personnes, soit sur les biens, sans indemnité, une égalité aussi parfaite de répartition n'a jusqu'à présent pu être atteinte; et que les lois existantes, la seule règle que les tribunaux de justice puissent, en pareille matière, prendre pour guide de leurs décisions, n'ont établi et reconnu le droit aux particuliers de réclamer une indemnité préalable ou autre que pour autant qu'il y a privation ou perte réelle de tout ou partie de leur propriété et dans quelques autres cas déterminés, toujours prévus par des lois spéciales. »

On le voit, la Cour signalait ainsi et la perfection théorique vers laquelle la Législature doit tendre et l'impuissance des tribunaux à l'atteindre.

Nous savons qu'en différentes circonstances, des indemnités ont été accordées du chef de restrictions apportées au droit de replantation de drèves, etc. Les experts jugeaient en équité, nous souhaitons qu'une disposition légale permette d'appliquer cette mesure en droit.

Une section a exprimé le vœu de voir assurer, autant que possible, le repos du dimanche à tous ceux qui, directement ou indirectement, dépendent du Département des Travaux publics, en évitant toutefois de nuire aux besoins du commerce et de l'industrie.

La section centrale se rallie à ce vœu.

Le public tout entier aurait à se féliciter de toutes les mesures prises dans ce sens.

Un repos régulier et périodique assuré aux nombreux ouvriers et employés attachés aux chemins de fer, aux postes et télégraphes leur donnerait des forces nouvelles. Chaque semaine ils pourraient recommencer leur rude labeur

(1) DELMARMOL, n° 462, 2^e volume.

avec un redoublement de zèle et d'énergie. Ce serait là une conséquence certaine de la mesure dont chacun profiterait : le public, par la régularité du service; l'ouvrier et l'employé, par des avantages physiques et moraux facilement appréciables.

En enlevant l'ouvrier et l'employé à la tâche qui les retient et les fatigue pendant toute la semaine, on ne rend pas seulement leur corps au repos on les rend eux-mêmes à la liberté

L'homme religieux, le père de famille pourront accomplir leurs devoirs, tous pourront s'adonner aux joies du foyer domestique et se consacrer à leur propre développement moral et intellectuel.

Cette mesure est donc essentiellement humanitaire et sagement démocratique.

Le Gouvernement s'est déjà inspiré de ces considérations, nous l'engageons à persévérer dans cette voie et à réaliser, dans la mesure du possible, le desideratum de la 6^e section.

La section centrale a exprimé le désir d'être renseignée sur l'état d'avancement des études concernant la ligne d'Audenarde à Mouscron. La question qu'elle a posée, à ce sujet, et la réponse qui y a été faite par le Gouvernement sont reproduites ci-après :

QUESTION.	RÉPONSE.
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Les études relatives à la voie ferrée à construire entre Audenarde et Mouscron sont-elles achevées ?</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>Les études préliminaires concernant l'établissement d'une voie ferrée entre Audenarde et la frontière française sont très-avancées. Les résultats en ont été communiqués au comité mixte des travaux publics, qui a reconnu nécessaire avant de se prononcer, de faire élucider certains points qui sont, en ce moment, soumis à l'examen des administrations compétentes.</p>

Nous espérons que le Gouvernement achèvera aussi vite que possible l'étude préparatoire à la construction de cette ligne.

*Lignes de chemins de fer à construire en vertu de la convention-loi des
25 avril 1870 et 3 juin 1873.*

L'état d'avancement des lignes à construire par la Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, en vertu des articles 17 et 18 de la convention du 25 avril 1870, a soulevé souvent des plaintes on ne peut plus motivées, la Compagnie des Bassins houillers semblait user de lenteurs calculées; mais depuis que l'entreprise a été cédée à la Société anonyme de con-

struction de chemins de fer, une activité plus grande a été donnée à l'exécution de ces travaux.

Cependant il nous a paru que l'étude et la confection des plans, soit par la Société concessionnaire, soit par l'État, entraînaient des pertes de temps par trop considérables.

Nous engageons le Gouvernement à prendre toutes les mesures nécessaires pour que la Compagnie ne puisse pas se plaindre des délais nécessités par l'examen des plans qui sont soumis au Département des Travaux publics.

Ces plans sont très-nombreux. Chaque ligne entraîne l'exécution d'une foule de plans, de détails qui tous doivent faire l'objet d'un examen, d'une étude des ingénieurs de l'État.

Le personnel du Département peut déployer tout le zèle, toute l'activité possible dans l'examen des plans que nécessite la construction des six cents kilomètres environ dont la concession a été accordée. L'importance de ce travail réclamera peut-être l'adjonction d'un personnel momentanément plus nombreux.

La section centrale verrait avec plaisir donner une nouvelle impulsion à cette étude.

La Compagnie concessionnaire a eu à subir des retards absolument indépendants de sa volonté dans le service des expropriations, notamment dans l'arrondissement de Charleroi, une seule expropriation aux abords de Châte-lineau est pendante depuis le mois de novembre 1871.

Nous croyons donc dans ces conditions devoir inviter le Gouvernement à prendre toutes les mesures nécessaires pour que le travail soit poussé avec toute l'activité désirable et qu'on ne puisse plus signaler à la charge de l'État ou de la Compagnie de nouvelles lenteurs dans la construction de ces lignes.

La section centrale a demandé au Gouvernement quel était l'état d'avancement des différentes lignes à construire par la Compagnie des Bassins houillers du Hainaut en vertu de la convention du 23 avril 1870 et de la loi du 13 mai 1873.

M. le Ministre nous a fait parvenir deux tableaux détaillés que nous publions aux annexes *E* et *F*.

EXAMEN DES ARTICLES.

CHAPITRE II.

1^{re} SECTION. — PONTS ET CHAUSSÉES.

Le Gouvernement ayant supprimé depuis longtemps les péages sur les ponts qui lui appartiennent, la section centrale a posé au Gouvernement la question insérée ci-après en regard de la réponse qu'elle a provoquée.

QUESTION.

RÉPONSE.

Le Gouvernement se propose-t-il de reprendre les ponts construits par les provinces, les communes et les particuliers ?

La reprise par l'État des ponts construits par les provinces, les communes et les particuliers grèverait le Trésor public d'une charge nouvelle très-considérable, que le Gouvernement ne croit pas pouvoir lui imposer, avant d'avoir donné satisfaction à d'autres intérêts plus importants et plus urgents.

Ce refus du Gouvernement nous détermine à insister plus particulièrement pour qu'il n'interdise plus le passage des voitures et des bestiaux sur le pont établi au barrage d'Autryve.

Cette interdiction que rien ne peut justifier, si ce n'est l'intérêt de la perception des droits établis sur le pont d'Éscanaffles, cause une entrave trop sérieuse à la circulation pour que nous n'engagions pas le Gouvernement à la lever au plus tôt.

La construction des routes a également appelé l'attention de la section centrale, qui a réclamé les renseignements suivants :

QUESTION.

RÉPONSE.

« Le Gouvernement a-t-il l'intention de demander à la Législature des crédits destinés à subsidier les communes pour construction et rectification de routes servant de raccordement aux stations de chemins de fer ou aboutissant à des canaux ou rivières ? »

« Ces travaux présentent pour l'agriculture et l'industrie un intérêt incontestable. Afin d'être en mesure de contribuer à leur développement, le Gouvernement se propose de demander prochainement de nouveaux crédits pour raccordement de routes aux chemins de fer. »

Le chiffre voté en 1874 pour l'entretien des routes a été majoré dans le projet de Budget pour 1875 d'une somme de 87,000 francs.

Cette augmentation n'est certes pas provoquée par l'entretien des anciennes routes royales dont l'usure est bien moins rapide qu'auparavant. Elle trouvera son emploi dans l'entretien de routes communales reprises par l'État afin de faciliter l'accès du railway national.

En effet, les stations du chemin de fer ne peuvent rendre des services qu'à la condition de devenir le centre d'un réseau complet de routes, de voies pavées et empierrées qui leur servent d'affluents et de débouchés.

Le pays possède un grand nombre de routes, royales, provinciales et communales qui se rattachent toutes aux centres de population ou de production. Le trafic qui s'opérait par ces routes est aujourd'hui entièrement détourné par les chemins de fer.

Chaque station devient un centre de mouvement : il faut relier aux voies ferrées, les routes déjà existantes, les communes et les usines. Le Gouvernement en participant à ces travaux, en les facilitant, en les activant rend service aux populations, augmente le mouvement et le produit des chemins de fer. Aucune dépense ne se justifie mieux ; jusqu'ici la répartition des sub-

sides par les soins du Département des Travaux publics n'a soulevé aucune plainte.

Les sommes allouées pour ce service ont atteint, à certaines époques, un chiffre considérable. Nous rappellerons seulement le crédit extraordinaire de trois millions voté par la Chambre en 1872

Tous les subsides accordés par le Département des Travaux publics, ont été répartis et distribués au fur et à mesure de l'achèvement des travaux; les communes ont eu l'avantage de pouvoir solder les entrepreneurs au comptant, ce mode de paiement leur a valu de sérieuses réductions sur les bordereaux de prix.

Pour que les travaux en cours d'exécution ne restent pas en souffrance, le Gouvernement devrait solliciter des Chambres un crédit extraordinaire de 1 million. La réponse du Ministre à la question posée par la section centrale nous permet de croire que la somme nécessaire ne fera pas défaut.

La section centrale a aussi examiné la question de la reprise par l'État des routes affluant au chemin de fer.

Cette question a été discutée au sein des Chambres législatives, elle a fait l'objet au Sénat d'un examen des plus approfondis.

La reprise par l'État des routes affluant aux chemins de fer nous paraît nécessaire et équitable.

Les communes ne peuvent souvent faire face aux frais d'entretien qu'entraîne le mouvement des stations.

Les routes construites, grâce à l'intervention de l'État, sont vite défoncées faute d'un entretien suffisant par les communes.

Est-il juste d'obliger certaines communes à supporter des frais d'entretien considérables, lorsque ce sont les habitants des localités voisines qui, en se rendant au chemin de fer, en y amenant des matières pondéreuses, causent l'usure, le défoncement, et nécessitent ces réparations si coûteuses?

C'est l'État qui retire, par le produit du chemin de fer, les bénéfices de ce trafic; il devrait, en toute équité, supporter les charges qu'il entraîne.

Nous engageons le Gouvernement à activer l'étude des demandes de reprises de routes qui lui sont adressées par de nombreuses communes.

Le Gouvernement possède dans le corps des ponts et chaussées des hommes d'élite, des ingénieurs ayant fait des études complètes sur les travaux de construction et d'entretien des routes; leur intervention, leur direction aurait pour résultat une diminution considérable des frais qu'entraînent ces travaux. Nous pourrions citer comme preuve deux routes dans le même arrondissement, exécutées, l'une par l'État, l'autre par des communes, dans des conditions de solidité et de perfection toutes différentes, bien qu'elles aient coûté toutes deux environ 54 francs le mètre courant.

Ce résultat représente certainement une différence en moins considérable pour la construction de la route par l'État.

Nous n'avons malheureusement aucun document qui nous permette d'apprécier le coût de l'entretien des routes par l'État, les provinces et les communes. Nous devons emprunter à la France les renseignements pour déterminer le prix de revient du mètre courant d'entretien sur les voies vicinales.

Cette question, qui n'est pas élucidée en Belgique, l'a été avec beaucoup de soin en France.

Voici ce qui résulte du travail publié pour le 1^{er} semestre 1874, dans les *Annales des ponts et chaussées de la France* (1).

En comparant la longueur entretenue de chemins vicinaux de grandes communications aux dépenses faites annuellement, on trouve que la gestion des agents voyers du Département des Basses-Pyrénées, pendant la période 1855-1864, a amené le prix de revient du mètre courant d'entretien à 0.264 francs, en moyenne, tandis que la gestion des ingénieurs des ponts et chaussées, dans le même service vicinal pendant une période bien plus dispendieuse, savoir de 1864 à 1875, a réduit le même prix à 0.25 francs en moyenne.

Nous sommes persuadés qu'une étude de ce genre serait très-avantageuse pour la Belgique. Nous devons connaître le coût comparatif de l'entretien des routes, soit qu'il incombe à l'État, à la province ou aux communes.

5^{me} SECTION. — SERVICE DES CANAUX ET RIVIÈRES, DES BACS ET BATEAUX DE PASSAGE
ET DES POLDERS.

La quatrième section demande la reprise par l'État des canaux de la Flandre occidentale.

La section centrale attire sur ce point l'attention du Gouvernement et le prie de soumettre la question à un sérieux examen.

La section centrale s'est occupée de l'examen des questions qui se rattachent au service des eaux, à l'état d'avancement des travaux destinés à prévenir les inondations, à faciliter l'écoulement des eaux. (Voir Annexe C.)

A côté de l'organisation complète de l'Administration des chemins de fer, devrait exister une organisation semblable pour l'ensemble de notre système de travaux hydrauliques.

« Le régime des eaux intéresse à la fois et au plus haut degré l'agriculture, le commerce et la sécurité des propriétés comme des personnes. Assainir les terrains submergés, les préserver, les rendre à leur fécondité, créer ou perfectionner les voies navigables, faciliter les irrigations ou corriger les erreurs commises à cet égard, empêcher à l'avenir, dans la mesure du possible, les inondations désastreuses qui ont affligé le pays, sauvegarder en même temps les intérêts de la grande navigation maritime, tels sont, pour n'en citer que quelques-uns, les termes d'un problème digne de fixer la sollicitude la plus soutenue du Gouvernement et des Chambres (2). »

Jusqu'à présent l'Administration, absorbée par les nécessités du service des voies ferrées, n'a pas pu se préoccuper assez du régime des eaux. A l'avenir il serait nécessaire de suivre une autre ligne de conduite. Il faudrait que, s'inspirant de l'intérêt général du pays, on étudiât la question dans chacun de ses éléments pour les compléter et les coordonner l'une par l'autre : il faudrait dresser un plan général qui serait suivi dans tous les cas particuliers.

(1) *Annales des ponts et chaussées*, 1867, 1^{er} semestre, n^o 145. 1869, 1^{er} semestre, page 425; 1869, 2^e semestre, page 572. 1874, 1^{er} semestre, page 529.

(2) Rapport de M. Nothomb sur le projet de loi allouant 240 millions de francs pour travaux publics, p. 8.

QUESTION.

La section centrale demande où en sont les travaux destinés à prévenir les inondations dans les Flandres et principalement à Gand?

RÉPONSE.

Dans le rapport en date du 22 novembre 1873, dont un exemplaire autographié se trouve ci-joint la commission spéciale a formulé un programme pour l'exécution des travaux à entreprendre à l'effet d'accélérer l'écoulement des crues de l'Escaut, de garantir les villes de Tournai, Audenarde et Gand des inondations et d'améliorer la navigation sur la partie maritime du fleuve.

Les études destinées à réaliser ce programme ont été réparties entre les ingénieurs des provinces de Hainaut, de la Flandre orientale et d'Anvers. — Ces fonctionnaires y consacrent tout le temps dont ils peuvent disposer sans entraver leur service.

Les travaux à faire présentent de grandes difficultés et rencontrent notablement de grands obstacles aux environs de Gand. On sait que cette ville est entourée d'importants établissements industriels et que plusieurs lignes de chemins de fer viennent y aboutir.

C'est aussi près de Gand que les courants de marée, contenus dans un lit étroit, viennent entraver l'écoulement des crues.

En approfondissant l'examen des premières combinaisons soumises à la Commission, on a reconnu des inconvénients qui ont engagé à les modifier.

L'étude de nouveaux projets étant très-avancée, la commission pourra prochainement examiner et résoudre la partie la plus difficile et la plus importante du problème.

Les études du cours de l'Escaut en amont de Gand et dans la province de Hainaut, sont sur le point d'être terminées.

Dans la province d'Anvers, les ingénieurs ont dressé les plans et profils de l'Escaut maritime et du Rupel, ce qui permet d'aborder l'étude des améliorations à apporter à cette partie importante du fleuve.

La Commission reconnaît elle-même qu'il est très-désirable qu'elle termine sa mission aussitôt que possible; mais elle a fait remarquer que l'importance des intérêts en jeu lui impose l'impérieux devoir de s'assurer avec tout le soin possible que les travaux projetés atteindront le résultat qu'elle en attend.

BASSIN DE LA MEUSE.

La section centrale avait posé au Gouvernement la question suivante :

QUESTION.

1° Le Gouvernement est-il décidé à poursuivre activement la canalisation de la Meuse devenue d'autant plus urgente que les fonds sont faits en France et les travaux commencés pour la canalisation de la Meuse française?

Le Gouvernement a-t-il l'intention de demander dans le cours de cette session des crédits nécessaires pour la mise en adjudication des barrages?

RÉPONSE.

Aussi longtemps que la canalisation de la partie française de la Meuse n'était pas résolue, celle de la section belge de la rivière, en amont de Dinant, ne présentait guère d'urgence.

Mais aujourd'hui qu'en France le travail est non-seulement décidé, mais même en voie d'exécution, il y a lieu de compléter la canalisation de la Meuse belge jusqu'à la frontière française et le Gouvernement prendra les mesures nécessaires pour que les travaux restant à effectuer en Belgique soient terminés en même temps que ceux de France.

Depuis Houx jusqu'à la frontière française, il reste à adjudger quatre barrages écluses; ils seront établis à Bouvignes, Anseremme, Waulsort et Hastière.

La dépense à faire pour la construction de ces quatre barrages, du chef des travaux et des expropriations, est évaluée à la somme totale de 4,000,000 de francs, qui devra être couverte au moyen de nouveaux crédits.

La réponse du Gouvernement satisfait complètement au vœu exprimé par la section centrale, il est évident que la Belgique ne peut s'exposer à voir stériliser les efforts et les sacrifices qui ont été faits non-seulement par le pays, mais aussi par la France pour doter ces deux nations d'une nouvelle voie de communication aussi impatiemment attendue. Il faut que le Gouvernement prenne toutes les mesures pour que les travaux à exécuter sur la partie belge du fleuve soient achevés à l'époque où la navigation pourra être régulièrement établie en France.

BASSIN DE L'ESCAUT.

Canal de Terneuzen.

La troisième et la cinquième section demandent que le Gouvernement prenne toutes les mesures pour activer autant que possible l'exécution des travaux du canal de Gand à Terneuzen.

La section centrale a adressé au Ministre des Travaux Publics deux questions, l'une relative aux travaux à exécuter à la traverse de Gand, l'autre aux travaux d'amélioration du canal de Gand à Terneuzen.

PREMIÈRE QUESTION.

Quel est l'état actuel des travaux du canal de Gand à Terneuzen?

RÉPONSES.

Les projets (plans et cahiers des charges) sont définitivement approuvés pour l'amélioration des parties de la section belge du canal de Gand à Terneuzen qui s'étendent depuis le pont du

chemin de fer de Gand à Eecloo jusques et y compris la traverse de Rieme.

Les entreprises des travaux que ces projets comportent sont adjudgées. Elles sont en cours d'exécution, sauf pour une section d'une longueur de 146^m30 située à Langerbrugge dont l'adjudication vient seulement d'être approuvée.

Le projet pour la partie du canal comprise entre la traverse de Rieme et la frontière belge néerlandaise est dressé et a été soumis à l'instruction technique requise. Une décision ne tardera pas à intervenir.

Pour ce qui est de la partie comprise entre l'origine du canal à Gand et le pont du chemin de fer de Gand à Eecloo, le projet des travaux d'élargissement ne sera arrêté que lorsque le Gouvernement se trouvera en mesure d'approuver définitivement celui des nouveaux établissements maritimes de la ville de Gand.

Les dépenses actuellement engagées et partiellement liquidées, tant du chef des travaux que de celui des expropriations, s'élèvent ensemble à la somme de fr. 6,242,667 81 c.

Les travaux principaux et supplémentaires faisant l'objet des deux entreprises en cours d'exécution comportent, pour l'une entreprise, une dépense de fr. 1,313,923 33 c^t et pour l'autre, une dépense de 3,903,140 francs.

Il a été acquitté, sur le montant de la première entreprise, une somme de 1,130,000 francs et sur l'import de la seconde, une somme de 902,500 francs. Les travaux de la première entreprise sont donc très-avancés et ceux de la seconde se trouvent terminés au tiers environ.

Le prix de la troisième entreprise, qui vient d'être adjudgée est de 223,800 francs.

En ce qui concerne la section néerlandaise du canal, le Gouvernement des Pays-Bas ne pourra proposer de plans au Gouvernement belge que lorsque la Convention conclue entre eux le 2 septembre 1874 sera devenue définitive par l'échange des ratifications.

Il faut d'abord que cette Convention soit approuvée par la Législature et un projet de loi ayant pour objet cette approbation a été déposé à la séance de la Chambre des Représentants du 11 décembre 1874.

Les lois des 3 juin 1870 et 16 août 1873 ont mis à la disposition du Gouvernement belge, pour l'amélioration du canal de Gand à Terneuzen, deux crédits s'élevant respectivement à 3,000,000 et 5,000,000 de fr. soit ensemble à la somme de 8,000,000 de francs.

On ne sera en mesure d'indiquer exactement l'import des allocations encore à pétitionner que

DEUXIÈME QUESTION.

L'Administration communale de Gand attend, dit-elle, l'approbation par le Gouvernement des plans qu'elle a adoptés pour ses nouvelles installations maritimes et la communication des projets relatifs au déplacement de l'écluse du Muide.

La section centrale demande au Gouvernement communication de la correspondance qu'il a échangée à ce sujet avec la ville de Gand.

RÉPONSE.

lorsque les projets, pour l'amélioration du canal sur son entier développement, tant en Belgique que dans les Pays-Bas, auront tous été dressés et approuvés.

L'Administration communale de Gand a présenté au Gouvernement un avant-projet de ses établissements maritimes et elle a été informée il y a près d'un an déjà, que les dispositions générales de cet avant-projet ne soulevaient aucune objection.

De son côté, le Gouvernement a communiqué à la ville les projets relatifs au déplacement de l'écluse du Muide. (Voir l'annexe D.)

C'est tout ce que le Gouvernement était en mesure de faire pour le moment et il s'occupera activement de l'examen des plans définitifs de la ville dès qu'ils lui seront présentés.

Il semble que la ville de Gand, ayant momentanément perdu de vue cette situation, attendait en effet l'approbation de plans que le Département n'a pas encore reçus. Trois lettres, dont copie ci-jointe, ont été échangées à ce sujet entre la ville et le Département. La dernière, adressée à la ville sous la date du 8 février dernier, est restée sans réponse.

4^{me} SECTION. — PORTS, CÔTES, PHARES ET PANALX.*Port d'Anvers et d'Ostende.*

La section centrale insiste pour que la plus grande activité soit mise dans l'exécution des différents travaux tant provisoires que définitifs à exécuter dans le port d'Anvers en vertu de la loi du 17 avril 1874.

La sixième section a demandé que le Gouvernement fasse achever les installations maritimes d'Ostende et placer les rails autour des bassins et quais ; elle demande en outre le raccordement des voies ferrées, qui se trouvent au canal, avec la station principale.

Les questions qui se rattachent à la prospérité de nos ports intéressent le pays entier.

Toutes les nations se préoccupent des installations de leurs ports, le développement des communications transatlantiques peut être pour notre pays une source d'avantages trop précieux pour que nous n'engagions pas le Gouvernement à veiller avec le plus grand soin au prompt achèvement de travaux dont l'utilité n'est plus contestée et dont le défaut pourrait porter un préjudice sérieux aux relations que notre pays entretient avec le commerce étranger.

CHAPITRE III.

MINES.

L'année dernière la section centrale chargée de l'examen du Budget des Travaux publics avait proposé la suppression du conseil des mines. Elle trouvait le chiffre moyen des affaires qui lui avaient été soumises pendant les trois dernières années, 1871 à 1873, peu en rapport avec la dépense de 50,000 francs environ qu'entraîne la constitution de ce conseil, le Gouvernement n'ayant présenté que 67 affaires à son examen pendant cette période.

Le Gouvernement se propose d'apporter des modifications à l'organisation comme à la sphère d'action de ce corps.

Nous devons attendre qu'il nous ait fait connaître ses intentions; nous ne pouvons ni préjuger la question, ni proposer de nouveau la suppression d'une institution qui a rendu des services et qui peut être appelée à en rendre encore de très-sérieux.

La section centrale a désiré connaître la situation des gisements houillers non concédés en Belgique, et la production des mines de charbons du département du Pas-de-Calais.

Nous devons à l'obligeance du Ministre la communication d'une note de M. Jochams, inspecteur général des mines sur la situation de l'industrie houillère dans le Pas-de-Calais et sur le point de savoir s'il n'existe pas de gisements houillers dans la Flandre occidentale entre Audenarde et Bassilly. Le travail de M. Jochams mérite d'être étudié avec soin; nous le publions à l'annexe G.

Il démontre à l'évidence que le pays possède encore une réserve de charbonnages concédés et non exploités ou encore non concédés s'élevant à 40,472 hectares, comme le montre le tableau suivant :

Mines concédées non exploitées.	Abandonnées provisoirement.	Ensemble.
Hectares.	Hectares.	Hectares.
12,284	21,259	33,493
Non encore concédés		6,979
Non exploités en tout		40,472

Comparativement au tableau suivant, ce résultat nous donne une étendue de 5,859 hectares exploités en plus à la suite de la hausse des charbons pendant l'année 1872.

ANNÉE 1872.				Observations.
CHARBONNAGES.	ACTIFS.	INACTIFS.	ENSEMBLE.	
Concédés hect.	91,222	59,552	150,574	
Non concédés	3,055	6,070	10,654	
TOTAUX.	94,877	46,351	142,208	

Nous devons ajouter que le produit de nos houillères s'est élevé en 1873 à 15,658,948 tonnes de 1,000 kilogr., soit à environ deux millions de tonnes de plus qu'en 1871.

Il résulte à l'évidence de ces chiffres que, sans l'intervention de l'État, l'initiative privée a su faire produire aux houillères une quantité de charbon beaucoup plus considérable pendant la période de cherté extraordinaire et qu'elle a pu ainsi elle-même contribuer à amener une baisse des plus favorables aux intérêts des consommateurs.

Nous avons voulu montrer par ces chiffres qu'en dehors des considérations que nous avons déjà fait valoir contre la mise en exploitation de houillères par l'État, l'effet de l'initiative privée surexcité par les bénéfices d'une industrie exceptionnellement prospère a suffi pour ramener, par l'augmentation de la production, la valeur du produit à un taux normal.

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER, POSTES, TÉLÉGRAPHES, MARINE.

L'inspection du compte rendu publié par le Ministre des Travaux publics sur le résultat financier de l'exploitation des chemins de fer pendant l'année 1873 nous montre que les dépenses de l'exploitation ont singulièrement augmenté; la reprise de voies ferrées construites dans de mauvaises conditions pèse lourdement sur le résultat de l'exploitation.

Les salaires suivent une hausse presque constante; s'il y a des moments de ralentissement, il ne se présente que des réductions éphémères bientôt suivies de nouvelles augmentations beaucoup plus durables.

La hausse des salaires échappe à toute action, elle est le résultat de l'offre et de la demande et de l'abaissement de la valeur monétaire. Nous pouvons prévoir l'époque peut-être très-prochaine où l'élévation du taux des salaires et le renchérissement des matières premières absorberont presque complètement les bénéfices de l'exploitation.

Voici des chiffres que nous trouvons dans le rapport présenté par M. le Ministre des Travaux publics pour l'année 1873.

La consommation du combustible a été de (1) :

	En 1873.	En 1872.	Différence en plus pour 1873.
Par locomotive kilomètre (kilogr. de charbon). . .	42 ^h .84	41 ^h .81	1 ^h .03
Id. train id. (id.). . .	18 ^h .30	16 ^h .50	2 ^h . 8

Ces augmentations dans la consommation du nombre de kilogrammes de charbon, plus de 40 p. % par train kilomètre, sont attribuées principalement à l'exploitation pendant l'année entière des lignes à fortes rampes de Pepinster à Gouvy, de Chêréc à Micheroux et de Welkenraedt à Bleyberg, lignes exigeant l'emploi de machines de puissance plus grande.

(1) Page 18, Rapport présenté aux Chambres législatives par le Ministre des Travaux publics, année 1873.

Or ces lignes n'ont qu'un développement total de quatre-vingts kilomètres et elles exercent une influence telle sur l'économie du réseau qu'il nous a paru utile, au moment où le Gouvernement fait construire de si nombreux kilomètres de chemins de fer, désigner ce fait. Comme il y a eu 16,819,385⁽¹⁾ kilomètres parcourus par les trains de l'État en 1873, nous avons à la consommation une augmentation de 33,638,770 kilogrammes de charbon; il est peu probable que cette consommation de 18 kilogrammes et 30 grammes par train kilomètre présentera une réduction pour 1874.

Voici un autre tableau qui fait encore mieux saisir la situation peu fructueuse des chemins de fer pour l'exercice 1873⁽²⁾ et⁽³⁾.

	En 1873.	En 1872.	Différence en moins pour 1873.
Recette par kilomètre exploité. fr.	46,415 17	47,405 10	987 93
			Différence en plus pour 1873.
Dépense par kilomètre exploité fr.	53,429 88	28,417 65	5,012 21
			Différence en moins pour 1873.
Bénéfice par kilomètre exploité fr.	12,985 27	18,985 45	6,000 14

Recettes brutes kilométriques de l'ancien réseau comparées à celles des lignes reprises à la Compagnie des Bassins houillers.

Ancien réseau	{ 1873. fr. 57,904 41	} Différence en moins . . . fr. 2,771 72
	{ 1872. fr. 60,676 13	
Lignes des Bassins houillers	{ 1873. fr. 23,910 14	} Différence en plus . . . fr. 681 49
	{ 1872. fr. 22,998 65	

Ainsi les lignes des Bassins houillers, tout en donnant un produit brut plus élevé en 1873 qu'elles n'avaient apporté, en 1872, n'atteignent qu'une somme de 23,600 francs environ par kilomètre alors que les lignes de l'État rapportent encore 57,900 francs tout en accusant une diminution de recette de 2,700 francs au kilomètre à la même époque.

La hausse des charbons a fait monter le coût de l'exploitation kilométrique; il est facile de prévoir que le chiffre de 33,000 francs environ par kilomètre pourra subir certaines réductions; nous devons signaler aussi les économies sérieuses qui ont été apportées par le Ministre dans divers services et entre autres une réduction considérable sur les frais d'impressions, de bureau, etc. Nous savons qu'il tient la main à ce que la plus stricte économie soit apportée dans l'ensemble de l'exploitation.

(1) Page 19, § 3. *Trains*, même rapport.

(2) Page 26. Recette, dépense et bénéfice par annuité de travail. Rapport du Ministre des Travaux publics. Chemins de fer de l'État.

(3) Nous devons cependant faire remarquer que le rapport de la dépense à la recette brute, qui s'était élevé à 70.02 p. % pour l'année 1873, est descendu en 1874 à 67.89 p. %.

Ce qui nous rapproche de la moyenne des années 1870 à 1873, dont le rapport de la dépense à la recette est de 60.49 p. % et c'est ainsi que l'on a pu verser au Trésor pour l'amortissement, tous intérêts payés, 2,193,698 francs en 1874.

Mais nous avons cru utile de faire connaître une situation qui peut présenter de sérieux inconvénients pour l'avenir.

Nous constatons aussi avec satisfaction que l'ensemble des dépenses pour 1874 n'excédera pas les prévisions budgétaires et qu'au contraire la clôture des comptes donnera un boni d'un million environ (1). La Chambre reconnaîtra que le Ministre des Travaux publics tient à honneur de lui présenter des Budgets dont tous les éléments ont fait l'objet d'un examen approfondi.

Un membre de la troisième section engage le Gouvernement à examiner la question de savoir s'il ne serait pas avantageux de faire participer les employés des chemins de fer aux bénéfices de l'exploitation.

L'État pourrait, tout en profitant des économies réalisées sur les frais d'exploitation par les employés intéressés à exercer une surveillance plus minutieuse, augmenter les traitements sans avoir à supporter de nouvelles charges.

Cette question a déjà été soulevée au sein des Chambres législatives et notamment lors de la discussion du Budget des Travaux publics pour 1856 (2).

Le Gouvernement, à cette époque, repoussait absolument cette proposition comme inexécutable.

Elle était cependant, alors comme maintenant, appliquée aux machinistes qui reçoivent une prime d'économie sur la consommation de l'huile et du combustible, et aux chefs de trains qui reçoivent une prime d'exactitude pour la régularité de la marche des trains.

(1) CHEMINS DE FER. — Situation approximative des allocations budgétaires des sommes engagées, disponibles, en insuffisance et en instance sur les différents articles du Budget de l'exercice 1874.

DÉSIGNATIONS DES DÉPENSES et services.	MONTANT des allocations.	MONTANT DES SOMMES		
		engagées.	disponibles.	insuffisance.
Voies et travaux.	14,827,150	14,766,250	89,900	29,000
Traction et matériel	22,960,035	21,800,535	1,159,500	»
Transports	12,932,160	13,062,360	394,800	545,000
Services en général.	1,078,221	1,064,521	13,900	»
TOTAUX. fr.	51,797,566	50,695,466	1,658,400	554,000
		BALANCE BONI. . . . fr.	1,104,400	»

Situation approximative des allocations budgétaires des sommes engagées, disponibles, en insuffisance et en instance sur les différents articles du Budget de l'exercice 1874, arrêté au 26 mars 1875.

Postes	5,649,518	5,640,118	9,200	»
Télégraphes	2,599,415	2,294,415	105,000	»
Marine.	3,227,128	3,417,633	14,395	204,900

(2) Voir le Discours de M. Van Cromphaut, séance du 6 mai 1856, page 1333, et la Réponse de M. Dumon, Ministre des Travaux publics, page 1334.

Il serait peut-être difficile de généraliser cette mesure et de déterminer quelle peut être l'influence d'un garde-convoi ou d'un distributeur de coupons sur le produit de la ligne.

Mais il serait fort probablement très-avantageux de faire participer les employés supérieurs aux bénéfices de l'exploitation.

Nous avons un personnel d'élite à la tête de notre Administration des chemins de fer. Les employés supérieurs donnent tous les jours de nouvelles preuves de dévouement, de capacité et de désintéressement au-dessus de tout éloge. Nous ne pouvons craindre qu'ils se laissent entraîner par l'amour du lucre à négliger de faire exécuter les travaux d'entretien des voies ou du matériel en vue d'augmenter fictivement le produit net de l'exploitation; or ce danger, le seul que l'on puisse évoquer pour combattre l'application de ce principe, étant écarté, nous aurions la certitude de recruter et de conserver dans l'Administration les hommes les plus capables.

Ce serait certes un avantage précieux pour le pays que d'assurer à jamais le maintien de l'administration supérieure des chemins de fer à la hauteur de sa mission; la tâche devient de plus en plus pénible et laborieuse; il serait juste d'élever la rémunération au niveau de l'importance du service.

Nous engageons le Gouvernement à soumettre ce plan de réforme au plus sérieux examen.

Transports. — Service des voyageurs.

Les relations entre Bruxelles et les autres capitales de l'Europe deviennent tous les jours plus actives; le marché financier de Bruxelles prend un développement de plus en plus grand. Les relations commerciales de presque toutes les grandes villes de la Belgique s'étendent de plus en plus; toutes mesures qui pourraient avoir pour résultat de diminuer le temps et les frais qu'entraîne un déplacement, un voyage dans l'une des capitales de l'Europe serait accueillie avec reconnaissance par le pays.

Nous pourrions établir des relations beaucoup plus fréquentes entre Bruxelles et Paris s'il y avait une bonne organisation des trains de chemin de fer entre ces deux villes. La distance qui les sépare peut être facilement franchie en six heures. Des réductions de tarif ont été souvent accordées pour des voyages de plaisir, pour des fêtes.

Le Gouvernement devrait s'entendre avec la Compagnie du Nord pour l'organisation d'un convoi de vitesse quittant Bruxelles à 6 heures du matin, et entrant en gare à Paris à midi. Ce convoi pourrait quitter Paris à 6 heures du soir et rentrerait à Bruxelles à minuit.

Nous n'avons pas à faire valoir les avantages qui résulteraient pour les hommes de travail de cette faculté de pouvoir, dans une seule journée, faire le voyage et passer une après-midi tout entière dans un centre d'affaires aussi important que Paris.

Si le Ministre des Travaux publics pouvait obtenir des conditions de transport suffisamment réduites pour que le nombre de voyageurs des trois classes soit assez élevé, ce train, qui ne serait certes pas utilisé par les gens de

plaisir, donnerait des bénéfices aux administrations du Nord français et de l'État belge; et il augmenterait dans de fortes proportions les échanges de produit entre le commerce parisien et l'industrie nationale.

Tarifs des chemins de fer.

Un membre de la première section demande que le Gouvernement accorde aux transports des matières fertilisantes, pondéreuses et volumineuses, comme boues de villes, engrais pailleux, etc., les réductions de tarif dont jouissent les charbons, les fontes et les minerais à destination d'un port et déclarées à l'exportation.

Il y aurait un double avantage et pour les producteurs et pour les consommateurs dans l'application de ce tarif réduit.

Les villes pourraient vendre à un taux rémunérateur le produit du balayage des rues.

Les cultivateurs pourraient se procurer à de bonnes conditions certaines matières fertilisantes qui sont nécessaires, lorsqu'ils veulent appliquer à leur exploitation l'assolement des cultures industrielles ou des cultures intensives.

La troisième section demande s'il ne serait pas possible d'accorder une réduction de tarif aux voyageurs de la troisième zone; il désire savoir si les résultats du tarif des voyageurs de 1871 ne légitimeraient pas cette modification.

Dans la séance du 24 janvier dernier (1), un membre de la Chambre des Représentants a demandé un rapport sur le résultat du tarif des voyageurs de 1871.

La lettre du 24 mars 1873, adressée par M. le Ministre des Travaux publics à M. le Président de la section centrale, nous paraît répondre parfaitement à la demande de renseignement formulée par la troisième section.

« Bruxelles, le 16 mars 1873.

» *A Monsieur le Président de la section centrale.*

» **MONSIEUR LE PRÉSIDENT,**

» Dans la séance de la Chambre des Représentants en date du 24 février dernier, un membre de cette assemblée a demandé un rapport sur les résultats du tarif des voyageurs de 1871.

» Ces résultats, comme première application comparée au tarif précédent, ont été exposés en détail dans l'annexe XX du compte rendu de 1872 et ils sont renseignés de nouveau dans le compte rendu de 1873.

(1) M. SAINCTELETTE.

» Pour la première année, le nombre total de voyageurs a augmenté de près de 28 p. % — La recette totale s'est accrue de 5 p. %.

» Mais une augmentation de produit brut ne constitue pas la preuve d'un bénéfice.

» Il faut tenir compte de ce qu'eût été la recette, pendant la même année, d'après la progression probable du mouvement.

» Il faut également décompter la dépense qui doit être plus forte par suite d'un mouvement augmenté.

» Le rapport susmentionné a fait ces évaluations d'après les probabilités les plus modérées et il a conclu aux résultats suivants rapportés à une année entière :

» A courte distance, 3,663,000 voyageurs en plus (27 p. %) que si le tarif était resté le même; à distance moyenne, même mouvement, la taxe moyenne par voyageur n'ayant pas sensiblement varié;

» A longue distance, 126,000 voyageurs de moins (13 1/2 p. %);

» En recette générale, 741,000 francs de plus;

» En dépense probable, 672,000 francs de plus que si les tarifs n'avaient pas été modifiés et en tenant compte de la progression normale du nombre de voyageurs.

» D'où il résulte que le Trésor eût été constitué en perte si l'on avait poussé plus loin la réduction de tarif appliquée à la première zone soit aux 3/4 des voyageurs ou si l'on n'avait pas trouvé de compensation dans le relèvement du tarif à longue distance et dans la suppression de la reprise des billets aux frontières, dont profitaient les voyageurs internationaux.

» Ce point de départ établi par la comparaison des deux périodes ayant précédé et suivi immédiatement la dernière réforme, il reste à constater, par la progression graduelle à tarif égal, depuis 1872, que le tarif de 1871 a continué à profiter au très-grand nombre en exerçant une influence favorable sur les recettes.

» C'est ce que démontre le tableau ci-annexé.

» La progression de 1872 à 1874 est par année de 13 p. % quant aux voyageurs et de 7.6 p. % quant à la recette.

» De 1866 à 1870, à tarif égal et avec les extensions ordinaires du réseau, l'augmentation annuelle moyenne était 4.85 p. % sur le nombre de voyageurs et de 5 % sur la recette.

» L'augmentation de 29 p. %, de 1870 à 1871, doit être écartée à cause de l'extension considérable du réseau et de l'influence des événements de l'époque qui date de cette année.

» Cette comparaison, rapprochée du travail inséré au compte rendu de 1872, suffit pour faire apprécier les effets du tarif de 1871.

» Ajoutons qu'en 1873, sur 100 voyageurs, il y en a eu :

» pour la première zone . . .	84.23
» deuxième » . . .	12.60
» troisième » . . .	3.17
	100. »

» 84.23 sur 100 ont donc payé des taxes réduites; 12.60 sont demeurés en moyenne dans les mêmes conditions et 3 1/2 seulement ont eu à payer plus cher qu'autrefois.

» Il est encore à remarquer que le nombre des voyageurs de première classe est relativement beaucoup plus élevé dans la troisième zone.

» *Le Ministre des Travaux publics,*

» A. BEERNAERT. »

*Transports de voyageurs effectués en services, intérieur, mixtes
et internationaux réunis.*

	MOUVEMENT.	RECETTE	PRODUIT moyen.	Observations.
En 1874 (10 mois)	15,269,379	17,789,721 76	1.165	
En 1872 (—)	19,520,542	18,601,711 41	0.956	
Différence pour 1872	4,251,165	871,989 05	0.209	
	27.84 p. %	5 p. %	*	
En 1872 (l'année).	23,197,025	21,648,543 43	0.95	
En 1875 (—)	26,408,855	25,258,092 83	0.88	
Différence pour 1875	3,211,232	1,609,749 40	0.05	
	15.8 p. %	7.4 p. %	*	
En 1875 (10 mois)	22,271,627	19,049,289 48	0.896	
En 1874 (—)	24,081,236	21,513,502 32	0.801	
Différence pour 1874	2,709,609	1,564,012 84	0.035	
	12.2 p. %	7.8 p. %	*	
De 1872 à 1874 (à tarif égal).	13 p. %	7.6 p. %	*	

Le tableau ci-dessus compare les dix premiers mois de l'année, de 1871 à 1872, parce que le nouveau tarif a pris cours le 1^{er} novembre 1872.

Il compare l'année entière, de 1872 à 1873, afin de pouvoir être rapporté aux chiffres du compte rendu de 1873.

Enfin, il retourne à la période des dix premiers mois, de 1873 à 1874, parce que l'Administration n'ayant pas encore arrêté définitivement les comptes des mois de novembre et de décembre 1874, on n'a pu établir la comparaison sur une année entière

La troisième section engage le Gouvernement à ne pas restreindre l'usage du billet d'aller et de retour à une seule ligne, lorsque entre deux localités il existe un double service.

Cette faculté est déjà accordée aux voyageurs sur certaines lignes, cependant il ne doit pas être permis avec un billet direct de pouvoir faire un parcours kilométrique gratuit qui pourrait prendre des proportions assez considérables.

Le Gouvernement devrait faire imprimer sur les billets la faculté dont le voyageur peut jouir; dans ces conditions le contrôle ne serait pas plus difficile qu'il ne l'est aujourd'hui.

La troisième section demande aussi que l'on puisse prolonger le temps durant lequel les billets sont valables.

Nous pensons que cette faculté serait certainement favorable aux intérêts des voyageurs; nous croyons cependant que si le Gouvernement s'est refusé à l'octroi de cette demande qui lui a déjà été adressée, c'est qu'il est arrêté par des difficultés de contrôle, et surtout par un trafic illicite auquel peuvent donner lieu les billets d'aller et de retour.

1^{re} SECTION. — VOIES ET TRAVAUX.

ART. 57. — *Billes, rails, accessoires, etc.*

La section centrale, ayant demandé au Gouvernement s'il était vrai que l'emploi des rails en acier peut, tout en présentant des avantages sérieux au point de vue de la durée, offrir un certain danger par un bris accidentel, a reçu, à ce sujet, les renseignements suivants :

La moyenne des rails brisés pendant la période de 1871 à 1873 a été un peu plus élevée pour l'acier que pour le fer.

Mais il est à remarquer que les barres d'acier sont placées dans les parties de la voie les plus accidentées, dans les courbes et sur les sections où la circulation des trains est la plus active.

Une autre circonstance dont il faut également tenir compte c'est que les bris sont plus fréquents dans les parties de la voie récemment renouvelées et que, sur plusieurs sections, les renouvellements ont été effectués en rails d'acier.

L'Administration n'a eu à constater aucun accident qui ait eu pour cause le bris de l'un de ces rails.

5^e SECTION. — TRANSPORTS.

ART. 68. — *Camionnage, prise et remise à domicile des marchandises.*

La première section engage le Ministre à veiller tout particulièrement sur le service du camionnage et du déchargement des wagons dits à charges incomplètes.

Il arrive que des wagons contenant des marchandises à l'adresse de divers destinataires séjournent longtemps dans les gares de formation ou même dans les stations d'arrivée avant que la marchandise soit livrée au destinataire.

Cela se présente surtout lorsque les colis sont volumineux et offrent certaines difficultés de maniement.

Les expéditions de glaces (verreries) restent souvent en souffrance pour ce motif, soit que le personnel fasse défaut, soit que les devoirs multiples des chefs de gare les empêchent de s'occuper de ce détail.

Ces faits, qui se renouvellent assez souvent, peuvent porter préjudice aux recettes du chemin de fer.

Les expéditions se font avec plus de régularité, lorsqu'elles sont livrées aux soins d'un commissionnaire.

Or si l'Administration ne veille pas avec le plus grand soin à l'exactitude et à la promptitude de la délivrance des colis, elle verra grandir l'importance d'une exploitation concurrente qui la prive déjà d'une part de bénéfices assez considérables.

Nous croyons devoir appeler l'attention du Gouvernement sur le rapport présenté à la Chambre par la Commission permanente de l'Industrie au sujet d'un nouveau système de tarification pour le transport des petites marchandises par le chemin de fer de l'État ⁽¹⁾.

L'honorable rapporteur, dans un travail complet et des plus concluants, démontre que l'État pourrait, tout en accordant de fortes réductions sur les frais de transport, augmenter considérablement le produit des petites marchandises.

Il est évident que le Gouvernement doit rechercher tous les moyens de rendre le chemin de fer accessible directement au commerce en supprimant toutes les conditions qui rendent en réalité obligatoire le concours d'agents étrangers ⁽²⁾.

Aujourd'hui si nous ne portons pas remède à la situation, le commissionnaire deviendrait l'intermédiaire obligé entre l'expéditeur et le destinataire.

Nous donnons aux Annexes un rapport plus complet sur la question des tarifs des petites marchandises. (Voir annexe II) ⁽³⁾.

Nous n'insisterons pas non plus sur les observations qui ont été faites à l'occasion de la discussion du Budget des Voies et Moyens, sur l'influence que les tarifs des chemins de fer peuvent exercer sur l'approvisionnement des marchés et le prix des denrées alimentaires fournies par le commerce d'importation.

Des observations avaient déjà été présentées dans le même ordre d'idées lors de la discussion de la loi sur la libre entrée des denrées alimentaires. Un membre avait appelé l'attention du Gouvernement sur la nécessité de permettre, non pas seulement aux importateurs, mais aussi aux producteurs,

(1) Rapport de M. DECAMPS, séance du 18 juin 1875.

(2) Rapport de M. DECAMPS. Discours de M. FRÈRE-ORRAN, Ministre des Travaux publics. séance du 25 janvier 1848.

(3) Nous devons ajouter qu'un membre de la section centrale, qui n'avait pas assisté à la discussion de cette question, a fait ses réserves, sur ce sujet, lors de la lecture du présent rapport.

aux cultivateurs belges, d'employer le chemin de fer pour les expéditions vers es marchés principaux.

On a signalé depuis, à différentes reprises, les anomalies de tarif qui surchargent les produits alimentaires les plus communs de frais de transport tout à fait exagérés.

Mais comme le Gouvernement se propose de refondre les tarifs, de les mettre plus en rapport avec les besoins nouveaux que les facilités de communications ont fait naître, il ne nous paraît pas nécessaire de reprendre tout un examen de détail, qui serait inopportun.

Stations des chemins de fer.

La section centrale engage le Gouvernement à faire exécuter les travaux destinés à créer ou à améliorer les installations des stations dont les bâtiments ou les voies de garages sont devenus insuffisants.

Dans certains centres populeux, ou bien à certains croisements de lignes, le nombre des voyageurs est devenu si considérable qu'ils ne peuvent plus trouver tous un abri dans les salles d'attente; ils sont obligés de rester exposés aux intempéries de l'air ou de se réfugier dans les magasins au préjudice du service.

Cette situation demande un prompt remède.

Les lignes concédées laissent encore plus à désirer, sous ce rapport, que les lignes de l'État.

Il faudrait, à Ottignies notamment, un abri pour les voyageurs qui changent de train, c'est le point de rencontre des lignes de Charleroi à Louvain, Nivelles à Wavre, Bruxelles à Namur; des trains se dirigent plusieurs fois le jour vers ces villes; il se fait entre eux un échange de voyageurs considérable; il serait à désirer que ce transbordement pût s'opérer dans de meilleures conditions.

4^e SECTION. — POSTES.

La section centrale voudrait voir se généraliser la double distribution dans toutes les communes où il y a un mouvement minimum de 25 lettres par jour en moyenne.

Déjà ce service double existe dans beaucoup de communes. Il n'y a pas lieu de faire des distinctions et la section centrale voudrait que la seconde distribution fût établie dès que la moyenne minimum est atteinte.

5^e SECTION. — TÉLÉGRAPHES.

Déjà lors de l'examen du Budget de 1871 la section centrale avait cru devoir demander au Gouvernement s'il se proposait d'établir des appareils

télégraphiques dans toutes les stations et de les mettre à la disposition du public.

Le Gouvernement répondit alors qu'il n'était pas en mesure de doter en une fois toutes les gares des appareils nécessaires. Mais il était à présumer, pensait-il, que, suivant une progression graduelle et proportionnelle aux besoins véritables, le vœu de la section centrale serait accompli dans un avenir plus ou moins prochain.

Il importe, en effet, que les produits d'un bureau couvrent, à peu près au moins, les frais qui résultent non-seulement de l'établissement des appareils, mais de l'augmentation inévitable du personnel de la gare.

Dans ces limites, la section centrale chargée de l'examen du Budget de 1875 engage le Gouvernement à se montrer très large dans la création de bureaux télégraphiques. Les services qu'ils rendent au public sont trop évidents pour que nous devions justifier ce vœu.

6^e SECTION. — MARINE.

La sixième section a exprimé le désir de connaître le relevé des recettes *par catégorie* de chaque branche du service de la marine.

Les recettes de la marine par branche de service sont renseignées dans le compte rendu présenté aux Chambres pendant la dernière session.

Voici d'après ce document les résultats obtenus en 1873 :

SERVICES.	RECETTES.
Malles-postes entre Ostende et Douvres fr.	1,044,833 35
Pilotage	1,434,488 89
Remorque.	13,272 50
Phares et fanaux	459,818 89
Passage d'eau.	40,436 60
Police maritime.	100,525 14
	<hr/>
TOTAL. . . . fr.	5,073,428 57

Nous ne pouvons donner les chiffres correspondants pour l'exercice 1874, le compte rendu des opérations durant cette année n'ayant pas été publié.

CHAPITRE VIII.

SERVICES EN GÉNÉRAL (CHEMINS DE FER, POSTES, TÉLÉGRAPHES ET MARINE).

ART. 88. — *Secours exceptionnel aux ouvriers, etc.*

Le Gouvernement demande la somme de 25,500 francs pour secours à des employés veuves, ou familles d'employés, ainsi qu'aux agents payés sur salaires ou à leurs familles qui ne peuvent être pensionnés.

La section centrale verrait avec plaisir majorer les sommes accordées aux victimes des accidents ou à leurs familles. Leur situation est trop intéressante pour qu'on puisse se contenter du maigre secours qui leur est attribué aujourd'hui.

Aussi ne doutons-nous point qu'à l'avenir le Gouvernement prendra les mesures qui sont dictées par l'humanité.

La Chambre a renvoyé à l'examen de la section centrale diverses pétitions qui lui avaient été adressées. Ces pétitions sont déposées sur le bureau de la Chambre pendant la discussion du Budget et transmises ensuite à M. le Ministre des Travaux publics.

Les articles qui ne sont pas mentionnés ci-dessus ont été adoptés sans discussion. L'ensemble du Budget fixé à la somme de 82,589,505 francs est voté à l'unanimité des membres présents. La section centrale en propose l'adoption.

Le Rapporteur,

LÉON TSERSTEVENS.

Le Président,

P. TACK.

NB. Voir les pétitions à l'Annexe I.

Page 12, ligne 5, il faut lire : 1873, au lieu de : 1872.

Même page, ligne 23: il faut lire: Les routes construites grâce à l'intervention de l'État, sont souvent vite défoncées faute, etc., au lieu de : Les routes construites, etc.

ANNEXES.

ANNEXE A.

Amendements au projet de Budget du Ministère des Travaux publics de l'exercice 1875.

NOTE EXPLICATIVE.

Le projet de Budget des Travaux publics, pour l'exercice 1875, déposé au mois de février 1874, a été arrêté provisoirement et sous réserve de revision ultérieure, à la somme de fr. 83,670,567 »

Comparé au Budget de 1874, proposé à 84,806,816 francs,
et qui a été voté au chiffre réduit de fr. 84,345,216 »

il présente une diminution de fr. 674,649 »

La révision à laquelle ce projet de Budget a été soumis, a permis d'y introduire divers amendements qui se résument en une nouvelle diminution de fr. 1,281,264 »

Soit une diminution totale de fr. 1,955,913 »

sur le Budget voté pour l'exercice 1874.

La nouvelle réduction de 1,281,264 francs se décompose comme il suit :

SERVICES.	BUDGET PRIMITIF.	BUDGET AMENDÉ.	DIFFÉRENCES AU BUDGET DE 1875, AMENDÉ.	
			Augmentation.	Diminution.
Administration centrale	1,677,425 •	1,692,915 •	15,490 •	—
Ponts et chaussées	9,494,269 •	9,870,001 •	584,822 •	—
Chemins de fer, etc.	71,960,363 •	70,278,787 •	—	1,681,576 •
Autres services	538,510 •	538,510 •	—	—
TOTAL. . . fr.	83,670,567 •	82,380,303 •	400,312 •	1,681,576 •
DIMINUTION TOTALE. fr.			1,281,264 •	

Le projet de Budget de 1875 ayant dû être formé avant le vote de celui de 1874, on y a inscrit, à la suite des articles des sections concernant le chemin de fer, des allocations spéciales pour les *lignes du Luxembourg*, sous réserve d'en faire ultérieurement la répartition entre ces divers articles.

Les lignes du Luxembourg étant aujourd'hui fusionnées avec l'ensemble du réseau de l'État, les dépenses qui les concernent ont été réunies à celles afférentes aux divers services correspondants.

CHAPITRE 1^{er}. — ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 2. — Traitements des fonctionnaires et employés.

Litt. A. — *Secrétariat général* (pas de changement) . . . fr. 111,150 »

Litt. B. — *Régie*. — L'allocation portée au projet de Budget
est de. 52,000 »

Il y a lieu de l'augmenter :

1° D'une somme de fr. 7,200 »

A REPORTER. fr. 2,700 » 25,000 »

REPORT. . . . fr. 2,700 » 25,000 »

transférée de l'article 6^{me} pour trois agents chargés des fonctions de contrôleur-payeur sur les lignes du Luxembourg;

2° D'une somme de 2,550 »
destinée à accorder le traitement prévu par l'arrêté organique à des contrôleurs-payeurs qui se trouvent dans les conditions voulues pour l'obtenir;

3° D'une somme de 3,250 »
pour l'adjonction d'un contrôleur-payeur que rend nécessaire l'extension du service de la régie.

ENSEMBLE . . . fr. ————— 13,000 »

De sorte que l'allocation totale pour le service de la régie doit être portée à fr. 65,000 »

Litt. C — *Ponts et chaussées*. — Allocation primitive. . fr. 152,000 »

Une augmentation de 3,200 »

nécessaire pour rémunérer deux nouveaux commis, porte le crédit de ce littéra à fr. 155,200 »

Litt. D. — *Chemins de fer, postes, télégraphes, marine*. —
Au projet de Budget primitif, il a été porté à ce littéra un crédit de fr. 835,615 »

Il doit être augmenté :

1° D'une somme de 127,100 »
transférée de l'article 6^{me} pour les traitements des fonctionnaires et employés de l'Administration centrale du chemin de fer du Luxembourg;

2° D'une somme de 2 000 »
pour la transformation d'un emploi de commis-chef en celui de chef de bureau, et d'un emploi de commis en celui de commis-chef au service des renseignements et de la statistique

L'allocation totale du litt. D doit donc être portée à . . fr. 964,715 »

Litt. E — *Chemins de fer concédés* — L'allocation est maintenue au chiffre de fr. 36,000 »

ART. 3. — *Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés.*

Allocation	fr.	47,700	»
à transférer de l'article 6 ^{bis} une somme de		5,550	»
		<hr/>	
Le crédit demandé à cet article s'élève donc à	fr.	53,250	»
		<hr/>	

ART. 4. — *Traitements des huissiers, messagers, concierges, et salaires des hommes de peine, etc.*

L'allocation portée au premier projet de Budget est de . fr. 121,000 »

Il y a lieu d'y ajouter :

1° Un transfert de l'article 6 ^{bis}		15,000	»
2° Une somme de		2,000	»
destinée à augmenter quelques salaires tout à fait insuffisants.			
		<hr/>	
Allocation nouvelle.	fr.	138,000	»
		<hr/>	

Cette somme se subdivise comme il suit :

Secrétariat général, etc.	fr.	50,000	»
Chemins de fer, postes, télégraphes, marine.		88,000	»
		<hr/>	
TOTAL.	fr.	138,000	»
		<hr/>	

ART. 5. — *Matériel, fournitures de bureau, chauffage, éclairage, mobilier, etc.*

L'allocation primitivement demandée était de fr. 105,000 »

Elle doit être augmentée d'une somme de 10,000 »

TOTAL. fr. 115,000 »

transférée de l'article 89^{bis} (*Services en général; lignes du Luxembourg*) pour les dépenses de matériel de cette branche de l'Administration centrale. Le crédit de l'article 5 avait été réduit de 15.000 francs au Budget de 1874; l'organisation d'un service d'économat, qui a produit déjà des résultats avantageux, rend possible une nouvelle réduction de 5,000 »

de sorte que l'allocation de l'article 5 serait définitivement fixée pour 1875, à fr. 110,000 »

ART. 6. — *Honoraires des avocats du Département.*

L'allocation primitivement fixée à fr.	33,600 »
comme aux Budgets précédents, doit être augmentée d'une somme de	5,000 »
transférée de l'article 6 ^{bis} .	
TOTAL. fr.	<u>38,600 »</u>

ART. 6^{bis}. — *Lignes du Luxembourg.*

D'après ce qui précède, l'allocation de fr. 162,360 »
qui figure sous cette rubrique au projet de Budget déposé en
février 1874, est répartie par voie de transfert entre les arti-
cles 2, 3 et 4 à concurrence de 159,850 francs.

Le surplus, soit 2,510 francs étant transféré à l'article 65, l'article 6^{bis} doit
être supprimé.

CHAPITRE II. — PONTS ET CHAUSSÉES. — BÂTIMENTS CIVILS.

1^{re} SECTION. — ROUTES

Art. 7. — *Entretien ordinaire des routes et entretien de nouvelles sections
en 1875.* — La partie de l'allocation figurant à l'article 7 du projet de Budget
pour ce service, a été fixée à 2,449,000 francs. Il y a lieu de l'augmenter de
30,000 francs, et conséquemment de la porter à 2,479,000 francs, afin de
pourvoir à l'entretien, en 1875, de diverses routes concédées, et notamment
de celle de la Vesdre, qui seront probablement reprises par l'État.

2^e SECTION. — BÂTIMENTS CIVILS

ART 10. — *Travaux extraordinaires à exécuter à divers bâtiments civils.*
— L'allocation portée au premier projet de Budget est de 220,000 francs ;
elle présentait sur le crédit voté pour 1874 une réduction de 120,000 francs.
Mais, depuis la formation de ce Budget, la nécessité a été constatée de solli-
citer trois nouveaux crédits, s'élevant ensemble à 69,000 francs, pour l'exé-
cution des travaux désignés ci-après :

1^o *Hôtel de la Cour des comptes.* — Un crédit de 15,000 francs est indis-
pensable pour terminer les travaux d'appropriation des locaux destinés au
dépôt des archives de la Cour des comptes, dont une partie se trouve actuel-
lement à l'ancien hôtel d'Assche.

2^o *Placement de paratonnerres sur des bâtiments civils.* — La dépense à
faire pour établir des paratonnerres sur différents bâtiments civils qui n'en
sont pas encore pourvus, est évaluée à 40,000 francs. L'utilité n'en saurait
être contestée.

3^o *Construction d'un bâtiment pour le service de la douane, à Mazée.* — Le
Département des Finances a signalé la nécessité de faire construire un

bâtiment pour le service de la douane, à Mazée, province de Namur. La dépense est évaluée à 14,000 francs.

Ces trois nouveaux crédits portent à 289,000 francs l'allocation demandée à l'article 10 du Budget.

3^e SECTION. — SERVICE DES CANAUX ET DES RIVIÈRES.

ART. 12. — <i>Meuse</i> . — L'allocation primitivement demandée est de	fr.	39,000	»
Il est nécessaire de l'augmenter de		81,000	»
et de la porter, par conséquent, à	fr.	120,000	»

L'augmentation est destinée à l'exécution des ouvrages ci-après :

1 ^o Établissement d'un port, à Jambes.	fr.	60,000	»
Ce travail est sollicité par la commune de Jambes. Après examen, le comité des ponts et chaussées en a reconnu la nécessité, et il a récemment adopté un projet dont l'exécution coûtera la somme renseignée ci-dessus.			
2 ^o Construction d'un port, à Namèche.	fr.	21,000	»
La nécessité de cet ouvrage a été également reconnue. Le plan proposé n'est pas encore définitivement adopté, mais d'après l'estimation qui a été faite de l'avant-projet, une somme d'environ 21,000 francs suffira pour l'exécuter.			

ART. 13. — *Rivière et canal de l'Ourthe*. — Un crédit de 38,400 francs a été porté, sous l'article 104, au Budget de 1874, pour l'exploitation du canal de l'Ourthe, reprise par l'État. Dans cette somme, le personnel était compris pour 26,400 francs; les travaux pour 12,000 francs. La première de ces deux allocations est rattachée aux articles 43 et 44 (voir ci-après).

Les crédits pour travaux d'entretien et d'amélioration renseignés aux articles 11 et 13 du Budget, en ce qui concerne l'Ourthe, suffiront pour faire face aux dépenses, sans augmentation; mais il y a lieu de modifier le libellé relatif à ce cours d'eau, afin de prévenir toute difficulté quant à l'imputation des dépenses.

ART. 15. — *Canal de Maestricht à Bois-le-Duc*. — Dans sa session de 1873, le Conseil provincial du Limbourg, adoptant une proposition de plusieurs de ses membres, a chargé la Députation permanente de demander au Gouvernement la prompte exécution de travaux d'agrandissement des bassins de Lanklaer, de Rekheim et de Smeermaes.

Aucune allocation pour cet objet n'a été portée au projet de Budget de 1873, l'instruction de cette affaire n'étant pas terminée au mois de février 1874. — Aujourd'hui que la nécessité des travaux sollicités est reconnue, il y a lieu d'augmenter de 33,000 francs l'allocation primitive et, par conséquent, de la porter à 63,000 francs.

Comme les travaux à exécuter ne pourront se faire que pendant la baisse d'eau qui aura lieu en 1875, et comme il s'écoulera probablement plusieurs années après cette baisse, avant qu'on en opère une nouvelle, il importe que l'adjudication des travaux puisse avoir lieu cette année.

ART. 22. — *Escaut*. — Le crédit demandé à cet article est de 98,400 francs. Il y a lieu de le porter à 128,400 francs. L'augmentation de 30,000 francs est jugée nécessaire pour faire face aux dépenses à résulter de la continuation des travaux de rectification de la *Petite-Rivière*, ouvrage dont la dépense totale est évaluée à 180,000 francs.

La moitié des travaux sera entreprise cette année; l'autre moitié sera exécutée en 1876.

ART. 32. — *Rupel*. — Le crédit primitivement demandé au projet de Budget est de 5,500 francs.

Il a été reconnu qu'on pouvait, sans inconvénient, le réduire à 3,000 francs, soit une diminution de 2,500 francs.

PORTS ET COTES.

TRAVAUX D'AMÉLIORATION.

ART. 38. — *Port d'Ostende*. — Trois crédits, s'élevant ensemble à 215,000 francs, ont été portés au premier projet de Budget.

Il y a lieu d'y ajouter un quatrième crédit de 27,000 francs, destiné à satisfaire à une demande, reconnue fondée, de la Chambre de commerce d'Ostende, tendante à ce que l'État fasse établir un gril de carénage sur le banc d'échouage à l'est du port. Le crédit total de l'article 38 serait ainsi porté à 242,000 francs.

ART. 41. — *Phares et fanaux*. — L'Administration a constaté la nécessité d'établir un fanal à Heyst et de modifier le système d'éclairage au phare d'Ostende; la dépense est évaluée respectivement à 2,200 francs et à 3,500 francs, soit une augmentation de 5,700 francs, qui porterait de 1,000 francs à 6,700 francs l'allocation de l'article 41 du Budget.

3^e. SECTION. — PERSONNEL DES PORTS ET CHAUSSÉES

ART. 43. — *Traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, etc.* — L'allocation primitivement demandée à cet article du Budget est de fr. 823,900 »

Il est nécessaire de l'augmenter de 27,700 »

et par conséquent de le porter à 851,600 »

pour faire face aux dépenses ci-après :

<i>A.</i> — Traitements et indemnités de cinq conducteurs nouveaux à nommer pour le service des chemins de fer à construire par la Société des Bassins houillers, à 2,500 francs l'un.	12,500 »
<i>B.</i> — Admission au service de l'État d'un ingénieur et d'un conducteur qui étaient attachés au service de l'Ourthe reprise par l'État (transfert d'une partie du crédit de 26,400 francs qui figurait à l'article 104 du Budget de 1874).	9,400 »
<i>C.</i> — Augmentation des indemnités de bureau et de déplacement des ingénieurs et conducteurs attachés au service des chemins de fer des Bassins houillers, les indemnités actuelles n'étant pas en rapport avec les frais qu'elles sont destinées à couvrir.	3,800 »
TOTAL ÉGAL.	27,700 »

(Les sommes reprises sous les litt. *A* et *C* constituent des charges temporaires.)

ART. 44. — *Traitements et indemnités des chefs de bureau, des commis, etc.*
— L'allocation portée au premier projet de Budget est de fr. 788,369 »

Les nécessités du service obligent le Département à solliciter les augmentations ci-après :

<i>A.</i> — Traitements de trois commis à 1,500 francs pour le service des chemins de fer à construire par les Bassins houillers.	4,500 »
<i>B.</i> — Traitements de quinze surveillants temporaires pour le même service à 1,800 francs ($\frac{3}{4}$ de la dépense de 27,000 francs).	20,250 »
<i>C.</i> — Traitements des éclusiers, pontonniers, etc., passés au service l'État par suite de la reprise de l'Ourthe (transfert d'une partie du crédit de 26,400 francs qui figurait à l'article 104 du Budget de 1874).	17,000 »
<i>D.</i> — Traitements des gardes, éclusiers et pontonniers à nommer à la dernière section du canal de St-Job in 't Goor.	8,500 »
<i>E.</i> — Traitements des éclusiers et aides à nommer pour les barrages de Hun et de Houx sur la Meuse ($\frac{3}{4}$ de la dépense de 5,200 francs).	3,900 »
<i>F.</i> — Traitements d'un éclusier et d'un aide pour le barrage de Berchem, sur l'Escaut.	1,500 »
<i>G.</i> — Traitements de deux pontonniers à nommer, l'un pour le pont en construction sur la Lys à Courtrai, l'autre pour le pont existant dans la même ville ($\frac{3}{4}$ de la dépense de 1,600 francs).	1,200 »
A REPORTER.	56,850 »

REPORT. fr.	56,850 »
<i>H.</i> — Traitement d'un quatrième aide-éclusier à nommer pour l'écluse des bassins de commerce à Ostende (2/3 de la dépense de 800 francs).	600 »
<i>I.</i> — Indemnité à payer aux fermiers des ponts établis sur le canal de Nieupoort à Dunkerque, sur l'Yser, la Lys et le canal de Gand à Bruges	1,972 »
<i>J.</i> — Traitement d'un garde-rivière pour le service de la Lys	1,000 »
<i>K.</i> — Traitement d'un garde-digues pour la surveillance des digues du Zwyn.	1,500 »
TOTAL. fr.	61,922 »
Cette somme ajoutée au crédit primitif de	788,369 »
porte l'allocation demandée au Budget amendé à fr.	850,291 »

CHAPITRE IV.

Chemins de fer, Postes, Télégraphes, Marine.

Dans le courant de l'année 1874, le réseau du chemin de fer s'est successivement agrandi par la mise en exploitation de diverses sections comportant ensemble une étendue de quarante kilomètres. D'autre part, l'état d'avancement des travaux de construction des nouvelles lignes et notamment de celles à établir par la Société des bassins houillers, autorise à croire que, dans le cours de l'année 1875, diverses sections dont le développement kilométrique est assez considérable, pourront également être exploitées.

Il y aura donc lieu de pourvoir aux dépenses que nécessiteront ces diverses extensions. Toutefois, malgré cette cause nouvelle d'accroissement de dépenses, l'ensemble des amendements proposés au chapitre IV se résume en une diminution totale de 2,447,500 francs sur le Budget voté pour l'exercice 1874 (y compris les lignes du Luxembourg)

Le tableau ci-après indiqué, par catégorie de services, les modifications apportées au projet de Budget déposé au mois de février 1874 pour l'exercice 1875.

SERVICES.	BUDGET	BUDGET	DIFFÉRENCES	
	PRIMITIF.	AMENDE.	AU BUDGET DE 1875, AMENDÉ.	
Voies et travaux.	16,420,540 »	15,407,012 »	Augmentation. —	Diminution. 1,021,428 »
Traction et matériel	27,408,535 »	27,649,500 »	241,595 »	—
Transports	15,211,795 »	14,902,537 »	—	309,256 »
Postes	6,149,638 »	5,668,598 »	—	481,260 »
Télégraphes	2,450,415 »	2,462,215 »	51,800 »	—
Marine.	5,115,528 »	5,075,468 »	—	40,060 »
Services en général	1,215,094 »	1,112,527 »	—	102,767 »
TOTAL. . . fr.	71,060,565 »	70,278,787 »	275,105 »	1,054,771 »
DIMINUTION TOTALE. fr			1,681,576 »	

SECTION I^{re}. — VOIES ET TRAVAUX.

ART. 55. — *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.* — Le crédit demandé est de fr. 941,540 »

Celui qui avait été primitivement proposé était de 831,640 »

DIFFÉRENCE EN PLUS. . . fr. 109,900 »

Cette somme comprend :

1° Un transfert de l'art. 58^{bis} fr. 105,700 »

2° Une augmentation de 4,200 »

TOTAL ÉGAL. . . fr. 109,900 »

Le transfert concerne les traitements du personnel des lignes du Luxembourg attaché au service des voies et travaux. L'augmentation est demandée pour rémunérer, en 1875, quatre nouveaux commis à 1,600 francs, dont la nomination est rendue indispensable par l'accroissement incessant du travail.

Le complément de ce crédit jusqu'à concurrence de 6,400 francs, soit 2,200 francs, sera porté au Budget de 1876.

ART. 56. — <i>Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.</i>	
— Crédit demandé	fr. 6,721,200 »
Le crédit pétitionné au Budget primitif était de	5,888,880 »
	<hr/>
DIFFÉRENCE EN PLUS.	fr. 832,320 »
Déduction faite d'un transfert de l'art. 58 ^{bis} pour le personnel ouvrier des lignes du Luxembourg, à concurrence de	fr. 669,340 »
	<hr/>
il reste une augmentation de	fr. 162,980 »
	<hr/>

Qui sera affectée :

1° Au personnel ouvrier des lignes nouvelles, à concurrence de	88,400 »
moitié environ de la somme de 166,760 francs prévue pour une année entière;	
2° A l'extension du personnel du réseau actuel, dans la proportion de	fr. 23,860 »
pour les lignes du Luxembourg; et de	48,720 »
pour les autres lignes exploitées par l'État	<hr/> 74,580 »
	<hr/>
TOTAL ÉGAL.	fr. 162,980 »
	<hr/>

ART. 57. — <i>Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie.</i>	
— Crédit primitif	fr. 5,658,850 »
Crédit nouveau	5,230,002 »
	<hr/>
DIFFÉRENCE EN MOINS.	fr. 428,848 »
Indépendamment d'un transfert de l'article 58 ^{bis} , à concurrence de	864,800 »
	<hr/>
ce qui porte la réduction totale à	fr. 1,293,648 »
	<hr/>

Cette diminution est due, en partie, à la baisse qu'ont subie les prix des fers et autres matériaux nécessaires au renouvellement et à l'entretien des voies ferrées.

ART. 58. — <i>Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, etc.</i>	
— Crédit demandé	fr. 2,515,170 »
Le crédit primitivement sollicité était de	1,860,580 »
	<hr/>
DIFFÉRENCE EN PLUS.	fr. 654,590 »
Si l'on en retranche une somme de	549,550 »
	<hr/>
transférée de l'article 58 ^{bis} pour les lignes du Luxembourg, il reste une augmentation de	fr. 105,040 »
	<hr/>

rendue nécessaire par la mise en exploitation de lignes nouvelles, dont l'entretien, dans les premiers temps, exige toujours des travaux de consolidation exceptionnels.

ART. 58^{bis}. — *Lignes du Luxembourg*. — Le crédit de 2,189,590 francs, qui figurait sous cet article au Budget primitif, est réparti entre les quatre articles précédents et doit, par conséquent, disparaître du Budget définitif.

2^e SECTION. — TRACTION ET MATÉRIEL.

ART. 59. — <i>Traitements et indemnités</i> . — Le crédit pétitionné au Budget amendé est de	fr.	866,190 »
Il était au Budget primitif de		747,990 »
		118,200 »
	DIFFÉRENCE EN PLUS.	fr. 118,200 »
Déduction faite d'un transfert de	fr.	109,700 »
de l'article 63 ^{bis} (<i>Lignes du Luxembourg</i>) il reste une augmentation de	fr.	8,500 »

dont voici la justification :

Transformation d'emplois de vérificateur, de commis-chef et de commis, en emplois de contrôleur, de chef de bureau et de commis-chef	fr.	5,800 »
Nomination d'un sous-ingénieur		2,800 »
— de cinq commis	fr.	8,000 »
		14,600 »
	TOTAL.	fr. 14,600 »

Ces mesures ne pouvant être prises qu'après le vote du Budget de 1875, il n'est porté à celui-ci qu'une somme de fr. 8,000 » sauf à comprendre le complément de fr. 6,600 au Budget de 1876.

Frais de déplacement, d'intérim, etc.		500 »
		8,500 »
	TOTAL ÉGAL.	fr. 8,500 »

ART. 60. — <i>Salaires</i> . — Le crédit primitivement demandé était de	fr.	8,828,600 »
Il est porté, au Budget amendé, à		10,955,170 »

DIFFÉRENCE EN PLUS. . . . fr. 2,126,570 »

Dans cette somme sont compris deux transferts, l'un de		1,494,600 »
de l'article 63 ^{bis} ; l'autre de		86,400 »
de l'article 70 ^{bis} (<i>Lignes du Luxembourg</i>) ensemble	fr.	1,581,000 »
L'augmentation réelle est donc de	fr.	545,570 »

Comme on l'a fait remarquer antérieurement, les réparations à effectuer au matériel roulant deviennent chaque année plus nombreuses et plus importantes. Cet état de choses résulte de ce qu'une bonne partie des locomotives et des wagons ont été mis en service à une époque déjà éloignée et de ce que leur parcours a dû être notablement augmenté dans ces dernières années, pour faire face à l'accroissement constant du trafic.

Cette cause et l'extension que prend sans cesse le réseau de l'État, par suite de la mise en exploitation de nouvelles lignes, obligent l'Administration à augmenter les moyens de production des ateliers existants et à en établir de nouveaux.

Le crédit sollicité a pour objet de pourvoir à ces diverses nécessités en ce qui concerne le personnel, et à couvrir la dépense résultant de l'admission des machinistes et chauffeurs chargés de desservir les trains établis ou à établir sur les lignes nouvelles, ainsi que des ouvriers préposés au service de l'éclairage et à la visite des voitures, wagons, etc.

ART. 61. — *Primes d'économie et de régularité.* — La somme demandée au premier projet de Budget était de fr. 245,995 »
elle est portée à 345,995 »

Soit une différence en plus de fr. 100,000 »

provenant d'un transfert de l'article 63^{bis} (*Lignes du Luxembourg*).

ART. 62. — *Combustible et autres objets de consommation.* — Crédit primitif. fr. 5,566,500 »
Crédit nouveau 7,551,550 »

DIFFÉRENCE EN PLUS. fr. 1,985,250 »

En tenant compte d'un transfert de l'article 56^{bis}, à concurrence de 2,150,000 »

Cet article, malgré l'extension du parcours des locomotives, présente une diminution de fr. 164,750 »

due à la baisse du prix des charbons, des huiles, etc.

ART. 63. — *Entretien, réparation et renouvellement du matériel.* — Le crédit demandé à cet article était primitivement de fr. 6,892,550 »

Le crédit nouveau étant de 7,955,025 »

il y a donc une différence en plus de fr. 1,040,675 »

Mais une somme de 1,275,000 »

étant ici transférée de l'article 65^{bis} (*Lignes du Luxembourg*) il y a, en réalité, une diminution de fr. 234,325 »

ART. 63^{bis}. — Cet article, relatif aux lignes du Luxembourg, comportait au Budget primitif un crédit de fr. 5.129,500 »

Par suite de la répartition qui en est faite entre les articles 59 à 63, il doit disparaître du Budget définitif.

3^e SECTION. — TRANSPORTS.

ART. 64. — *Traitements*. — Il a été demandé au Budget primitif une allocation de fr. 5,169,500 »

Cette allocation est portée au Budget amendé à la somme de . 6,076,567 »

Soit une différence en plus de. fr. 906,867 »

Déduction faite :

1^o D'un transfert de l'article 70^{bis} (*Lignes du Luxembourg*) fr. 710,700 »

2^o D'un transfert de l'article 65 37,800 »
représentant le salaire de 55 gardes à l'essai à payer sur cette allocation.

ENSEMBLE. . . fr. 748,500 »

Il reste à justifier une augmentation de fr. 158,567 »

Elle est due aux extensions et modifications des cadres indiquées ci-après :

(*Ancien réseau*) :

55 commis fr. 56,000 »

10 chef-gardes remplaçant autant de gardes 5,000 »

2 chefs-facteurs 3,800 »

10 facteurs 14,000 »

Création de bureaux. 24,000 »

Relèvement de la classification de certaines stations 25,000 »

TOTAL. . . fr. 125,800 »

réduit aux $\frac{2}{3}$ pour 1875, soit. fr. 83,867 »

Somme nécessaire pour régulariser la position de 55 gardes à l'essai pour lesquels est prévu le transfert indiqué ci-dessus (moitié de la dépense de 11,200 francs) 5,600 »

TOTAL pour l'ancien réseau. fr. 89,467 »

REPORT. fr. 89,467 »

(Lignes nouvelles) :

30 commis	fr.	48,000	»
10 chefs gardes		19,000	»
20 gardes		28,000	»
2 chefs-facteurs		5,800	»
10 facteurs		14,000	»
Création de bureaux		15,000	»
TOTAL. . fr.		127,800	»

Réduit à la moitié pour 1873	fr.	63,900	»
Frais d'intérim, changements de résidence.		5,000	»
		<u>68,900</u>	»

TOTAL ÉGAL à l'augmentation. fr. 158,367 »

ART. 65. — Salaires, etc. — Crédit primitif. fr. 4,527,960 »

Ce crédit doit être augmenté :

1° D'un transfert de	fr.	440,000	»
de l'art. 70 ^{bis} (Lignes du Luxembourg) ;			
2° D'un transfert de		2,510	»
de l'art. 6 ^{bis} (Administration centrale du Luxembourg) ;			
3° D'une somme de		107,500	»
(dont 82,500 francs pour les lignes nouvelles) destinée à rémunérer les nouveaux agents à nommer.			

ENSEMBLE fr. 550,010 »

Mais, d'autre part, il faut en déduire le montant des salaires de trente-cinq gardes à l'essai, soit. 37,800 »
dont le transfert est prévu à l'art. précédent.

RESTE fr. 512,210 »

Le nouveau crédit doit donc être porté à fr. 5,040,170 »

ART. 67. — Frais d'exploitation. — Le crédit proposé au premier projet de Budget était de 1,791,000 »
Il est demandé au nouveau projet 1,875,000 »

DIFFÉRENCE EN PLUS fr. 84,000 »

REPORT. : . . . fr. 84,000 »

Mais en tenant compte d'un transfert de fr. 280,000 »

de l'art. 70^{bis} (*Lignes du Luxembourg*) cet article présente, en
réalité, une diminution de fr. 196,000 »

ART. 68. — *Camionnage.* — Le crédit primitivement fixé à fr. 1,130,000 »
doit être augmenté de fr. 66,000 »

transférés de l'art. 70^{bis} (*Lignes du Luxembourg*) et consé-
quemment porté à fr. 1,196,000 »

ART. 69. — *Pertes et avaries.* — Au premier Budget le crédit
demandé à cet article était de fr. 200,000 »

Il est porté à fr. 473,000 »

Soit une différence en plus de fr. 273,000 »

Déduction faite d'un transfert de fr. 123,000 »

provenant de l'art. 70^{bis} (*Lignes du Luxembourg*) il reste une
augmentation de fr. 150,000 »

qui est jugée nécessaire par suite de l'insuffisance constatée
des allocations antérieures.

ART. 70. — *Redevances aux compagnies.* — Le crédit de fr. 10,000 »
proposé au premier projet de Budget doit être augmenté de fr. 10,000 »

transférés de l'article 70^{bis} (*Lignes du Luxembourg*) et, par
conséquent, porté à fr. 20,000 »

ART. 70^{bis}. — *Lignes du Luxembourg.* — Le crédit de fr. 2,163,333 »
qui figurait à cet article, est transféré comme il est dit ci-
dessus, à concurrence de fr. 1,718,100 »

La différence de fr. 445,233 »

constitue une diminution de dépense.

4^{me} SECTION. — POSTES.

ART. 71. — *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.* —
Le crédit de fr. 1,846,870 »

REPORT. fr. 1,846,870 »

demandé au premier projet de Budget doit être augmenté des sommes ci-après :

Pour la transformation d'un emploi de commis-chef en un emploi de chef de bureau à la direction centrale	fr. 1,000 »
Pour la nomination d'un vérificateur dans le 1 ^{er} arrondissement	5,200 »
Pour la transformation de trois emplois de vérificateur en emplois de contrôleur	5,500 »
Pour la nomination de sept commis.	11,200 »
Pour la création de nouveaux bureaux	15,000 »
TOTAL. . . . fr.	54,000 »

Il n'est toutefois sollicité que les $\frac{2}{3}$ de cette somme pour 1875. fr. 22,270 »

Frais de déplacements, intérim, etc. 3,000 »

L'allocation doit donc être portée à fr. 1,872,140 »

ART. 72. — *Traitements et indemnités des facteurs.* — Il a été demandé au premier projet de Budget un crédit de fr. 2,495,758 »

Il y a lieu de pourvoir aux extensions et modifications de cadres ci-après :

Vingt facteurs de perception	fr. 25,200 »
Quinze emplois de facteur rural à transformer en emplois de facteur de perception.	5,525 »
Trente facteurs ruraux	25,550 »
Transformation d'emplois de piéton en emplois de facteur rural	10,140 »
dont 9,282 francs à transférer de l'article 73.	
TOTAL. . . . fr.	64,215 »

Il suffira, toutefois, pour 1875, d'une somme de. 50,000 »

Frais de remplacement, etc. 5,500 »

Le crédit définitif serait donc de. fr. 2,547,258 »

ART. 73. — *Transport des dépêches.* — Le crédit primitivement demandé était de. fr. 1,208,050 »

REPORT. . . . fr. 1,208,030 »

Il doit être réduit :

1° D'une somme de fr. 628,000 »
 qui doit disparaître du Budget, le service des
 lignes de paquebots belges sur le Brésil, La Plata
 et le Chili, que ce crédit était destiné à subsidier,
 n'ayant pas été organisé.

2° D'une somme de 9,282 »
 transférée à l'article précédent.

TOTAL. . . . fr. 634,282 »

Mais d'autre part il y a lieu d'y ajouter . fr. 44,282 »

pour pouvoir relier quelques-uns des bureaux à
 créer en 1875 à d'autres bureaux ou à des sta-
 tions de chemins de fer.

RESTE. . . . fr. 623,030 »

De sorte que l'article 73 peut être réduit au chiffre de . fr. 588,000 »

ART. 73. — *Matériel.* — Le crédit pétitionné en premier lieu
 était de fr. 594,000 »

On propose de le porter à 634,000 »

Soit une différence en plus de fr. 63,000 »

dans laquelle est compris un transfert de 20,000 francs, de l'art. 63, litt. c. —
 Le surplus du crédit, soit 43,000 francs, est nécessaire pour pourvoir au sur-
 croît de dépenses à résulter de la création de nouveaux bureaux (loyers de
 locaux, frais de régie, etc.) ainsi que de l'acquisition d'objets de matériel
 (timbres, lanternes, etc.) que réclame le service, et de l'augmentation du salaire
 des auxiliaires payés sur frais de régie.

3^e SECTION. — TÉLÉGRAPHES.

ART. 76. — *Traitements, etc.* — Crédit pétitionné au premier projet de
 Budget fr. 1,455,515 »

On propose de le porter à 1,487,315 »

Soit une augmentation de 31,800 »

destinée à couvrir la dépense à résulter des extensions et modifications de
 cadres indiquées ci-après et rendues nécessaires par suite du développement
 du service :

1° Un contrôleur pour renforcer la surveillance	fr.	4,400	»
2° Transformation de trois emplois de commis en un même nombre d'emplois de commis-chef.		3,000	»
3° Création d'un nouvel emploi de percepteur		2,800	»
4° Nomination de trente commis		48,000	»
ENSEMBLE.		fr.	58,200

mais une partie seulement de cette somme, soit 31,800 francs, suffira pour l'exercice courant.

6^e SECTION. — MARINE.

ART. 79. — <i>Traitements.</i> — Le premier projet de Budget comporte à cet article une allocation de	fr.	721,879	»
Il y a lieu de la porter à		735,819	»
Soit une différence en plus de		fr.	13,940

laquelle se compose :

1° D'un transfert de		6,000	»
de l'article 80, nécessaire pour régulariser la position de certains agents à l'essai payés actuellement sur l'article <i>salaires</i> ;			
2° D'un transfert de l'article 82 à concurrence de		3,000	»
somme destinée à rémunérer les matelots engagés provisoirement pour remplacer des marins des paquebots de l'État, que l'Administration doit employer à bord du bâtiment chargé de surveiller la grande pêche pendant la période d'été ;			
3° D'une augmentation de		4,940	»

dont voici la destination :

Nomination d'un agent pour la police maritime à Gand . fr.	1,040	»	
— gardien pour le phare de Nieuport	900	»	
— de quatre gardiens à 750 francs pour les nouveaux feux établis au Frédéric, à Doel, à Liefkenshoek et au Kruisschaus	3,000	»	
TOTAL.		fr.	4,940

ART. 80. — *Traitements, salaires, etc., des agents nommés ou payés à la journée ou par mois, etc.*

Premier crédit.	167,200	»	
Crédit nouveau	161,200	»	
Différence en moins		fr.	6,000

provenant du transfert opéré à l'article 79.

ART. 82. — <i>Subsides, etc.</i> — Le crédit primitif de	52,948	»
est réduit à	49,948	»

Soit une différence en moins de 3,000 »

égale au transfert opéré à l'article 79.

ART. 83. — <i>Traction et matériel.</i> — On propose de réduire le crédit de	fr. 1,273,504	»
primitivement demandé à cet article, à la somme de	1,228,504	»

Soit une différence en moins de fr. 45,000 »

qui est le résultat des modifications suivantes :

D'une part, il y a lieu de réduire l'allocation de 150,000 »
par suite des économies que l'on espère réaliser dans le service.

Mais, d'autre part, on demande, à titre de charge temporaire, une allocation nouvelle de 105,000 »
pour le remplacement de deux bateaux-pilotes qui ont péri l'année dernière; la dépense est évaluée à 50,000 francs pour celui qui est destiné au port d'Ostende; et à 55,000 francs pour le bateau à affecter au service des bouches de l'Escaut.

La diminution opérée sur l'ensemble de cet article se réduit donc à 45,000 »

comme il est dit ci-dessus.

7^e SECTION. — SERVICES EN GÉNÉRAL.

ART. 84. — *Traitements, etc.* — Le premier projet de Budget comprend à cet article un crédit de fr. 213,114 »

On propose de le porter à 240,347 »

Soit une différence en plus de fr. 27,233 »

Déduction faite d'un transfert de 20,000 »

de l'article 89^{bis} (*Lignes du Luxembourg*), il reste à justifier une augmentation de fr. 7,233 »

Cette augmentation est demandée :

1^o Pour la transformation d'un emploi de chef de dépôt en
emploi de chef de dépôt principal fr. 1,250 »

2^o Pour la nomination de deux vérificateurs
et d'un commis 8,000 »

3^o Pour frais de déplacements 1,600 »

TOTAL. . . fr. 10,850 »

Il n'est toutefois sollicité pour 1875 que les $\frac{2}{3}$ de cette somme, soit 7,235 francs.

ART. 85. — <i>Salaires.</i> — Le crédit primitif de fr.	124,000 »
est augmenté d'un transfert de	18,740 »
<hr/>	
provenant de l'article 89 ^m (<i>Lignes du Luxembourg</i>) et qui porte le crédit proposé au Budget amendé à. fr.	142,740 »
<hr/>	

ART. 86. — *Matériel.* — Il a été demandé, au premier projet de Budget, un crédit de fr. 708,240 »

Il y a lieu de l'augmenter d'un transfert de l'article 89^m
(*lignes du Luxembourg*), à concurrence de . fr. 70,000 »

Mais, d'autre part, une économie de . . . fr. 100,000 »
pourra être réalisée sur cet article.

Reste une diminution fr.	50,000 »
qui réduit l'allocation proposée à	678,240 »
<hr/>	

ART. 88. — *Secours exceptionnels à des ouvriers.* — Le crédit primitive-
ment proposé à fr. 20,000 »

doit être augmenté de 8,000 »

et conséquemment porté à fr. 28,000 »

par suite d'un transfert de l'article 89^m (*Lignes du Luxem-
bourg*).

ART. 89. — *Conférences des chemins de fer belges.* — Jusqu'à présent, il n'a
figuré au Budget qu'un crédit de 1,000 francs pour les conférences concer-
nant les chemins de fer belges. Quant aux dépenses auxquelles donnent lieu
les conférences internationales, elles ont été imputées sur l'allocation pour
Dépenses imprévues.

Des observations ayant été présentées à ce sujet par la Cour des comptes,
il y a lieu de compléter le libellé en y ajoutant : *et frais des conférences inter-
nationales*, et de porter le crédit à 5,000 francs.

ART. 89 ^m . — <i>Lignes du Luxembourg.</i> — Le crédit de . fr.	128,740 »
renseigné au Budget primitif est transféré, à concurrence de .	116,740 »
<hr/>	
aux articles précédents de la 7 ^m e section et de 10,000 francs à l'article 5 ; le surplus, soit fr.	2,000 »
<hr/>	

peut être supprimé de même que l'article.

PROJET DE LOI.

BUDGET AMENDÉ

ARTICLE UNIQUE.

Le Budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1875 est fixé à la somme de *quatre-vingt-deux millions, trois cent quatre-vingt-neuf mille trois cent trois francs* (82,589,505 francs), conformément au tableau ci-annexé.

Des traitements ou indemnités pour le personnel ne peuvent être prélevés sur les allocations destinées aux salaires ou à des travaux extraordinaires ou spéciaux.

BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'EXERCICE 1875.

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	1 ^{er} PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1875.		TOTAL.	BUDGET AMENDÉ pour l'exercice 1875.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
CHAPITRE I^{er}.							
ADMINISTRATION CENTRALE.							
1	Traitement du Ministre	21,000	"	"	21,000	"	"
2	— des fonctionnaires et employés. . .	1,186,765	"	"	1,352,065	"	"
3	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et employés de l'Adminis- tration centrale	47,700	"	"	55,250	"	"
4	Traitements et salaires des huissiers, messa- gers, concierges et gens de service	121,000	"	1,677,425	158,000	"	1,692,015
5	Matériel, fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses	105,000	"	"	110,000	"	"
6	Honoraires des avocats du Département . . .	55,600	"	"	58,600	"	"
6 ^{bis}	Lignes du Luxembourg (1)	162,360	"	"	"	"	"
CHAPITRE II.							
PONTS ET CHAUSSÉES. — BÂTIMENTS CIVILS.							
SECTION 1^{re} — Ponts et chaussées.							
7	Entretien ordinaire et amélioration des routes, construction de routes nouvelles et subsides.	5,849,000	"	"	5,879,000	"	"
8	Travaux de plantation de toute nature le long des routes, à l'exception de ceux compris dans les prix d'adjudication des baux d'en- tretien des routes.	41,000	"	"	41,000	"	"
SECTION 2. — Bâtimens civils.							
9	Entretien et réparation des palais, édifices et monuments appartenant à l'État, ainsi que des bâtimens dont les lois mettent l'entre- tien à la charge de l'État; travaux d'amélio- ration, d'agrandissement, de restauration, etc.; établissement et entretien de squares; achat et frais de conservation d'objets pour les fêtes et cérémonies publiques	350,000	"	"	350,000	"	"
10	Travaux extraordinaires à exécuter à divers bâtimens civils	"	220,000	"	"	280,000	"
A REPORTER		5,917,425	220,000	1,677,425	5,962,015	280,000	1,692,015

(1) À supprimer.

BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	1 ^{er} PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1875.		TOTAL.	BUDGET AMENDÉ pour l'exercice 1875.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
		Report. fr.	5,907,425		220,000	1,677,425	
SECTION 5. — Service des canaux et rivières, des bacs et bateaux de passage et des ponts.							
11	Entretien ordinaire et extraordinaire, et dépenses d'exploitation des canaux et rivières.	864,250	880,250		864,250	880,250	
TRAVAUX D'AMÉLIORATION DES CANAUX ET RIVIÈRES.							
<i>Bassin de la Meuse.</i>							
12	Meuse, dans les provinces de Namur, de Liège et de Limbourg	"	59,000	"	"	120,000	"
15	Rivière et canal de l'Ourthe	"	7,000	"	"	7,000	"
14	Canal de Liège à Maestricht et embranchement vers la Meuse à Visé	"	15,800	"	"	15,800	"
15	Canal de Maestricht à Bois-le-Duc	"	10,000	"	"	65,000	"
16	— de jonction de la Meuse à l'Escaut	"	54,000	"	"	54,000	"
17	— d'embranchement vers le camp de Beverloo.	"	5,000	"	"	5,000	"
18	— — vers Hasselt	"	10,000	"	"	10,000	"
19	— — vers Turnhout	"	5,000	"	"	5,000	"
20	Sambre canalisée	"	28,000	"	"	28,000	"
21	Canal de Charleroi à Bruxelles et ses embranchements	"	20,900	"	"	20,900	"
<i>Bassin de l'Escaut.</i>							
22	Escaut.	"	98,400	"	"	128,400	"
23	Canal de Mous à Condé	"	44,000	"	"	44,000	"
24	— de Pommerœul à Antoing.	"	25,500	"	"	25,500	"
25	Lys.	"	2,700	"	"	22,700	"
26	Canal de dérivation de la Lys.	"	2,400	"	"	2,400	"
27	— de Roulers à la Lys.	"	4,000	"	"	4,000	"
28	— de Gand à Ostende et raccordement avec le bassin de commerce, à Gand	"	67,500	"	"	67,500	"
29	— de Plasschendaele, par Nieupoort et Furnes, vers la frontière de France, et canal de Langeloed	"	20,000	"	"	20,000	"
30	— de Selzaete à la mer du Nord.	"	1,800	"	"	1,800	"
31	Canaux de Moervaert et la Zuidleele.	"	500	"	"	500	"
32	Rupel	"	5,500	9,494,260	"	5,000	9,879,091
35	Dyle et Demer	"	5,000	"	"	5,000	"
A REPORTER. fr.		6,771,675	1,544,250	11,171,694	6,827,165	1,776,750	11,572,006

POUR L'EXERCICE 1875.

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	1 ^{er} PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1875.		TOTAL.	BUDGET AMENDÉ pour l'exercice 1875.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
		REPORT. fr.	6,771,075		1,544,250	11,171,691	
<i>Bassin de l'Yser.</i>							
34	Yser	"	66,000	"	"	66,000	"
<i>Plantations.</i>							
35	Plantations nouvelles	25,000	"	"	25,000	"	"
<i>Bacs et bateaux de passage.</i>							
36	Établissement éventuel de nouveaux passages d'eau; entretien et amélioration des bacs et bateaux de passage existants et de leurs dé- pendances	35,000	"	"	35,000	"	"
SECTION 4. — Ports, côtes, phares et fanaux.							
37	Travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire et dépenses d'administration des ports, côtes, phares et fanaux	227,500	457,000	"	227,500	457,000	"
TRAVAUX D'AMÉLIORATION DES PORTS, CÔTES PHARES ET FANAUX.							
38	Port d'Ostende	"	215,000	"	"	242,000	"
39	— de Nieuport.	"	20,000	"	"	20,000	"
40	Côtes	"	90,000	"	"	90,000	"
41	Phares et fanaux.	"	1,000	"	"	6,700	"
SECTION 5. — Frais d'études et d'adjudications.							
42	Études de projets; frais de levée de plans; achats d'instruments, de cartes et de livres; matériel, impressions, etc.; frais d'adjudica- tions.	55,000	"	"	55,000	"	"
SECTION 6. — Personnel des ponts et chaussées et des bâtiments civils.							
43	Traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées; frais de bureau et de dé- placement	825,000	"	"	855,500	18,500	"
44	Traitements et indemnités des chefs de bureau et commis, des éclusiers, pontonniers, ser- gents d'eau, gardes-canal et autres agents subalternes des ponts et chaussées.	788,569	"	"	825,541	24,750	"
45	Traitements et indemnités des architectes et autres agents du service spécial des bâti- ments civils	50,000	"	"	50,000	"	"
46	Frais des jurys d'examen et des conseils de perfectionnement; missions des élèves-ingé- nieurs et conducteurs de l'école spéciale du génie civil	12,000	"	"	12,000	"	"
A REPORTER fr.		8,778,444	2,595,250	11,171,694	8,870,506	2,701,500	11,572,006

BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	1 ^{er} PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1875.		TOTAL.	BUDGET AMENDÉ pour l'exercice 1875.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
	REPORT. . . . fr.	8,778,444	2,595,250	11,171,694	8,870,506	2,701,500	11,572,006
	CHAPITRE III.						
	MINES.						
	SECTION 1^{re}. — Personnel du conseil.						
47	Personnel du conseil des mines. — Traitements . . .	40,810	"		40,810	"	
48	— — — Frais de route.	300	"		300	"	
49	— — — Matériel	1,800	"		1,800	"	
	SECTION 2. — Personnel du corps.						
50	Traitements et indemnités du personnel du corps des mines, et traitements des expédi- tionnaires adjoints aux ingénieurs	271,100	"		271,100	"	
51	Frais des jurys d'examen, des conseils de per- fectionnement, et missions des élèves-ingé- nieurs de l'école spéciale des mines	10,000	"	595,010	10,000	"	595,010
52	Confection de la carte générale des mines	"	19,000	"	"	19,000	"
	SECTION 3. — Caisses de prévoyance.						
53	Subsides aux caisses de prévoyance et récom- penses aux personnes qui se distinguent par des actes de dévouement	45,000	"		45,000	"	
	SECTION 4. — Impressions, etc.						
54	Impressions, achats de livres, de cartes et d'instruments; publications de documents statistiques; encouragements et subventions; essais et expériences	7,000	"		7,000	"	
	CHAPITRE IV.						
	CHEMINS DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES.						
	— MARINE.						
	SECTION 1^{re}. — Voies et travaux.						
55	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	851,640	"		941,540	"	
56	Salaires des agents payés à la tâche, à la jour- née ou par mois	5,888,880	"		6,721,200	"	
57	Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	5,658,850	"		5,250,002	"	
58	Travaux d'entretien et d'amélioration, outils et ustensiles, objets divers, loyers de locaux.	1,860,580	"		2,561,170	154,000	
58 ^{bis}	Lignes du Luxembourg (1).	1,928,758	260,652		"	"	
	A REPORTER. . . . fr.	25,525,142	2,672,902	11,566,704	24,500,428	2,874,500	11,967,016

(1) A supprimer.

POUR L'EXERCICE 1875.

ARTICLES.	DESIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	1 ^{er} PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1875.		TOTAL.	BUDGET AMENDÉ pour l'exercice 1875.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et tempor. irés.	
		REPORT. fr.	25,525,142		2,672,902	11,566,704	
SECTION 2. — Traction et matériel.							
59	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	747,090	"	"	866,190	"	"
60	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	8,828,600	"	"	10,955,170	"	"
61	Primes d'économie et de régularité	245,995	"	"	345,995	"	"
62	Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois	5,560,500	"	"	7,551,550	"	"
65	Entretien, réparation et renouvellement du matériel	6,892,550	"	"	7,955,625	"	"
63 ^{bi}	Lignes du Luxembourg (1)	4,820,500	300,000	"	"	"	"
SECTION 3. — Transports.							
64	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	5,169,500	"	"	6,076,567	"	"
65	Salaires des agents payés à la journée ou par mois	4,527,960	"	"	5,040,170	"	"
66	Primes pour encourager la marche régulière des convois	220,000	"	"	220,000	"	"
67	Frais d'exploitation	1,791,000	"	"	1,875,000	"	"
68	Camionnage	1,150,000	"	"	1,190,000	"	"
69	Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer; contentieux	200,000	"	"	475,000	"	"
70	Redevances aux compagnies	10,000	"	"	20,000	"	"
70 ^{bis}	Lignes du Luxembourg (1).	2,165,335	"	"	"	"	"
SECTION 4. — Postes.							
71	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,846,870	"	"	1,872,140	"	"
72	Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes	2,495,758	"	"	2,547,258	"	"
73	Transports des dépêches. — Indemnités à payer aux concessionnaires ou entrepreneurs de lignes régulières de navigation transatlantique, employées en vertu de conventions ou d'arrangements particuliers, au transport des malles, à titre de minimum de produits garantis, de primes de régularité, de restitution de droits de pilotage étrangers (Crédit non limitatif)	1,208,050	"	71,960,565	585,000	"	70,278,787
74	Indemnités et remboursements du chef des expéditions faites par la poste. (Crédit non limitatif)	10,000	"	"	10,000	"	"
75	Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie	591,000	"	"	654,000	"	"
SECTION 5. — Télégraphes.							
76	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	1,455,515	"	"	1,487,515	"	"
77	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	709,400	"	"	709,400	"	"
78	Entretien	265,500	"	"	265,500	"	"
A REPORTER fr.		76,225,545	2,972,902	85,527,067	75,185,508	2,874,500	82,245,803

(1) À supprimer.

BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	1 ^{er} PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1875.		TOTAL.	BUDGET AMENDÉ pour l'exercice 1875.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
	REPORT fr	76,223,545	2,972,902	83,527,067	75,183,508	2,874,500	82,245,803
	SECTION 6. — Marine.						
79	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	721,879	»		735,810	»	
80	Traitements, salaires, indemnités, frais de route, etc., des agents nommés ou payés à la tâche, à la journée ou par mois; indemnités à des agents non salariés	167,200	»		161,200	»	
81	Remises (<i>Crédit non limitatif</i>)	900,000	»		900,000	»	
82	Subsides	52,945	»		49,945	»	
83	Traction et matériel	1,273,504	»		1,123,504	103,000	
	SECTION 7. — Services en général.						
84	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	213,114	»		240,347	»	
85	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.	124,000	»		142,740	»	
86	Matériel et fournitures de bureau	708,240	»		678,240	»	
87	Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration	20,000	»		20,000	»	
88	Secours aux ouvriers qui se trouvent dans une position malheureuse	20,000	»		28,000	»	
89	Conférences des chemins de fer belges et frais des conférences internationales	1,000	»		3,000	»	
89 ^{bis}	Lignes du Luxembourg ⁽¹⁾ (Les crédits portés aux articles 2, 63, 89, 64, 71, 76, 79 et 84, pourront être réunis et transférés de l'un de ces articles aux autres, suivant les besoins du service.)	128,740	»		»	»	
	CHAPITRE V.						
	SECTION 1^{re}. — Commission des procédés nouveaux.						
90	Frais de route et de séjour	1,000	»		1,000	»	
91	Matériel, achat de réactifs, d'appareils, frais de bureau, etc.	1,000	»		1,000	»	
	SECTION 2. — Commission des Annales des travaux publics.			7,000			7,000
92	Frais de route et de séjour	100	»		100	»	
93	Publication du Recueil, frais de bureau, etc.	4,900	»		4,000	»	
	CHAPITRE VI.						
94	Traitements des fonctionnaires et agents en disponibilité, par mesure générale ou pour un terme illimité	»	74,000	74,000	»	74,000	74,000
	A REPORTER fr	80,561,165	3,046,902	83,608,067	79,273,303	3,053,500	82,326,803

(1) A supprimer.

POUR L'EXERCICE 1875.

ARTICLES.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.	1 ^{er} PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1875.		TOTAL.	BUDGET AMENDÉ pour l'exercice 1875.		TOTAL.
		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.		CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	
	REPORT. fr.	80,561,165	5,046,902	85,608,067	79,273,503	5,053,500	82,326,805
	CHAPITRE VII.						
05	Pensions : premier terme	19,000	"	19,000	19,000	"	19,000
	CHAPITRE VIII.						
96	Secours à des employés, veuves ou familles d'employés, ainsi qu'aux agents payés sur salaires, ou à leurs familles, qui ne peuvent être pensionnés	25,500	"	25,500	25,500	"	25,500
	CHAPITRE IX.						
97	Dépenses imprévues non libellées au Budget .	18,000	"	18,000	18,000	"	18,000
	TOTAL DU BUDGET . . . fr.	80,625,665	5,046,902	85,672,567	79,535,803	5,053,500	82,589,303

(6)

DÉVELOPPEMENTS

DU

BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

pour l'exercice 1875.



DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
CHAPITRE I^{er}.		
ADMINISTRATION CENTRALE.		
	a.	Secrétariat général fr. 111,150
	b.	Régie 52,000
2	c.	Traitements des fonctionnaires et employés. } Ponts et chaussées et mines 152,000
	d.	} Chemins de fer, postes, télégraphes et marine. 835,815
	e.	} Surveillance des chemins de fer concédés 36,000
5	»	Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et des employés.
4	a.	Traitements des huissiers, messagers et concierges, et salaires des } Cabinet, Secrét. général, Ponts et chaussées.
	b.	hommes de peine, des ouvriers, etc. } Chemins de fer, etc.
5	»	Matériel. — Fournitures de bureau, impressions, achat et réparation de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses
6	»	Honoraires des avocats du Département
6 bis	»	Lignes du Luxembourg (1).
		TOTAUX. fr.
CHAPITRE II.		
PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.		
PREMIÈRE SECTION.		
PONTS ET CHAUSSÉES.		
	a.	Entretien ordinaire des routes et entretien de nouvelles sections en 1875 fr.
7	b.	Travaux en dehors des baux d'entretien, reconnus indispensables ou rendus nécessaires par des causes de force majeure. — Payement de terrains cédés à la grande voirie, par suite de l'adoption de nouveaux plans d'alignement; travaux d'amélioration et reconstruction d'ouvrages d'art, etc.
	c.	Construction et rectification de routes; allocation de subsides pour aider à l'établissement de chemins vicinaux de grande communication et de chaussées communales réunissant des routes de grande voirie, servant de raccordement aux stations de chemin de fer ou aboutissant à des canaux ou rivières.
		TOTAUX. fr.
DEUXIÈME SECTION.		
BATIMENTS CIVILS.		
10	»	Travaux extraordinaires à exécuter aux bâtiments des Musées et de l'Observatoire royal à Bruxelles, aux locaux de l'aile droite du Musée de peinture, à l'école de médecine vétérinaire à Cureghem, aux toitures et gouttières d'une partie du Palais de la Nation, du Jardin Botanique, de l'hôtel du gouvernement provincial à Bruxelles, etc.
		TOTAUX. fr.

(1) A supprimer.

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1875.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1875.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1875.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
1,186,765	»	1,186,765	111,150	»	»	143,300	»	¹ Y compris 7,200 francs transférés de l'art. 6bis. ² Y compris 127,100 francs transférés de l'art. 6bis. ³ Transfert de l'art. 6bis. ⁴ Y compris 15,000 francs transférés de l'art. 6bis. ⁵ En tenant compte d'une somme de 10,000 francs transférée de l'art. 89bis. ⁶ Somme transférée de l'art. 6bis.
»	»	»	¹ 65,000	»	»	»	»	
»	»	»	155,200	»	»	»	»	
»	»	»	² 964,715	»	»	»	»	
»	»	»	36,000	»	»	»	»	
47,700	»	47,700	53,250	»	53,250	5,550	»	
»	»	»	50,000	»	»	»	»	
121,000	»	121,000	88,000	»	158,000	17,000	»	
»	»	»	110,000	»	110,000	5,000	»	
105,000	»	105,000	38,600	»	38,600	5,000	»	
33,600	»	33,600	»	»	»	»	162,360	
162,360	»	162,360	»	»	»	»	»	
1,056,425	»	1,056,425	1,671,915	»	1,671,915	177,850	162,360	
2,449,000	»	2,449,000	2,479,000	»	»	»	»	
400,000	»	400,000	400,000	»	3,879,000	30,000	»	
1,000,000	»	1,000,000	1,000,000	»	»	»	»	
3,849,000	»	3,849,000	3,879,000	»	3,879,000	50,000	»	
»	220,000	220,000	»	280,000	280,000	60,000	»	
»	220,000	220,000	»	280,000	280,000	60,000	»	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
TROISIÈME SECTION.		
SERVICE DES CANAUX ET RIVIÈRES.		
<i>Travaux d'amélioration des canaux et rivières et des bacs et bateaux de passage.</i>		
BASSIN DE LA MEUSE.		
<i>Meuse.</i>		
PROVINCE DE NAMUR.		
12	a.	Établissement d'un port à Jambes
	b.	Construction d'un port à Namèche
	PROVINCE DE LIÈGE.	
	c.	Travaux divers d'amélioration, consistant notamment en empiècement de parties du chemin de halage, construction de rampes d'abordage, établissement de pilots d'amarrage, garde-corps, etc.
PROVINCE DE LIMBOURG.		
	d.	Travaux à exécuter à frais communs avec les Pays-Bas; amélioration du chemin de halage, bermes et travaux divers.
<i>Canal de Maestricht à Bois-le-Duc.</i>		
15	a.	Travaux de renforcement des contre-digues et améliorations diverses
	b.	Travaux d'agrandissement des bassins de Lanklaer, Rekheim et Smeermaes
BASSIN DE L'ESCAUT.		
<i>Escaut.</i>		
PROVINCE DU HAINAUT.		
22	a.	Travaux divers d'amélioration
	b.	Démolition du barrage nommé la Grande Machine, à Tournai, ainsi que du barrage de Mair, et rectification de la Petite Rivière
PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE.		
	c.	Travaux secondaires d'amélioration.
<i>Rupel.</i>		
32	•	Continuation des travaux de construction de jetées longitudinales, pour relier les épis et provoquer la formation de nouvelles rives, et travaux divers d'amélioration.
		TOTAUX. fr.

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1875.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1875.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1875.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
"	"		"	60,000 "				
"	"		"	21,000 "				
"	19,000 "	59,000 "	"	19,000 "	120,000 "	81,000 "	"	
"	20,000 "		"	20,000 "				
"	10,000 "	10,000 "	"	10,000 "				
"	"	"	"	55,000 "	65,000 "	55,000 "	"	
"	7,000 "		"	7,000 "				
"	90,000 "	98,400 "	"	120,000 "	128,400 "	50,000 "	"	
"	1,400 "		"	1,400 "				
"	5,500 "	5,500 "	"	3,000 "	5,000 "	"	2,500 "	
"	152,900 "	152,900 "	"	516,400 "	516,400 "	166,000 "	2,500 "	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
QUATRIÈME SECTION.		
PORTS, CÔTES, PHARES ET FANAUX.		
<i>Travaux d'amélioration des ports, côtes, phares et fanaux.</i>		
PORT D'OSTENDE.		
38	a.	Continuation des travaux de rectification de la rive droite du chenal de l'avant-port, le long de l'ouvrage à couronne; triangles, dragages, etc. (4 ^{me} partie)
	b.	Continuation des travaux d'enlèvement des lunettes militaires et des maçonneries de l'ancienne écluse de Slykens; dévasement de l'arrière-port (2 ^{me} partie)
	c.	Achèvement de l'épi n° 4, à l'angle ouest de la grande digue de mer, et construction de rampes aux épis n° 1, 2, 3 et 4 contre la digue
	d.	Établissement d'un grill de carénage sur le banc d'échouage à l'est du port.
PHARES ET FANAUX.		
39	*	Exécution de travaux et acquisition d'objets nécessaires pour améliorer les phares et fanaux. — Établissement d'un fanal à Heyst et modification du système d'éclairage du phare d'Ostende
		TOTAUX. fr.
SIXIÈME SECTION.		
PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES BATIMENTS CIVILS.		
43	*	Traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées; frais de bureau et de déplacement
44	*	Traitements et indemnités des chefs de bureau, des commis et surveillants, des éclusiers, pontonniers, sergents d'eau, gardes-canal et autres agents subalternes des ponts et chaussées.
		TOTAUX. fr.
Récapitulation du chapitre II.		
1 ^{re} SECTION. — Ponts et chaussées		
2 ^{me} — — Bâtiments civils.		
3 ^{me} — — Services des canaux et rivières, etc.		
4 ^{me} — — Ports et côtes.		
6 ^{me} — — Personnel des ponts et chaussées		
		TOTAUX. fr.

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1875.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1875.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1875.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
"	95,000 "		"	95,000 "				
"	60,000 "	215,000 "	"	60,000 "	242,000 "	27,000 "	"	
"	60,000 "		"	60,000 "				
"	"		"	27,000 "				
"	1,000 "	1,000 "	"	6,700 "	6,700 "	5,700 "	"	
"	216,000 "	216,000 "	"	248,700 "	248,700 "	32,700 "	"	
825,000 "	"	825,900 "	855,500 "	18,500 "	851,600 "	27,700 "	"	
788,569 "	"	788,569 "	825,541 "	24,750 "	850,291 "	61,922 "	"	
1,612,269 "	"	1,612,269 "	1,658,841 "	45,050 "	1,701,891 "	89,622 "	"	
5,840,000 "	"	5,840,000 "	5,879,000 "	"	5,879,000 "	50,000 "	"	
"	220,000 "	220,000 "	"	289,000 "	289,000 "	69,000 "	"	
"	152,900 "	152,900 "	"	316,400 "	316,400 "	163,500 "	"	
"	216,000 "	216,000 "	"	248,700 "	248,700 "	32,700 "	"	
1,612,269 "	"	1,612,269 "	1,701,891 "	"	1,701,891 "	89,622 "	"	
5,461,269 "	588,000 "	6,050,169 "	5,580,891 "	854,100 "	6,434,991 "	384,822 "	"	
AUGMENTATION. . . . fr.						584,822 "		

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTEA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
CHAPITRE IV.		
CHEMINS DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES. — MARINE.		
—		
PREMIÈRE SECTION.		
VOIES ET TRAVAUX.		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :</i>		
55	a.	Direction centrale du service
	b.	Surveillance et entretien des routes, stations, travaux d'art, etc.
	c.	Constructions nouvelles et entretien des bâtiments et dépendances
	d.	Indemnités, frais de déplacement, intérim et travaux extraordinaires
<i>Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois :</i>		
56	a.	Surveillance et police de la route (surveillants, piqueurs, gardes-barrières, gardes-tunnels, gardes-signaux, gardes-excentriques, pontonniers, etc.)
	b.	Entretien ordinaire de la route, réception et placement des billes et rails, etc. (chefs-poseurs, terrassiers, poseurs, maçons, charpentiers, etc.)
<i>Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie :</i>		
57	a.	Fourniture de billes et bois spéciaux
	b.	— de rails et accessoires
	c.	— de plates-formes, excentriques, croisements, traversées de voies, ponts à bascule
<i>Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers, loyers de locaux :</i>		
58	a.	Matériaux et main-d'œuvre pour réparation des ouvrages d'art de la route, des stations, bâtiments et dépendances.
	b.	Travaux d'amélioration et d'entretien extraordinaire
	c.	Fourniture et réparation d'outils, d'ustensiles, de signaux, d'objets de matériel, de mobilier et divers
	d.	Loyers de locaux pour bureaux de marchandises à l'intérieur des villes et pour logement de chefs de station qui n'habitent pas un bâtiment de l'État
58 ^{bis}	n	Lignes du Luxembourg (1)
TOTAL DE LA PREMIÈRE SECTION. fr.		
(1) A supprimer		

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1875.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1875.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1875.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
121,040	"		126,740	"				
505,100	"		508,700	"				
152,500	"	831,640	152,500	"	941,340	109,900	"	Y compris une somme de 105,700 francs transfé- rée de l'article 58 ^{bis} .
55,200	"		63,800	"				
3,976,750	"		4,358,265	"				
		5,888,880			6,721,200	832,320	"	Y compris une somme de 669,340 francs transfé- rée de l'article 58 ^{bis} .
1,012,150	"		2,382,035	"				
2,185,000	"		1,098,284	"				
2,036,200	"	5,658,850	3,013,753	"	5,250,002	"	428,848	La diminution réelle est de 1,295,648 francs, en tenant compte d'un trans- fert de l'art. 58 ^{bis} à con- currence de 864,800 fr.
557,650	"		217,065	"				
1,401,400	"		1,694,050	"				
289,100	"		482,000	154,000				
81,780	"	1,860,580	95,020	"	2,515,170	654,500	"	Y compris un transfert de l'art. 58 ^{bis} à concurrence de 549,330 francs.
88,500	"		88,500	"				
1,928,758	260,652	2,189,410	"	"	"	"	2,189,410	Cette somme est répartie entre les quatre articles précédents.
16,168,688	260,652	16,429,340	15,253,912	154,000	15,407,912	1,596,810	2,618,238	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
DEUXIÈME SECTION.		
TRACTION ET MATÉRIEL.		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :</i>		
59	a.	Direction centrale du service.
	b.	Traction. — Surveillance du service et du petit entretien du matériel dans les stations, approvisionnements . . .
	c.	Arsenal. — Grandes réparations et renouvellement du matériel en général
	d.	Indemnités. — Frais de déplacement, intérim, travail extraordinaire
<i>Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois :</i>		
60	a.	Traction des convois (machinistes et chauffeurs).
	b.	Entretien, visite et réparations ordinaires des locomotives, tenders, voitures, waggons, etc., dans les stations . . .
	c.	Grandes réparations du matériel en général, à l'arsenal
	d.	Renouvellement et amélioration du matériel
	e.	Agents en service général (veilleurs, pompeurs, magasiniers, plantons, portiers, garliens, manœuvres, etc.) . . .
<i>Primes d'économie et de régularité :</i>		
61	a.	Pour économie constatée dans l'emploi du combustible
	b.	Pour encourager la marche régulière des convois
<i>Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois :</i>		
62	a.	Combustible. — Houille, briquettes, bois d'allumage, etc.
	b.	Huile, suif, graisse et autres objets de consommation
<i>Entretien, réparation et renouvellement du matériel. (Matières, pièces de rechange, ustensiles, outils, engins, éclairage des ateliers et fournitures diverses.)</i>		
63	a.	Entretien, visite et réparation des locomotives, tenders, voitures, waggons, matériel fixe, mobilier, etc.
	b.	Renouvellement et amélioration du matériel
	c.	Location de machines
63 ^{bis}	"	Lignes du Luxembourg (1).
TOTAL DE LA DEUXIÈME SECTION. fr.		
(1) A supprimer.		

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1875.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1875.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1875.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinares et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinares et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	ACCROISSMENT.	DIMINUTION.	
177,460	"		182,460	"				
549,165	"		429,665	"				
182,905	"	747,990	207,005	"	866,190	118,200	"	Y compris 109,700 francs transférés de l'art. 63 ^{bis} .
38,460	"		47,060	"				
2,010,540	"		2,645,820	"				
1,910,000	"		2,390,900	"				
1,950,000	"	8,828,600	2,617,150	"	10,035,170	2,126,570	"	Y compris 1,496,600 fr. transférés de l'art. 63 ^{bis} et 811,400 francs de l'ar- ticle 70 ^{bis} .
998,000	"		718,840	"				
1,960,000	"		2,982,460	"				
120,546	"		125,546	"				
125,649	"	243,995	218,649	"	543,995	100,000	"	Somme transférée de l'ar- ticle 63 ^{bis} .
4,069,700	"		6,571,550	"				
1,496,600	"	5,566,300	980,000	"	7,551,550	1,985,250	"	En tenant compte d'un transfert de 2,150,000 fr. de l'article 63 ^{bis} .
3,780,390	"		5,313,025	"				
5,071,960	"	6,802,330	2,000,000	"	7,933,025	1,040,675	"	En tenant compte d'un transfert de 1,275,000 fr. de l'article 63 ^{bis} et d'une somme de 20,000 francs transférée de l'article 63 ci-contre à l'article 75.
40,000	"		20,000	"				
4,829,300	500,000	5,129,300	"	"	"	"	5,129,300	Cette somme est répartie entre les cinq articles ci- dessus.
27,108,535	500,000	27,408,535	27,649,030	"	27,649,030	5,370,695	5,129,300	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NOMBRE des articles.	LITTEA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
TROISIÈME SECTION.		
TRANSPORTS.		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :</i>		
04	a.	Direction centrale du service
	b.	Mouvement. — Surveillance des convois; répartition des waggons; convoyage des voyageurs et des marchandises.
	c.	Trafic. — Surveillance du service; distribution des coupons; inscription des bagages et des marchandises; factage; pertes et avaries; relations internationales, etc.
	d.	Indemnités. — Frais de déplacement; intérim, travail extraordinaire, déconchers des gardes, etc.
<i>Salaires des agents payés à la journée ou par mois, et des manœuvres :</i>		
65	a.	Chargement, déchargement et pesage des marchandises, bagages, etc.
	b.	Formation des convois; nettoyage des bureaux; portiers, gardiens, gardes-convois à l'essai, veilleurs, etc.
	c.	Manœuvres par chevaux dans les stations et aux abords
86	°	<i>Primes de régularité pour encourager la marche régulière des convois.</i>
<i>Frais d'exploitation :</i>		
	a.	Matériel et consommation pour éclairage et chauffage des stations, gares, bureaux, salles d'attente, convois, etc.
67	b.	Consommations diverses pour nettoyage, arrimage, etc.; objets de mobilier, engins de pesage et de chargement; outils, ustensiles, etc.
	c.	Usage de la station d'Herbesthal et des stations mixtes appartenant aux compagnies.
	d.	Relevances aux compagnies de Mariemont et de Bascoup
68	°	<i>Camionnage.</i> — Prise et remise à domicile des marchandises
69	°	<i>Pertes et avaries.</i> — Indemnités aux ayants droit et frais d'expertise, de procédure, etc.; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer.
70	°	<i>Redevances aux compagnies et aux particuliers, pour l'usage de leur matériel sur les lignes de l'État.</i> . . .
70bis.	°	<i>Lignes du Luxembourg</i> (1)
TOTAL DE LA TROISIÈME SECTION. fr.		
(1) A supprimer.		

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1875.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1875.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1875.			DIFFÉRENCES au Budget amendé		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes	CHARGES extraordinaires et temporaires	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
404,800	"		456,200	"				
1,568,200	"		1,875,577	"				
		3,169,500			6,076,367	906,867	"	Y compris une somme de 710,700 francs transférée de l'article 70 ^{bis} et une somme de 37,800 fr. transférée de l'article 66.
5,070,500	"		3,587,590	"				
117,00	"		157,000	"				
2,941,460	"		3,100,810	"				
1,310,400	"	4,527,900	1,574,260	"	5,040,170	512,210	"	Y compris une somme de 440,000 fr. transférée de l'art 70 ^{bis} et une somme de 2,510 fr. transférée de l'art. 6 ^{bis} , mais déduction faite d'une somme de 37,800 francs transférée de l'article 64 ci-dessus.
270,100	"		275,100	"				
220,000	"	220,000	220,000	"	220,000	"	"	
1,284,500	"		1,224,300	"				
306,000	"		450,200	"				
		1,701,000			1,875,000	84,000	"	En tenant compte d'une somme de 280,000 francs transférée de l'art. 70 ^{bis} .
135,500	"		135,500	"				
65,000	"		65,000	"				
1,150,000	"	1,130,000	1,106,000	"	1,196,000	66,000	"	Cette augmentation provient d'un transfert de l'article 70 ^{bis} .
200,000	"	200,000	475,000	"	475,000	275,000	"	Y compris 125,000 francs transférés de l'art 70 ^{bis} .
10,000	"	10,000	20,000	"	20,000	10,000	"	Transfert de l'art. 70 ^{bis} .
2,163,335	"	2,163,333	"	"	"	"	2,163,335	Cette somme est répartie entre les sept articles qui précèdent et l'article 69 ci-dessus, à concurrence de 1,718,100 francs, le surplus, soit 445,235 fr., peut être supprimé
15,211,705	"	15,211,795	14,902,537	"	14,902,537	1,854,077	2,163,335	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTEA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
QUATRIÈME SECTION.		
POSTES.		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :</i>		
71	a.	Direction centrale. — Surveillance et contrôle
	b.	Bureaux de perception
	c.	Bureaux ambulants
<i>Traitements et indemnités des facteurs :</i>		
72	a.	Surveillance du personnel des facteurs et triage des correspondances à distribuer et à expédier (chefs-facteurs et facteurs-trieurs)
	b.	Distribution de la correspondance dans les chefs-lieux des cantons postaux (facteurs de perception)
	c.	Distribution des correspondances, journaux, etc., dans les communes rurales (facteurs ruraux)
	d.	Indemnités, frais de remplacement, aides-facteurs temporaires, etc.
<i>Transport des dépêches :</i>		
73	a.	Entreprises spéciales de transport des dépêches
	b.	Indemnités ou subsides pour transport des dépêches par services affluents, messageries et bateaux à vapeur
	c.	Transport des dépêches par des piétons. — Transports extraordinaires, entreposage, passages d'eau, menues dépenses
	d.	Frais de traction de bureaux ambulants sur les lignes concédées
	e.	Indemnités à payer aux concessionnaires ou entrepreneurs de lignes régulières de navigation transatlantique, employés en vertu de conventions ou d'arrangements particuliers, au transport des malles, — à titre de minimum de produits garantis, de primes de régularité, de restitution de droits de pilotage étrangers (<i>crédit non limitatif</i>).
74	a.	Indemnité et remboursement du chef des expéditions faites par la poste. (<i>Crédit non limitatif</i>).
75	a.	<i>Matériel.</i> — Papiers, impressions, publications, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie, entretien et appropriation des bâtiments de l'État, fourniture et entretien de mobilier, menues dépenses
	b.	Entretien, renouvellement et construction de bureaux ambulants pour le service des postes
TOTAL DE LA QUATRIÈME SECTION. fr.		
CINQUIÈME SECTION.		
TÉLÉGRAPHES.		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :</i>		
76	a.	Direction centrale et surveillance du service
	b.	Bureaux de transmission et de réception, frais de loyer, de déplacement et d'intérims, et indemnités pour travail extraordinaire, etc.
77	a.	<i>Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.</i>
78	a.	<i>Entretien des lignes et des appareils, mobilier et consommations diverses, etc.</i>
TOTAL DE LA CINQUIÈME SECTION. fr.		

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1875

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1875.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1875.			DIFFÉRENCES au Budget amendé		Observations
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION	
224,100	"		227,055	"				
1,407,150	"	1,840,870	1,427,550	"	1,872,140	25,270	"	
215,640	"		217,775	"				
005,750	"		81,000	"				
25,200	"		945,650	"				
1,387,165	"	2,495,758	1,514,260	"	2,547,268	55,500	"	L'écart entre les chiffres correspondants des litt. A et B résulte du changement de libelle de ces 2 littéras, y compris un transfert de l'article 73, à concurrence de 9,282 fr
175,545	"		178,548	"				
47,520	"		40,000	"				
415,520	"		451,875	"				
35,270	"	1,208,050	60,000	"	585,000	"	625,050	Cette réduction comprend la somme de 9,282 fr., transférée à l'article précédent
44,120	"		22,125	"				
650,000	"		25,000	"				
10,000	"		10,000	"	10,000	"	"	
591,000	"	591,000	654,000	"				
"	"	"	20,000	"	654,000	65,000	"	Y compris une somme de 20,000 francs transférée de l'art 65, litt C, et formant le littéra B ci-contre
6,149,658	"	6,149,658	5,668,598	"	5,668,598	141,770	625,050	
237,075	"		240,975	"				
1,217,540	"	1,455,515	1,246,540	"	1,487,315	31,800	"	
709,400	"	709,400	709,400	"	709,400	"	"	
265,500	"	265,500	265,500	"	265,500	"	"	
2,450,415	"	2,450,415	2,462,215	"	2,462,215	51,800	"	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTÉRA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
SIXIÈME SECTION.		
MARINE.		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :</i>		
79	a.	Direction centrale du service
	b.	Services spéciaux; paquebots entre Ostende et Douvres. — Service entre Anvers et la Tête-de-Flandre
	c.	Police maritime; école de navigation; constructions et réparations maritimes; pilotage; phares et fanaux; sauvetage et remorque.
	d.	Frais de route et jetons de présence des jurys
<i>Traitements, salaires, indemnités et frais de route des agents nommés ou payés à la tâche, à la journée ou par mois, et indemnités à des agents non salariés:</i>		
80	»	Huissiers, lamaneurs, veilleurs, ouvriers, marins supplémentaires, agents à l'essai, etc., pour les différents services.
81	»	Remises aux comptables et aux courriers des malles-postes, aux receveurs, aux vérificateurs et aux contrôleurs des recettes, aux pilotes, aux mesureurs, aux encaisseurs et à d'autres agents du pilotage; primes d'arrestation aux agents de la police maritime; indemnités pour la surveillance de l'embarquement des émigrants; indemnités aux agents et aux canotiers pour le transport et l'emmagasinage des poudres; vacations aux sauveteurs; primes pour le placement des livrets de voyageurs entre Ostende et Douvres. (<i>Credit non limitatif</i>).
82	»	Subsides aux caisses de pêcheurs; surveillance de la grande pêche et encouragements à l'éducation pratique des marins :
<i>Traction et matériel:</i>		
85	a.	Combustible, huiles, graisses, cordages, toiles à voiles et autres matières pour les navires, bureaux, ateliers, etc.
	b.	Entretien, réparations, renouvellements, locations, loyers, mobilier, etc. — Construction de deux bateaux pilotes: l'un pour la station d'Ostende (50,000 francs); — l'autre pour les bouches de l'Escaut (55,000 francs)
	c.	Quote-part de la Belgique dans les frais annuels d'entretien du phare du cap Spartel
	d.	Subside pour l'école des enfants de pilotes belges à Flessingue
	e.	Pertes et avaries, fournitures de bureau, impressions, annonces, frais d'agence, frais divers des écoles de navigation, etc.
TOTAL DE LA SIXIÈME SECTION. fr.		

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1875.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1875.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1875.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
58,700	"		58,700	"				
356,975	"		565,975	"				
		721,870			735,810	13,940	"	Y compris 6,000 fr. trans- férés de l'article 80 et 3,000 fr. de l'article 89.
297,404	"		302,344	"				
8,800	"		8,800	"				
167,200	"	167,200	161,200	"	161,200	"	6,000	Somme transférée à l'ar- ticle 79.
900,000	"	000,000	900,000	"	900,000	"	"	
52,945	"	52,945	49,945	"	49,945	"	3,000	Somme transférée à l'ar- ticle 79.
937,000	"		737,000	"				
309,204	"		309,204	105,000				
1,500	"	1,273,504	1,500	"	1,228,504	"	45,000	
2,000	"		2,000	"				
23,800	"		23,800	"				
3,115,528	"	3,115,528	2,970,468	105,000	3,075,468	13,940	54,000	

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉRO des articles.	LITTERA des dévelop- pements.	DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
SEPTIÈME SECTION.		
<i>SERVICES EN GÉNÉRAL. (Chemins de fer, postes, télégraphes et marine.)</i>		
<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés :</i>		
84	a.	Surveillance et contrôle des gestions comptables, atelier du timbre, masse d'habillement, magasin central et dépôts de réception
	b.	Indemnités. — Frais de déplacement et d'intérim, travail extraordinaire, etc.
<i>Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois :</i>		
85	a.	Entretien et classement des approvisionnements, et délivrance aux dépôts, etc., par le magasin central
	b.	Déchargement, pesage, comptage et mesurage des approvisionnements présentés en réception
	c.	Fabrication de timbres-poste et de coupons Edmon'son, etc.
86	"	<i>Matériel et fournitures de bureau pour tous les services, à l'exception de celui des postes et de la marine. — Papiers, impressions, publications, mobilier et fournitures de bureau, frais de loyer et de régie aux agents du chemin de fer et du télégraphe, dont les bureaux ne sont pas installés dans un local de l'État, ou qui sont tenus à pourvoir au chauffage et à l'éclairage de leurs bureaux; menues dépenses</i>
87	"	<i>Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration</i>
88	"	<i>Secours exceptionnels aux ouvriers qui, par suite de malheurs de famille ou d'autres circonstances, se trouvent dans une position digne d'intérêt</i>
89	"	<i>Conférences des chemins de fer belges et frais des conférences internationales.</i>
89 ^{bis}	"	<i>Lignes du Luxembourg (1).</i> (Les crédits portés aux articles 2, litt. C, 35, 59, 64, 71, 76, 79 et 84, pourront être réunis et transférés de l'un de ces articles aux autres, suivant les besoins du service.)
TOTAL DE LA SEPTIÈME SECTION. fr.		
Récapitulation du chapitre IV.		
1 ^{re} SECTION. — Voies et travaux		
2 ^e — — Traction et matériel		
3 ^e — — Transports		
4 ^e — — Postes		
5 ^e — — Télégraphes		
6 ^e — — Marine		
7 ^e — — Services en général. (Chemins de fer, postes et télégraphes.)		
TOTAL DU CHAPITRE IV. fr.		
(1) A supprimer.		

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1875.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1875.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1875.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.	
187,514	•	215,114	211,947	•	240,547	27,235	•	Y compris une somme de 20,000 francs, transférée de l'article 89bis.
25,600	•		28,400	•		•	•	
42,700	•	124,000	52,700	•	142,740	18,740	•	Somme transférée de l'ar- ticle 89bis.
50,500	•		59,040	•		•	•	
51,000	•		81,000	•		•	•	
708,240	•	708,240	678,240	•	678,240	•	50,000	Déduct ⁿ faite d'un trans- fert de l'article 89bis, à concurrence de 70,000 francs.
20,000	•	20,000	20,000	•	20,000	•	•	
20,000	•	20,000	28,000	•	28,000	8,000	•	Somme transférée de l'ar- ticle 89bis.
1,000	•	1,000	5,000	•	5,000	2,000	•	
128,740	•	128,740	•	•	•	•	128,740	Cette allocation est trans- férée aux articles qui précèdent, à concurren- ce de 116,740 francs et de 40,000 francs à l'article 8. Le restant, soit 12,000 francs, peut être supprimé.
1,215,094	•	1,215,094	1,112,527	•	1,112,527	55,975	•	158,740
10,168,688	260,652	10,429,340	15,255,012	154,000	15,407,012	•	1,021,428	•
27,108,555	300,000	27,408,555	27,649,950	•	27,649,950	241,595	•	•
15,211,795	•	15,211,795	14,902,557	•	14,902,557	•	309,256	•
6,140,658	•	6,140,658	5,668,598	•	5,668,598	•	481,260	•
2,450,415	•	2,450,415	2,462,215	•	2,462,215	51,800	•	•
5,115,528	•	5,115,528	2,070,468	105,000	5,075,468	•	40,060	•
1,215,094	•	1,215,094	1,112,527	•	1,112,527	•	102,767	•
71,399,711	560,652	71,960,363	70,019,787	250,000	70,278,787	273,195	1,954,771	•
						DIMINUTION. . fr.		1,681,576

DÉVELOPPEMENTS DU BUDGET AMENDÉ DU MINISTÈRE

NUMÉROS des		DÉSIGNATION DES DÉPENSES ET SERVICES.
Chapitres.	Pages.	
<i>Récapitulation.</i>		
I.		Administration centrale
II.		Ponts et chaussées
III.		Mines
IV.		Chemins de fer. — Postes. — Télégraphes — Marine.
V.		Commissions des procédés nouveaux et des Annales des Travaux publics
VI.		Traitements de disponibilité
VII.		Pensions
VIII.		Secours.
IX.		Dépenses imprévues.
		TOTAL DU BUDGET.

DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1875.

PREMIER PROJET DE BUDGET proposé pour l'exercice 1875.			AMENDEMENTS AU PROJET DE BUDGET pour l'exercice 1875.			DIFFÉRENCES au Budget amendé.		Observations.	
CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires	TOTAL.	CHARGES ordinaires et per- manentes.	CHARGES extraordinaires et temporaires.	TOTAL.	AUGMENTATION.	DIMINUTION.		
1,677,425	"	1,677,425	1,602,915	"	1,602,915	15,490	"		
7,101,019	" 2,305,250	9,404,269	7,177,591	" 2,701,300	9,879,091	384,822	"		
376,010	" 19,000	395,010	376,010	" 19,000	395,010	"	"		
71,599,711	" 560,652	71,960,363	69,919,787	" 359,000	70,278,787	"	1,681,576		
7,000	"	7,000	7,000	"	7,000	"	"		
"	74,000	74,000	"	74,000	74,000	"	"		
19,000	"	19,000	19,000	"	19,000	"	"		
25,500	"	25,500	25,500	"	25,500	"	"		
18,000	"	18,000	18,000	"	18,000	"	"		
80,623,665	" 3,046,902	83,670,567	79,235,803	" 3,153,500	82,389,303	400,312	1,681,576		
						DIMINUTION... fr.		1,281,264	

(28)

ANNEXE B.

1. — *Tableau des augmentations du Budget primitif de 1875 sur le Budget de 1874.*

NUMÉRO de l'article.	LIBELLÉ.	BUDGET de 1874.	1 ^{er} BUDGET de 1875.	AUGMENTATION.
2	Traitements des fonctionnaires	1,175,200	1,186,765	10,615
6 b	Lignes du Luxembourg	162,560	146,660	15,700
7	Entretien des routes.	2,502,000	2,249,000	87,000
14	Canal de Liège à Maestricht	12,000	13,800	1,800
10 b	Pavage du bassin à Moll	8,000	54,000	26,000
21 c	Garde-corps et clôtures. — Canal de Bruxelles et Char- leroi	14,400	20,900	6,500
25	Canal de Mons à Condé.	28,000	44,000	16,000
24	Id. Pommerœul à Antoing	21,500	23,500	2,000
28	Id. Gand à Ostende	55,600	67,500	33,900
29	Id. Plasschenlaele à Furnes	10,000	20,000	10,000
51	Id. le Moervaert et le Zuidlede	400	500	100
32	Jetées longitudinales au Ruppel	1,000	5,500	4,500
34	Travaux à l'Yser	6,000	66,000	60,000
37	Ports d'Ostende, Blankenberghe, etc. (Travaux)	591,500	684,500	93,000
38	Améliorations du port d'Ostende	140,000	215,000	75,000
59	Construction d'une maison d'éclusier à Nieupoort	»	20,000	20,000
43	Traitements des ingénieurs et conducteurs.	799,000	824,400	45,400
45	Id. des architectes	45,000	50,000	5,000
50	Id. du personnel des mines.	248,050	271,550	25,600
52	Carte générale des mines	15,000	14,000	4,000
55	Traitements des fonctionnaires	828,840	851,640	2,800
58 b	Lignes du Luxembourg	2,173,540	2,189,590	16,050
59	Traitements des fonctionnaires	728,790	747,990	19,200
65 b	Lignes du Luxembourg	5,118,600	5,120,500	10,700
64	Traitements des fonctionnaires	5,052,200	5,160,500	116,500
70 b	Lignes du Luxembourg	2,054,220	2,165,555	109,115
71	Traitements des fonctionnaires	1,829,550	1,846,870	17,540
76	Id.	1,424,515	1,455,515	31,000
79	Id.	713,479	721,879	8,400
84	Id.	204,981	215,114	8,155

II. — *Tableau des diminutions du Budget primitif de 1875 sur le Budget de 1874.*

NUMÉRO de l'article.	LIBELLÉ.	BUDGET de 1874.	1 ^{er} BUDGET de 1875.	DIMINUTION.
10	Travaux extraordinaires aux Musées, etc.	540,000	220,000	120,000
11	Bassins de l'Escaut et de la Meuse	1,801,600	1,744,500	57,100
12	Amélioration de la Meuse (Province de Liège et Limb.)	208,000	39,000	259,000
15	Renforcement des digues du canal de Maestricht à Bois-le-Duc	21,000	10,000	11,000
20	Canalisation de la Sambre	75,000	28,000	47,000
22	Amélioration de l'Escaut. (Province de Hainaut et de la Flandre orientale)	143,600	98,400	45,200
25	Amélioration du canal de dérivation de la Lys.	8,800	2,400	6,400
26	Amélioration de la Lys	5,500	2,700	600
28 b	Canal de dérivation des eaux du sud de Bruges.	2,000	"	2,000
30	Amélioration du canal de Selzaete à la mer	6,500	1,800	4,700
34	Canal d'Ypres à l'Yser.	20,000	"	20,000
40	Perrés pour garantir les côtes	104,000	90,000	14,000
57	Billes, rails, accessoires	6,058,850	5,658,850	400,000
58	Outils, ustensiles, entretien, etc.	2,050,580	1,860,580	190,000
62	Combustible, huile, etc.	6,266,500	5,566,500	700,000
"	Matériel des postes.	608,000	591,000	17,000
85	Traction et matériel	1,505,504	1,275,504	120,000
89 b	Lignes du Luxembourg	150,040	128,740	1,500

III. — *Tableau des augmentations du Budget amendé de 1875 sur le Budget primitif.*

NUMÉRO de l'article.	LIBELLÉ.	1 ^{er} BUDGET.	BUDGET amendé.	AUGMENTATION. — Il n'est pas tenu compte des aug- mentations résultant des trans- ferts.
2 b	Régie	52,000	65,000	5,800
2 c	Ponts et chaussées et mines	152,000	155,200	3,200
2 d	Chemin de fer, postes, etc.	855,615	964,715	2,200
4	Traitements d'ouvriers, etc.	191,000	198,000	2,000
7	Entretien ordinaire des routes, etc.	2,449,000	2,479,000	30,000
10	Travaux extraordinaires aux Musées	220,000	289,000	69,000
12	Ports a. à Jambes, b. à Namèche	"	81,000	81,000
15 b	Agrandissement des Bassins de Lancklaer, Reeckheim, Smermaes	"	55,000	55,000
22 b	Démolition de deux barrages.	90,000	120,000	30,000
58	Établissement d'un grill de carénage	"	27,000	27,000
59	Travaux et amélioration de phares et phanoux, etc.	1,000	6,700	5,700
40	Traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, etc.	825,000	851,600	27,700
41	Traitements divers	788,569	850,291	61,922
55	Traitements des fonctionnaires. (<i>Voies et travaux</i>)	851,640	941,540	4,200
56	Salaires d'ouvriers. (<i>Voies et travaux</i>)	5,888,880	6,721,200	162,980
58	Travaux d'amélioration et d'entretien	1,860,580	2,515,170	105,040
59	Traitement des fonctionnaires. (<i>Traction et matériel</i>)	747,990	866,190	8,500
60	Salaires des ouvriers. (<i>Traction et matériel</i>)	8,828,600	10,955,170	545,570
64	Traitement des fonctionnaires. (<i>Transports</i>)	5,169,500	6,076,367	158,367
65	Salaire des employés. (<i>Id.</i>)	4,527,660	5,040,170	31,000
69	Pertes et avaries.	200,000	475,000	150,000
71	Traitement des employés. (<i>Postes</i>)	1,846,870	1,872,140	25,270
72	— des facteurs	2,495,758	2,547,258	44,218
75	Matériel, impressions, locaux, etc.	591,000	654,000	45,000
76	Traitement des employés. (<i>Télégraphes</i>)	1,455,515	1,487,515	51,800
79	— — (<i>Marine</i>)	721,879	735,819	4,940
84	— — (<i>Services en général</i>)	215,114	240,347	7,255
89	Conférences des chemins de fer belges et frais des conférences internationales	1,000	5,000	2,000

IV. — *Tableau des diminutions du Budget amendé de 1875 sur le Budget primitif.*

NOMÉRO de l'article	LIBELLÉ.	BUDGET primitif.	BUDGET amendé.	DIMINUTION.
8	Matériel de l'administration centrale	105,000	110,000	5,000
52	Continuation des travaux à des jetées longitudinales au Rupel	5,500	3,000	2,500
57	Billes, rails, accessoires, etc.	5,058,850	3,250,002	1,295,648
62	Combustible, huile, etc., etc.	5,560,500	7,551,550	164,750
65	Entretien et réparation du matériel.	6,892,550	7,955,025	254,525
67	Frais d'exploitation.	1,791,000	1,875,000	196,000
70 b	Lignes du Luxembourg	2,165,555	•	445,255
75	Transport des dépêches	1,208,050	585,000	625,050
83	Traction et matériel. (<i>Marine.</i>)	1,273,504	1,228,504	45,000
86	Matériel et fournitures de bureau	708,240	678,240	100,000
89 b	Lignes du Luxembourg. (<i>Services en général.</i>)	128,740	•	12,000

ANNEXE C.

« Bruxelles, le 22 novembre 1873.

» *A Monsieur le Ministre des Travaux publics à Bruxelles.*» **MONSIEUR LE MINISTRE,**

» Nous avons l'honneur de vous rendre compte des études de la Commission instituée par arrêté ministériel du 15 mai dernier, 2^e D^{on} A, n^o 32999 (1).

» Cet arrêté nous a chargés « d'étudier immédiatement toutes les questions qui se rattachent tant au libre écoulement qu'à la bonne navigabilité des eaux de l'Escaut et de ses affluents, depuis la frontière de France jusqu'à la frontière des Pays-Bas, afin de connaître les mesures à prendre pour diminuer ou même éviter, à l'avenir, les inondations qui ont désolé la vallée de l'Escaut. »

Préliminaires.

» Faciliter l'écoulement des grandes crues de l'Escaut et améliorer la navigation fluviale et maritime de ce fleuve constitue l'un des problèmes les plus importants que l'art de l'ingénieur puisse avoir à résoudre en Belgique.

» En recevant cette difficile mission, nous avons éprouvé quelque appréhension de pouvoir la remplir convenablement, mais encouragés par le succès obtenu à Liège, à Bruxelles et à Charleroi, pendant les inondations générales de l'hiver dernier, par les travaux exécutés pour garantir ces villes des calamités qu'il s'agit d'épargner aux habitants de Tournai, d'Audenarde et de Gand, et, soutenus par la pensée que les ressources du pays ne feront pas défaut pour atteindre le but éminemment utile de notre mission, nous nous sommes résolument mis à l'ouvrage.

(1) Cette Commission est composée de :

MM. Maus, Inspecteur général des ponts et chaussées, Président;
 Van Haverbeke, capitaine de vaisseau (arrêté du 3 juin 1873);
 Crépin, ingénieur en chef-directeur des ponts et chaussées de la Flandre occ^{te}, membre;
 Morelle, id. id. du Hainaut, membre;
 Van Schoubroeck, id. id. de la Flandre or^{te}, membre
 Declercq, id. id. d'Anvers, membre;
 De Matthys, Ingénieur des ponts et chaussées, secrétaire, avec voix consultative.

» Le 20 mai, nous commençons la visite générale de la vallée de l'Escaut, depuis la frontière de France jusqu'à la frontière des Pays-Bas.

» Nous avons pu nous former une idée générale de l'étendue des inondations et des obstacles qui retardent l'écoulement des eaux et entravent la navigation, à l'aide des plans déployés sur le bateau qui nous portaient et des indications fournies par MM. les ingénieurs et conducteurs chargés du service de la navigation de l'Escaut, et par les éclusiers, pontonniers et habitants riverains.

» Cet aperçu général devant être suivi d'études précises auxquelles nous ne pouvions procéder avant de posséder un plan exact du cours actuel de l'Escaut, un profil longitudinal et des profils en travers indiquant les niveaux atteints par les eaux, les sections d'écoulement du fleuve et des ouvrages d'art, etc., nous avons pris immédiatement les dispositions nécessaires pour obtenir ces renseignements aussitôt que possible.

» Les opérations sur le terrain sont très-avancées et l'on est occupé, dans les bureaux, à rapporter sur les plans les résultats déjà obtenus.

» Sans attendre la fin de ce travail, nous nous sommes réunis aussi souvent que les occupations des membres de la Commission l'ont permis, et nous avons discuté les diverses mesures à prendre afin d'arrêter un programme qui rallie tous les suffrages et serve de base aux projets qui pourront ensuite être dressés sans hésitation et dans le plus court délai possible.

» Le présent rapport contient :

» 1^o Un résumé des observations faites pendant notre visite du cours de l'Escaut entre les frontières de France et des Pays-Bas ;

» 2^o Le programme des moyens à employer pour faciliter l'écoulement des crues, préserver les villes de Tournai, d'Audenarde et de Gand des inondations et améliorer la navigation fluviale et maritime de l'Escaut.

1^o Visite des lieux entre la frontière de France et Antoing.

» Le village de Laplaigne, situé près de la frontière de France, est défendu par une digue que l'inondation a débordée et rompue en trois endroits. Des 300 maisons qui composent ce village, 120 ont été envahies par les eaux à des hauteurs plus ou moins grandes.

» Lors de notre visite, il restait encore en aval de Laplaigne environ 150 hectares couverts d'eau sur 0^m70 de hauteur, et cependant le niveau des eaux était déjà descendu, en cet endroit, d'environ deux mètres.

» Les eaux de ces prairies basses s'écoulent par une rigole qui débouche dans l'Escaut, à l'aval de l'écluse d'Antoing, lorsque le fleuve est au niveau de flottaison normale ou peu supérieur; lors de notre passage, l'Escaut dépassait de 1 mètre ce niveau, empêchait l'écoulement par la rigole et maintenait l'inondation qui vient d'être signalée.

Entre Antoing et Tournai.

» Entre Antoing et Tournai, les eaux ont envahi des maisons particulières et fait chômer des usines et des sucreries.

Ville de Tournai.

» A Tournai, les eaux ont recouvert une partie des quais et pénétré dans les habitations des quartiers bas de la ville, soit directement, soit par les égouts.

» Pendant que l'inondation était la plus grande, la pente des eaux s'est accrue au point que la différence de niveau entre l'amont de la ville et l'aval atteignait environ 1 mètre par suite des obstacles que les eaux rencontraient dans la traverse de Tournai. Ces obstacles consistent dans l'insuffisance de débouché de l'ancien barrage connu sous le nom de *Machine de Tournai*, et des ponts tournants dans la traverse de cette ville.

» Chacun de ces ouvrages, en rétrécissant la section d'écoulement, oblige les eaux à monter jusqu'au moment où il se produit une surélévation de l'amont à l'aval, ou chute, assez grande pour imprimer à l'eau un accroissement de vitesse qui compense l'insuffisance de débouché et fasse passer l'eau à mesure qu'elle afflue de l'amont.

» Le fossé des anciennes fortifications connu sous le nom de *Petite Rivière* et qui contourne, sur la rive droite, la moitié de la ville, n'a pas été d'un grand secours pour l'écoulement des crues, parce qu'il est mal disposé à l'amont pour recevoir une partie du courant de l'Escaut et que son lit est embarrassé par d'anciens ouvrages qui réduisent notablement sa section.

Entre Tournai et Gand.

» Entre Tournai et Gand, la vallée de l'Escaut est remarquable par sa grande largeur et sa petite pente.

» Les eaux, coulant sur un fond presque horizontal, n'acquièrent qu'une faible vitesse et débordent aussitôt qu'elles sont gonflées par les pluies.

» En se répandant sur les prairies, les eaux déposent le limon dont elles sont chargées, en quantité de moins en moins grande à mesure qu'elles se clarifient en s'éloignant du lit du fleuve.

» Ces dépôts fréquents ont ainsi exhaussé les bords de l'Escaut plus rapidement que les prairies éloignées du fleuve; la différence de niveau est assez grande pour faire appeler *cuves* ces prairies basses que les alluvions du fleuve ont moins relevées.

» Les eaux d'inondation qui se répandent sur les bas-fonds ou cuves ne peuvent rentrer dans l'Escaut qu'au moyen de rigoles parallèles au fleuve et assez prolongées pour trouver un niveau suffisamment bas pour les recevoir; les rigoles débouchent généralement en aval des retenues établies sur l'Escaut pour les besoins de la navigation.

» Ces retenues sont opérées au moyen de barrages mobiles, composés de poutrelles appuyées contre des piles équidistantes; ces piles supportent un plancher destiné à la manœuvre du barrage.

» Les poutrelles ne sont mises toutes en place que pendant les sécheresses, lorsque le débit de l'Escaut est presque nul; la surface des eaux est alors

très-sensiblement horizontale . et la chute du barrage donne la mesure de la pente de la vallée entre ce barrage et celui qui le précède.

» On maintient le niveau de flottaison, lorsque les eaux deviennent abondantes, en enlevant un nombre de poutrelles suffisant pour leur livrer passage: la surface des eaux prend une inclinaison, la chute des barrages diminue et devient nulle lorsque l'Escaut débite assez d'eau pour permettre d'enlever toutes les poutrelles et de le rendre à son cours naturel; l'assèchement des cuves est alors suspendu jusqu'au moment où le débit de l'Escaut permet de rétablir les barrages et l'écoulement dans les rigoles.

» Le sol de la vallée formé d'alluvions vaseuses est facilement corrodé par les eaux qui attaquent les berges concaves, déplacent peu à peu le lit du fleuve et lui donnent un cours très-sinueux.

» Ces méandres nombreux allongent le parcours du courant, diminuent sa pente et ralentissent, par conséquent, sa vitesse.

» Les vallées de la Haine et de la Scarpe, qui débouchent dans la vallée de l'Escaut en amont de notre frontière, présentent également de grandes largeurs et de très-faibles pentes.

» On comprend dès lors que les pluies abondantes et prolongées de l'hiver dernier aient transformé les vallées de la Haine, de la Scarpe et de l'Escaut en d'immenses réservoirs qui ont continué à alimenter l'Escaut au point de le faire couler à pleins bords, longtemps après que la Meuse, la Sambre et autres rivières parcourant des vallées plus étroites et plus inclinées étaient revenues à leur état normal.

» Toutes les poutrelles des barrages de l'Escaut ont été enlevées le 29 octobre 1872, dans la Flandre orientale, et le 14 novembre suivant dans le Hainaut; l'on n'a commencé à remettre en place quelques poutrelles à certains barrages que dans le courant du mois de mai 1873.

» Lorsque les rigoles d'assèchement ont recommencé à fonctionner, le volume d'eau qu'elles avaient à évacuer était si grand et leurs dimensions relativement si petites, qu'elles ont dû employer un temps très-long pour faire cesser l'inondation des cuves.

» La hauteur d'eau qui recouvrait encore, lors de notre visite, les prairies basses entre Tournai et Gand, était la plus grande dans les cuves appelées *Marais d'Obigies, d'Hérinnes et Pottes* où elle atteignait 1^m,70. A mesure que nous descendions la vallée, la dépression des bas-fonds, relativement aux bords de l'Escaut et à la hauteur de l'eau qui les recouvrait, diminuait progressivement et toute inondation avait cessé à partir d'Eecke.

» Entre Tournai et Gand, les eaux, au moment de leur plus grande élévation, n'ont dépassé les bords du fleuve que de 0^m,50 à 0^m,80, tandis qu'elles s'élevaient jusque 2^m,70 au-dessus des bas-fonds ou cuves.

» En passant sous les ponts des chemins de fer et routes qui traversent la vallée entre Tournai et Gand, nous n'avons plus remarqué les différences de niveau, de l'amont à l'aval, de ces ouvrages qui ont été constatées par les agents de l'Administration au moment de la plus grande élévation des eaux.

» Il existe entre Semmerzacke et Gand de nombreuses briqueteries; elles sont généralement établies près de l'Escaut afin de diminuer le chemin à parcourir pour embarquer leurs produits et surtout pour hâter le colmatage

des vides formés par l'extraction de la terre; on compte que ces excavations, qui ont environ 0^m,60 de profondeur, sont comblées en une trentaine d'années par le limon que déposent les eaux débordées.

» Cette observation donne la mesure de la rapidité des exhaussements produits par les alluvions de l'Escaut.

» Les corrosions, en modifiant le cours du fleuve, donnent souvent à son lit une direction opposée à celle de la vallée, de sorte que le fleuve remonte vers sa source et coule dans une direction diamétralement opposée à celle des eaux débordées qui descendent la vallée.

» Cette opposition entre deux courants superposés retarde l'écoulement, précisément au moment où il serait le plus important de l'accélérer.

» Beaucoup de coudes sont tellement brusques que les longs bateaux du Hainaut descendant à charges, éprouvent les plus grandes difficultés à les franchir; il faut dans ces passages guider le bateau avec des cordes tenues par des hommes placés sur les rives.

» Ces manœuvres occasionnent des retards et des dépenses qui n'existent pas sur nos autres voies navigables et provoquent, depuis longtemps, de vives réclamations de la part des industriels du Hainaut.

» La navigation de l'Escaut est cependant une des plus actives du pays.

» Les ingénieurs qui ont été chargés du service de l'Escaut, dans les provinces du Hainaut et de la Flandre orientale, ont à diverses reprises projeté des rectifications du fleuve, mais la crainte d'aggraver pendant les débordements la situation de la ville de Gand a fait ajourner la plupart de ces projets d'amélioration qu'il est très-désirable de réaliser bientôt.

» La Commission a remarqué que les radiers des pertuis de Gand sont presque aussi élevés que le seuil du barrage de Semmerzacke situé à environ 24 kilomètres en amont.

Ville de Gand.

» A Gand se trouve le confluent de l'Escaut et de la Lys, dont les eaux réunies ont, pendant l'hiver dernier, inondé la ville et causé les désastres qui ont excité une émotion générale et malheureusement trop justifiée. L'eau, en pénétrant dans les maisons et dans les fabriques, a occasionné des pertes considérables, arrêté le travail et privé les ouvriers d'habitation et de salaire.

» L'inondation de 1872 a rappelé, en la dépassant, l'inondation de 1841.

» Une Commission chargée en 1841 de proposer des mesures pour obvier aux inondations extraordinaires des rives de l'Escaut a indiqué divers moyens pour atteindre ce but, notamment une dérivation de Semmerzacke à Melle, mais elle a cru que l'ouverture d'un canal de dérivation de la Lys à la mer exécuté depuis lors et connu sous le nom de Schipdonck, serait un préservatif suffisant.

» L'inondation de l'hiver dernier, quoique les eaux de la Lys aient été dérivées, non-seulement par le canal de Schipdonck, mais encore par les canaux de Bruges et de Terneuzen, prouve combien les prévisions de 1841 ont été dépassées.

» La même Commission avait signalé les rigoles d'assèchement ouvertes dans les vallées de la Haine, de l'Escaut français et de la Scarpe en amont de notre frontière comme ayant contribué à accroître les inondations.

» Ces rigoles, en accélérant l'écoulement des eaux supérieures, ont naturellement augmenté le volume des crues en 1841 et 1872, et l'on doit craindre que le prix sans cesse croissant des terres engagera à perfectionner encore les moyens d'écoulement qui augmenteraient l'abondance des crues des affluents de l'Escaut. Nous sommes en conséquence d'avis que pour garantir la ville de Gand, maintenant et dans l'avenir, il faudra ouvrir aux eaux d'inondation des débouchés largement suffisants.

» Ces débouchés devront être assez grands pour que l'on ne soit plus obligé d'interrompre la navigation sur les canaux de Terneuzen et de Bruges en les faisant servir à l'écoulement d'une partie des eaux de la Lys. On empêchera ainsi le retour des atterrissements qui se sont formés dans le canal de Bruges et qui ont provoqué les plus vives réclamations.

Entre Gand et la mer.

» L'Escaut en aval de Gand est en libre communication avec la mer et soumis aux courants de flux et de reflux.

» Lorsque la mer monte, ses eaux pénètrent dans le lit de l'Escaut et déterminent le courant de flux ou de flot qui rencontre le courant descendant, le domine et le fait remonter avec lui.

» La ligne de rencontre des deux courants opposés, située à leur point le plus bas, se déplace en remontant le cours du fleuve et se trouve dans le voisinage de Termonde lorsque la mer est arrivée au niveau de marée haute à l'embouchure.

» La masse fluide entrée dans l'Escaut continue, en vertu de son inertie, son mouvement vers l'amont, même pendant que la mer descend à l'embouchure.

» Cette masse fluide est souvent désignée par vague-marée, parce qu'en effet elle prend, à mesure qu'elle s'éloigne de la mer, la forme d'une énorme vague qui s'avance et produit successivement le courant de flot, puis la marée haute et bientôt après le courant de reflux.

» Le sommet de la vague-marée est arrivé dans les environs de Termonde lorsque la mer est basse à Flessingue et il atteint Gand lorsque la mer monte déjà à l'embouchure.

» Les courants de flux et de reflux entretiennent les eaux du fleuve dans un mouvement continu, mais si un cours d'eau douce puissant ne donne pas au reflux une supériorité sur le flux, la partie maritime du fleuve s'ensasera d'abord à l'amont et de proche en proche jusqu'à la mer. On constate, en effet, que tous les bas-fonds ou criques ne tardent pas à s'atterrir, parce que la vague-marée, en s'avancant dans un lit dont le fond se relève, diminue de volume, perd sa vitesse et dépose, en atteignant la limite de sa course, les sables et vases qu'elle a entraînés.

» Lorsqu'un cours d'eau important débouche dans la partie amont du lit maritime d'un fleuve, les eaux supérieures sont arrêtées par le flux pendant

environ 6 heures, elles s'accroissent et lorsque le reflux commence, elles donnent à ce courant un supplément de force pour repousser les sables et vases vers la mer.

» Les eaux douces de l'amont, en maintenant la profondeur dans la partie supérieure du lit maritime, favorisent le mouvement de la vague-marée et produisent une action favorable sur toute l'étendue de ce lit.

» Tout atterrissement dans une partie quelconque du lit maritime ralentit la marche de la vague marée et exerce une fâcheuse influence sur toute son étendue.

» Il est donc extrêmement important de faire affluer le plus grand volume d'eau possible à l'amont de l'Escaut maritime et d'enlever tout obstacle aux courants de marée afin d'empêcher l'oblitération successive de notre grande voie maritime.

» Anciennement les bas-fonds situés le long de l'Escaut maritime et de ses affluents : la Durme, le Rupel, les Nèthes, la Dyle, la Senne, etc., n'étaient pas endigués et la vague-marée pouvait se répandre sur des étendues considérables formant de véritables réservoirs qui, se remplissant pendant la marée montante et se vidant à marée descendante, augmentaient principalement à l'aval, l'importance de la vague-marée et la force des courants de flux et de reflux.

» Les endiguements, qui ont transformé ces bas-fonds en poldres, ont supprimé ces réservoirs, diminué les courants de marée et exercé une action très-préjudiciable au régime de l'Escaut.

» La dérivation des eaux de la Lys vers la mer est une des causes récentes et certaines qui provoquent l'envasement du lit maritime de l'Escaut.

» Nous ne possédons pas de documents assez anciens et assez précis pour déterminer les conséquences de ces diverses causes d'oblitération.

» Nous pouvons seulement constater, d'après les recherches d'un membre de la Commission, M. le capitaine de vaisseau Van Haverbeke, une décroissance progressive dans la hauteur d'eau des passes navigables les moins profondes entre Anvers et la frontière des Pays-Bas.

» Ces hauteurs variaient en 1799	de	7 ^m 40	à	15 ^m ;
—	—	1850	8 ^m 50	à 12 ^m ;
—	—	1873	5 ^m »	à 8 ^m 40.

» Il faut, à tout prix, arrêter cette réduction graduelle de profondeur, d'autant plus fâcheuse que le tirant des navires a été notablement augmenté dans ces dernières années.

» Dans notre visite de Gand à la frontière des Pays-Bas, nous avons remarqué qu'entre Gand et Termonde il existe de nombreux coudes brusques qui sont nuisibles non-seulement à l'écoulement des crues, mais encore au mouvement des courants de marée, que les piles du pont de Termonde forment un étranglement nuisible, qu'il existe dans le lit du fleuve des épis et des empiètements qu'il importe de faire disparaître.

» Dans les parties larges du fleuve le fond s'est relevé et forme des barres qui retardent beaucoup les courants de flux et de reflux.

» Les confluent de la Durme et du Rupel sont très-mal disposés pour favoriser l'entrée de la vague-marée dans ces affluents; leurs embouchures, au lieu d'être tournées vers l'aval, le sont vers l'amont, disposition qui entrave à la fois l'entrée du courant de flot et la sortie du courant de reflux; elles devront être dirigées vers l'aval afin de favoriser l'entrée du flux et la sortie du reflux et combattre ainsi les atterrissements qui se sont formés en ces endroits.

» Nous croyons inutile de signaler les inconvénients auxquels le projet de redressement des quais d'Anvers doit remédier.

2° Programme des travaux à exécuter.

» Les mesures que nous avons à proposer pour remplir notre mission et dont nous ne pouvons encore indiquer que le programme, sont destinées :

» *A.* A faciliter l'écoulement des crues de l'Escaut et la navigation entre la frontière de France et Gand;

» *B.* A garantir les villes de Tournai, Audenarde et Gand des inondations :

» *C.* A maintenir et, si c'est possible, améliorer les passes navigables de l'Escaut maritime.

A. — Entre la frontière de France et Gand.

» Nous proposerons, pour faciliter l'écoulement des crues du Haut Escaut, de rectifier les nombreuses sinuosités du fleuve afin d'augmenter la pente et la vitesse des eaux : de donner la plus grande section que l'on pourra sans craindre de provoquer des envasements et de consolider les berges concaves.

» En augmentant à la fois la vitesse des eaux et la section du lit, on accroit le débit du fleuve et l'on réduit la durée des crues, dans une grande proportion.

» Il est désirable d'élargir et d'approfondir les rigoles d'assèchement, d'agrandir et de disposer plus convenablement les prises d'eau à l'Escaut afin de pouvoir envoyer dans les cuves de grands volumes d'eau trouble, qui déposeront leur limon et amélioreront les prairies basses; les rigoles agrandies hâteront le dessèchement des cuves.

B. — Pour garantir les villes de Tournai, Audenarde et Gand.

» A Tournai, nous croyons nécessaire de régulariser la petite rivière, de l'élargir et de disposer son extrémité en amont, de manière à recevoir une partie du courant de l'Escaut, ensuite, de démolir l'ancienne machine et les piles qui la supportent, de modifier les ponts entre les quais de Tournai afin qu'ils entravent, aussi peu que possible, l'écoulement à travers la ville.

» Les travaux destinés à faciliter l'écoulement des eaux de l'Escaut abaisseront suffisamment le niveau des inondations à Audenarde sans devoir exécuter d'autres ouvrages.

» L'étude des divers accroissements de section que l'on peut apporter aux canaux intérieurs de la ville de Gand et aux bras de l'Escaut qui passent vis-à-vis des anciennes portes St-Liévin et de Bruxelles dans la commune de Ledeborg, a fait connaître que, lors même que l'on démolirait les quatre ponts qui existent sur ces deux bras, pour les reconstruire avec des dimensions qui leur permettraient de débiter tout le volume d'eau qui peut passer sous les deux ponts du chemin de fer, situés un peu en amont, on n'obtiendrait pas encore un débouché suffisant; il faut donc ouvrir entre le Haut et le Bas Escaut une dérivation capable de débiter les crues de l'Escaut et les eaux de la Lys qui ne peuvent s'écouler par les canaux de la ville; ces eaux seront amenées dans le Haut Escaut par une dérivation qui doit être ouverte à l'amont de Gand.

» Nous sommes occupés à chercher le tracé le plus convenable à donner à la dérivation du Haut dans le Bas Escaut; notre première idée a été d'adopter le tracé de la dérivation indiquée depuis longtemps de Zwynarde à Melle, en le modifiant toutefois pour ne pas traverser la grande station de Meirelbeke et réduire les terrassements; mais diverses considérations, telles que l'avantage de diminuer le nombre de canaux d'écoulement et de faire affluer le plus d'eau possible en aval de la ville de Gand, afin de combattre les envasements qui se produisent dans cette partie du lit maritime de l'Escaut, nous ont engagés à examiner si l'on ne pourrait pas obtenir le complètement de débouché nécessaire en ouvrant, dans la direction des bras de Ledeborg, une large dérivation et remplaçant les deux ponts qui existent aujourd'hui sous le chemin de fer par un seul grand pont.

» Cette étude n'est pas encore assez avancée pour décider le choix entre ces deux tracés. Il convient, pour statuer sur ce point, d'attendre que les études permettent d'apprécier les dépenses d'expropriation qui constitueront une notable partie de la dépense.

» Pour hâter l'écoulement des crues, en aval de Gand, il faut rectifier les sinuosités trop brusques et trop nombreuses qui existent sur le Bas Escaut entre Gand et Termonde et agrandir la section du lit du fleuve sans toutefois dépasser la limite qui provoquerait des envasements.

C. — *Pour améliorer les passes navigables de l'Escaut.*

» L'amélioration de la navigation maritime de l'Escaut réclame la plus grande augmentation du volume des eaux supérieures et l'enlèvement de tous les obstacles qui entravent le mouvement de la vague-marée.

» Nous satisferons à la première condition en faisant affluer dans le Bas Escaut à Gand toutes les eaux du Haut Escaut et de la Lys en faisant cesser toute dérivation vers la mer par les canaux de Terneuzen, de Bruges et, autant que possible, de Schipdonck.

» Pour satisfaire à la seconde condition, il faut d'abord rectifier les embouchures de la Durme, du Rupel et, au besoin, régulariser les lits de l'Escaut et

de ses affluents afin de faire remonter la vague-marée aussi haut que possible et utiliser ces lits comme de grands réservoirs destinés à favoriser les courants de marée, ensuite à faire disparaître les obstacles, tels qu'épis et empiètements des riverains, enfin, recourir aux digues longitudinales submersibles à diverses hauteurs de marée, qui ont été employées avec succès en Angleterre, en Hollande et en France, pour maintenir ou accroître les profondeurs des passes.

» M. le Ministre des Travaux publics de France, dans le discours qu'il a prononcé le 13 octobre à Bordeaux, a dit : « Rouen ne recevait, il y a trente » ans, que des navires de 500 à 400 tonnes. J'en ai visité un à mon passage » de 1,500 tonnes qui avait monté aisément jusqu'à Rouen ('). » Cette amélioration a été obtenue au moyen de digues longitudinales.

Conclusions.

» En résumé, à l'aide des ouvrages que nous venons d'indiquer et dont nous sommes occupés à étudier l'application, on pourra :

- » Accélérer l'écoulement des crues de l'Escaut ;
- » Garantir Tournai, Audenarde et Gand des inondations ;
- » Améliorer la navigation maritime de l'Escaut.

» Nous ferons tous nos efforts pour terminer, aussitôt que possible, les études et projets qui doivent compléter le présent rapport et accomplir notre mission. »

Les membres de la Commission :

(Signé) H. MAUS.

F. VAN HAVERBEKE.

L. CRÉPIN.

J. MOREL.

L. VAN SCHOUBROECK.

G.-A. DE CLERCQ.

H. DE MATTHYS.

¹ Voir *Journal des chemins de fer*, n° 42, 18 octobre 1875.

ANNEXE D.

« Bruxelles, le 18 janvier 1875.

» *A Messieurs les Bourgmestre et Échevins de la ville de Gand.*

» MESSIEURS,

» Je viens de lire avec la plus profonde surprise dans les journaux de Gand le compte-rendu de la séance du Conseil communal du 14 de ce mois.

» Si ces comptes-rendus sont exacts, mon Département aurait été l'objet d'attaques des plus vives; il serait très en retard de statuer sur les projets présentés par la ville pour ses nouvelles installations maritimes; les lettres de rappel qu'on lui aurait adressées seraient toutes demeurées sans réponse.

» Tout ce qui semble s'être dit à ce sujet au Conseil communal est pour moi absolument incompréhensible.

» En effet, voici l'analyse complète de nos derniers rapports au sujet de cette importante affaire.

» Sous la date du 7 avril 1874, je vous ai fait connaître que mon Département n'avait pas d'objections à faire aux dispositions générales de l'avant-projet dressé par la ville de Gand pour ses établissements maritimes et que, de son côté, il avait chargé M. l'Ingénieur en chef, Directeur des ponts et chaussées dans la Flandre orientale d'étudier, les questions qui se rattachent à la suppression de l'écluse du Muide, à son remplacement par une écluse à grande section et au déplacement du barrage du Tolhuis.

» Par lettre du 2 mai, en m'accusant réception de la lettre précédente, vous m'avez exprimé le désir de recevoir communication des plans relatifs à ces travaux.

» J'ai eu l'honneur de vous communiquer ces plans par dépêche du 10 août suivant. Ils avaient été examinés par le comité permanent des ponts et chaussées en séance du 1^{er} août.

» Le 27 octobre, vous me les avez renvoyés, en me faisant connaître que, dans sa séance du 5 du même mois, le Conseil communal avait adopté à l'unanimité les conclusions du rapport auquel ils avaient donné lieu de la part de votre commission spéciale, et qui tendaient à leur approbation.

» Je vois par ce rapport, qui porte la date du 29 septembre 1874 et la signature de M. Vermandel, que votre commission se déclarait désormais en mesure de se prononcer sur des propositions formelles, d'une part, par suite du règlement des questions relatives au régime du canal de Terneuzen et, d'autre part, par la fixation de l'emplacement de la nouvelle écluse.

» Elle faisait, en terminant, quelques objections au projet du Gouverne-

ment, tout en reconnaissant « que l'auteur du projet *n'avait pu les éviter* » et en émettant seulement le vœu qu'elles fussent examinées avec bienveillance.

» Dès le 10 novembre 1874, mon Département a chargé l'administration des ponts et chaussées de dresser, d'après l'avant-projet ainsi admis, le projet définitif et complet de l'écluse et des ouvrages qui s'y rattachent en appelant son attention sur les observations formulées par le Conseil communal.

» Ce travail se poursuit activement par les soins de M. l'Ingénieur Vanderlinden et sous la direction de M. l'Ingénieur en chef Broekhans; mais la ville n'a nullement à en attendre le résultat au point de vue des travaux dont l'exécution lui incombe et, comme le remarquait sa commission, il lui suffisait d'être fixée sur l'emplacement de l'écluse.

» Depuis le 27 octobre, je n'ai plus reçu de la ville aucune communication.

» Je vous prie, Messieurs, de bien vouloir me donner quelques explications au sujet de ce qui précède et je n'ai pas besoin de vous dire l'importance que j'y attache.

» *Le Ministre des Travaux publics,*

» (Signé) A. BEERNAERT. »

« Gand, le 27 janvier 1875.

» *A Monsieur le Ministre des Travaux publics, à Bruxelles.*

» MONSIEUR LE MINISTRE,

» Nous avons eu l'honneur de recevoir votre lettre du 18 courant, 2^e D^{on} A, n^o 50350, relativement aux observations qui ont été échangées à l'une des dernières séances du Conseil communal, touchant les installations maritimes de la ville de Gand.

» Sans admettre entièrement l'exactitude du compte rendu auquel vous faites allusion, nous devons reconnaître que les membres du Collège qui ont pris la parole dans cette circonstance ont repoussé avec une certaine vivacité de langage, le reproche qu'on se plait à adresser à l'Administration communale d'être hostile à l'extension du port et de retarder ce travail par des *lenteurs calculées*. Certaines personnes dont M. le conseiller Groverman s'est fait l'écho dans la séance du 14, prétendent que le Gouvernement attend pour agir que nous lui fassions de nouvelles communications, et que si la question n'est pas plus avancée, ce retard doit être imputé à l'apathie de l'Administration communale. Ce reproche immérité se produit même au sein

de la Chambre, où, récemment encore (séance du 8 décembre), M. De Baets a dit « que notre Administration, non-seulement ne se presse pas de faire les » installations maritimes, mais qu'on en sera réduit peut-être à les faire » malgré elle. » C'est en rappelant cette accusation injuste que l'incident a surgi.

» A cette occasion, nous avons affirmé que si cette question si importante pour la ville de Gand n'est pas encore résolue, la faute n'en est pas à ses mandataires, et un exposé de la question que nous ferons à notre tour, vous permettra, M. le Ministre, de le reconnaître.

» C'est le 16 mai 1873 que nous avons transmis à votre Département le plan de nos installations maritimes, approuvé par le Conseil. Plus de six mois se sont écoulés sans que nous ayons reçu la moindre communication de votre Département.

» C'est alors que le Conseil a décidé l'envoi d'une députation qui a eu l'honneur d'être reçue par vous le 2 décembre suivant. Vous avez bien voulu nous promettre de faire accélérer les études complémentaires se rattachant à cet objet, et le 7 avril 1874, vous nous avez fait connaître « que votre » Département n'avait pas d'objections à faire aux dispositions générales de » l'avant-projet dressé par la ville pour les établissements maritimes, et qu'il » a chargé M. l'Ingénieur en chef de la province d'étudier les questions qui » se rattachent à la suppression de l'écluse de Muide, à son remplacement » par une écluse à grande section et au déplacement du barrage du Tolhuis.

» Il nous a donc fallu attendre plus de dix mois pour obtenir cette nouvelle que des études étaient prescrites, et nous avons naturellement à attendre que ces études étant achevées, il vous plût de nous en communiquer le résultat.

» C'est ce que vous avez daigné faire en nous transmettant, le 10 août 1874, un plan dressé par l'Administration des ponts et chaussées pour la construction de l'écluse d'entrée des établissements maritimes et en nous demandant notre avis sur ce plan.

» Ce projet fut immédiatement examiné par nous, de même que le projet de convention relative au régime du canal de Terneuzen dont nous reçûmes, par votre entremise, une copie le 8 septembre. La commission spéciale du Conseil se trouvait, dès le 29 du même mois, en mesure de présenter son rapport sur l'un et l'autre objet.

» C'est ce qu'elle fit à la séance du 12 octobre, en énonçant au début de son rapport que, par suite des dernières communications reçues, elle était maintenant à même de se prononcer sur des propositions nettement définies. Cette délibération du Conseil a été portée à votre connaissance par notre lettre du 27 octobre suivant, et vous dites très-exactement que, depuis cette date, vous n'avez plus reçu de la ville aucune communication.

» Nous nous demandons en vain quelle communication nous avons à vous faire; votre Département avait à se prononcer sur le plan de la nouvelle écluse, après avoir examiné avec bienveillance les quelques observations présentées par le Conseil communal, car nous insistons sur ce point, M. le Ministre, que, dans votre lettre d'envoi du 10 août 1874, vous vous bornez à demander notre avis, sans faire connaître l'avis de votre Département, et

que c'est par votre dépêche du 18 du courant, que nous apprenons pour la première fois que votre Département adopte définitivement l'avant-projet dressé par l'Administration des ponts et chaussées et que vous aviez soumis par votre lettre du 10 août à notre avis.

» Vous nous faites observer, M. le Ministre, que la ville de Gand n'a nullement à attendre, au point de vue des travaux dont l'exécution lui incombe, le résultat des études du projet définitif de l'écluse qui se poursuivent en ce moment. Ceci est exact en ce qui concerne les améliorations à apporter au bassin actuel. Aussi, dans la même séance du Conseil, le Collège a-t-il fait connaître quels sont les travaux de cette catégorie qu'il comptait immédiatement entreprendre.

» Mais en ce qui concerne le nouveau Dock et ses dépendances, ainsi que la station maritime, une décision formelle du Gouvernement est nécessaire, approuvant les dispositions du plan et déclarant son exécution d'utilité publique; c'est cette approbation, M. le Ministre, que nous attendons vainement depuis le 16 mai 1875, car nous n'avons jusqu'ici qu'une « assurance » qu'il n'est point fait d'objections aux dispositions générales de ce plan.

» Que les retards que cette affaire a subis soient préjudiciables à la ville, c'est ce qui ne saurait être contesté, et plus d'une fois, nous avons appelé sur ce point l'attention du Gouvernement.

» Si la question étant complexe il était démontré que les diverses études auxquelles elle a donné lieu et les négociations avec le Gouvernement des Pays-Bas n'ont point permis d'aboutir plus tôt à un résultat, il importe en tous cas que nous dégagions notre responsabilité, en faisant voir à nos administrés que les retards ne sauraient nous être imputés.

» Telles sont, M. le Ministre, les circonstances dans lesquelles s'est produite l'explication du Collège, et vous pourrez d'ailleurs plus exactement que par la relation des journaux vous en rendre compte par le *Bulletin communal* qui paraîtra prochainement.

» Agrérez, M. le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

» *Le Collège des Bourgmestre et Échevins,*

» (Signé) C^{te} DE KERCKHOVE.

» *Le Secrétaire communal,*

» (Signé) DE VYLDER. »

• Bruxelles, le 8 février 1875.

» *A Messieurs les Bourgmestre et Échevins de la ville de Gand.*

» MESSIEURS,

» J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 27 janvier dernier (1^{er} Bau, n° 416 s./2).

» Il en résulte que si vous n'admettez pas l'entière exactitude des reproches qui auraient été dirigés contre mon Département d'après les journaux dont les comptes-rendus m'avaient justement ému, vous n'en semblez pas moins d'avis que ces reproches sont fondés, et vous êtes, paraît-il, dans l'attente « d'une décision formelle en ce qui concerne le nouveau Dock et ses dépendances, ainsi que la station maritime » et cela tant au point de vue de l'approbation « des dispositions du plan que » de la déclaration d'utilité publique.

» Cette attente, Messieurs, qui est le résultat d'une erreur que je puis à peine comprendre, aurait pu se prolonger, puisque vous ne m'en avez pas fait part et dans l'intérêt de la ville de Gand, je dois m'applaudir de l'incident qui vient y mettre un terme.

» Vous avez probablement perdu de vue que le Gouvernement n'a reçu en communication de votre collège qu'une brochure imprimée accompagnée de plans lithographiés non datés ni signés par l'Administration communale et n'indiquant les travaux à exécuter que dans leurs éléments principaux.

» Il n'est pas possible, en effet, que vous ayez pu croire que cette brochure constituait un projet susceptible d'être approuvé et décrété d'utilité publique par arrêté royal. Et si, par impossible, telle avait pu être votre pensée, vous n'auriez pas manqué de l'exprimer lorsque, par ma dépêche du 7 avril 1874, j'avais l'honneur de vous écrire « que mon Département n'avait pas d'objections à faire aux dispositions générales de l'avant-projet dressé par la ville. »

» Vous savez comme moi, Messieurs, que le Gouvernement doit être saisi d'un projet définitif, dressé et signé en due forme, accompagné de devis et de plans détaillés; que ce projet doit avoir pour annexes des plans parcellaires dressés en conformité de l'article 2 de la loi du 27 mai 1870 et indiquant les propriétés à entreprendre, et que l'exécution des travaux ne peut être décrétée d'utilité publique par arrêté royal qu'après l'enquête prescrite par la loi du 27 mai 1870.

» Dès que ces documents, que sans doute par erreur vous avez cru se trouver déjà entre les mains du Gouvernement, me seront parvenus, j'en prescrirai le prompt examen, en ce qui touche mon Département; mais vous voudrez bien ne pas perdre de vue que, comme il s'agit de travaux communaux, c'est surtout l'intervention du Département de l'Intérieur qui est nécessaire et jusqu'ici, je pense, mon collègue n'a reçu de vous aucune communication quelconque à raison de cette importante affaire. Je me permets d'appeler à ce sujet toute votre attention, puisque vous vous êtes émus avec raison de voir quelques personnes imputer « à l'apathie de l'administration communale » les lenteurs que subit le travail d'agrandissement de vos installations maritimes.

» Vous trouverez d'ailleurs mon honorable collègue de l'Intérieur aussi désireux que moi de hâter la solution de cette affaire et vous n'en pouvez douter, puisque les dépenses très-considérables que fait le Gouvernement au canal de Terneuzen ne seront vraiment utiles que moyennant l'exécution du travail qui incombe à la ville.

» A ce propos, je ne veux pas revenir sur les lenteurs que vous signalez à charge de mon Département. Vous reconnaissez vous-mêmes que le Gouver-

nement avait tout d'abord à se mettre d'accord avec le Gouvernement néerlandais, quant aux travaux du canal de Terneuzen. Or, vous savez que cet accord n'est intervenu que sous la date du 2 septembre 1874 et le Gouvernement n'avait pas attendu jusque-là pour étudier les projets de la ville, lui faire savoir qu'en principe ils étaient susceptibles d'approbation, et arrêter les dispositions des ouvrages qui lui incombait à lui-même.

» Il est une autre observation de votre lettre que je crois devoir relever, bien que je n'en saisisse pas la portée. En vous envoyant le 10 août 1874 l'avant-projet de l'écluse du Muide, je ne vous ai pas, dites-vous, fait savoir que je l'approuvais, et ce n'est que par ma dépêche du 18 janvier que vous avez reçu cette information. Vous eussiez avec raison trouvé peu convenable que j'eusse statué d'avance sur un projet que je soumettais à votre avis, mais la communication de cet avant-projet à la ville témoignait par elle-même qu'il avait l'approbation du Gouvernement et vous n'avez pu croire, me semble-t-il, que mon Département vous aurait saisi d'un travail qu'il n'aurait pas examiné lui-même. Il semble d'ailleurs que si vous aviez eu quelque doute à ce sujet, vous n'auriez pas attendu depuis le 10 août pour m'en écrire.

» En présence des considérations qui précèdent, vous reconnaîtrez, je n'en doute pas, Messieurs, que les critiques qui ont pu être dirigées contre mon Département n'étaient pas fondées et que votre collège était sous l'influence d'une illusion quand il se demandait « en vain quelle communication il avait encore à faire au Gouvernement. »

» Il ne me reste qu'à vous prier de lui faire les communications nécessaires le plus tôt possible et à vous donner, en ce qui me concerne, l'assurance que, dans cette occasion comme dans toutes les autres, vous me trouverez animé du sincère désir de hâter l'instruction des affaires qui ressortissent à mon Département.

» *Le Ministre des Travaux publics,*

» (Signé) : A. BEERNAERT. »

ANNEXE E.

État d'avancement des lignes ferrées à construire par la Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, en vertu des articles 17 et 18 de la Convention du 25 avril 1870, modifiés, en exécution de la loi du 3 juin 1870, par l'arrêté royal du 30 novembre de cette même année.



NUMÉROS D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FER.	Epoques auxquelles les travaux doivent être entamés et terminés
PREMIER GROUPE.		
1	Chemin de fer destiné à relier les établissements du bassin calcaire de Tournai à la station du chemin de fer de l'Etat.	A commencer dès l'approbation des plans et, au plus tard, le 1 ^{er} octobre 1872, à finir au 1 ^{er} janvier 1874.
2	Embranchements de la station de Vaux vers les carrières dudit bassin calcaire.	
3	Embranchement des carrières de Baséeles au chemin de fer de Saint-Ghislain à Audenaerde.	Idem.
4	Embranchement de la station de Blaton vers Bernissart.	Idem.
5	Chemin de Dour à Quiévrain et embranchements.	Idem.
2^{me} GROUPE.		
6	Parties restant à construire du chemin de fer de Luttre à Châtelineau.	A commencer au plus tard le 1 ^{er} janvier 1875, à finir au 1 ^{er} janvier 1875.
7	Parties restant à construire du chemin de fer de ceinture de Charleroi	
8	Chemin de fer de St-Ghislain à Ath.	Idem.

SITUATION DES TRAVAUX.

Le tracé de ce chemin de fer aux abords de Tournai avait donné lieu à des réclamations de la part de l'Administration communale de cette ville. La Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut a offert au Gouvernement la faculté de laisser inéxecutée la partie dudit tracé comprise entre la station de Tournai et le fort de l'Espérance, à condition que l'embranchement de la station de Vaux vers Gaurain-Ramecroix fût prolongé jusqu'à la station de Barry-Maulde du chemin de fer de Tournai à Jurbise. Le Gouvernement, après examen, n'est pas disposé à user de cette faculté et à soumettre une proposition dans ce sens aux Chambres législatives. Il sera, en conséquence, statué très-prochainement sur les projets relatifs à cette ligne. Ce changement aurait pour effet d'augmenter de 5 kil. environ la longueur des lignes à construire en vertu de la Convention du 25 avril 1870. Il est probable que l'État n'usera pas de la faculté dont il s'agit. En tous cas, il sera statué très-prochainement sur les projets relatifs à cette ligne. Les maîtres de carrières demandent l'autorisation de construire et d'exploiter cet embranchement; ce changement est désirable et si une solution dans ce sens est admise, un projet de loi tendant à retrancher ledit embranchement du réseau des lignes, qui font l'objet de la Convention du 25 avril 1870, sera soumis aux Chambres pendant la présente loi.

Un projet de loi tendant à retrancher cet embranchement de l'entreprise de la Société des Bassins Houillers, et à autoriser le Gouvernement à en accorder la concession à des tiers, sera soumis aux Chambres pendant la présente session.

Les ouvrages d'art de cette voie ferrée sont tous construits; il ne reste qu'à les parachever. Les travaux de terrassements sont fort avancés et se poursuivent avec activité.

La ligne de Dour à Quiévrain a été livrée à l'exploitation le 1^{er} avril 1875; l'embranchement de Jemmapes Produits à Pâturages le 24 novembre 1872 et celui de Mons (ville) à Hornu-Warquignies le 1^{er} octobre 1874.

- A.* Section de Châtelineau à Gilly. — Les travaux de cette section sont à la veille d'être terminés.
- B.* Section de Gilly à Noir-Dieu. — Cette section a été livrée à l'exploitation le 1^{er} décembre 1874.
- C.* Section de Noir-Dieu à Jumet. — Les travaux se poursuivent. La Société a été invitée à les achever de façon que la section puisse être livrée à l'exploitation pour la fin de l'année 1875, ce qui ne présente pas de difficulté.
- D.* Section de Jumet à Gosselies. — Cette section se trouve dans une situation analogue à la précédente; même invitation a été adressée à la Société.
- E.* Section de Gosselies à Luttre. — Les travaux sont fort avancés. — Cette section pourra être livrée à l'exploitation pour la fin de l'année avec les deux précédentes.
- A.* Section de Noir-Dieu aux Haies de Gilly. — Cette section est livrée à l'exploitation depuis le 1^{er} décembre 1874.
- B.* Section de Gilly à Lambresart et Fleurus. — Cette section est livrée à l'exploitation depuis le 1^{er} décembre 1874.
- C.* Section de Ransart au vieux Campinaire. — Les travaux sont presque terminés.
- D.* Section de Ransart aux Flamandes. — Tous les plans sont approuvés depuis longtemps. La Société a été invitée à prendre les mesures voulues pour que la mise en exploitation, qui devra coïncider avec celle de la section précédente, puisse avoir lieu dans le plus bref délai possible.
- E.* Section de Jumet à Marcinelle. — Les travaux de cette section sont entamés. La Société a été invitée à les pousser avec l'activité voulue pour qu'ils puissent être terminés pour la fin de l'année 1875.
- F.* Section de Couillet à Tamines. — Les plans ont été approuvés par arrêtés des 16 avril et 18 juin 1869, puis modifiés par arrêté du 25 novembre 1874. — Les travaux ne sont pas encore commencés. — Par arrêt du 25 février 1875, la Cour de cassation a rejeté le pourvoi formé par la Société des Bassins Houillers contre l'arrêt de la Cour de Bruxelles relatif au tracé à adopter. On sait que les différents projets présentés par la Société n'ont pu recevoir l'approbation du Gouvernement.

Le 50 décembre dernier la Société a présenté un projet nouveau qui semble devoir être considéré comme répondant au programme de la ligne directe. Ce projet est à l'examen des fonctionnaires du Département des Travaux publics.

NUMÉROS D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FER.	Époques auxquelles les travaux doivent être entamés et terminés.
3^me GROUPE.		
9	Section d'Anvers à Malderen du chemin de fer d'Anvers à Tournai.	A commencer au plus tard le 1 ^{er} janvier 1874, à finir le 1 ^{er} janvier 1876.
10	Embranchements partant de la station de Boom de la ligne d'Anvers à Tournai et s'étendant le long de la rive droite du Rupel, entre Rumpst et Niel ou Schelle.	Idem.
11	Chemin de fer de Basècles (carrières) vers Stambruges.	Idem.
12	Les sections restant à construire du chemin de fer de Frameries à Chimay et de ses extensions, sauf la section de Beaumont à Chimay et le chemin de fer de Marchienne-au-Pont à Thuillies.	Idem.
4^me GROUPE.		
13	Section de Beaumont à Chimay du chemin de fer de Frameries à Chimay.	A commencer au plus tard le 1 ^{er} janvier 1875, à finir au 1 ^{er} janvier 1877.
14	Chemin de fer de Marchienne-au-Pont à Thuillies.	Idem.
15	Section de Malderen à Renaix du chemin de fer d'Anvers à Tournai.	Idem.
16	Section de Bruxelles aux lignes d'Anvers à Tournai et de Malines à Terneuzen du réseau de chemins de fer dans le Brabant.	Idem.
17	Section de Bassilly à Lessines et Renaix du chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai.	Idem.

SITUATION DES TRAVAUX.

A Section d'Anvers à Boom — Les travaux sont fort avancés et seront, sans doute, terminés dans le courant de la précédente année.

B Section de Boom à Malderen — Il a paru au Gouvernement que, dans l'intérêt des localités à desservir, cette section pouvait être utilement remplacée par une autre se rapprochant davantage de la rive droite de l'Escaut. Des négociations sont entamées à cet égard avec la Société anonyme de construction et le changement dont il s'agit sera, le cas échéant, soumis à l'approbation des Chambres.

Des plans sont soumis à l'approbation, mais la Chambre sait que l'intention du Gouvernement est de faire prolonger jusqu'à Anvers cet embranchement qui, dans les conditions actuelles, devrait se terminer à Niel ou Schelle. Il ne pourra donc être statué sur les projets de la Compagnie que lorsqu'une décision définitive sera prise à cet égard, à l'intervention de la Législature.

Le Gouvernement, construisant le chemin de fer de Bilton à Ath, qui comprend une section de Bilton à Stamburges, la section de Bascelles (carrées) à Stamburges paraît offrir très-peu d'utilité. D'accord avec la Société, le Gouvernement examine s'il n'y a pas lieu de supprimer celle-ci et demandera, le cas échéant, l'assentiment des Chambres à cette suppression.

A Section de Beaumont à Thuillies — Cette section, qui fait partie de l'embranchement de Beaumont à Thuin, a été livrée à l'exploitation le 25 janvier dernier.

B Section de Thuillies à Thuin — Les plans de la section de Thuillies à Thuin du même embranchement sont approuvés depuis le 31 décembre 1869. Les travaux ne sont pas commencés. La Société a été invitée à prendre les mesures voulues pour construire cette section dans le courant de la présente année.

C Section de Trazegnies à Courcelles — Cette section est livrée à l'exploitation depuis le 1^{er} février 1875.

D Section de Courcelles à Gosselies et à Roux — Ces sections sont livrées à l'exploitation depuis le 23 mai 1874.

E Section de Bascoup à Trazegnies — Cette section est livrée à l'exploitation depuis le 15 décembre 1870.

F Section de Courcelles (Nord) à Luttre — Les plans relatifs à cette section ont été renvoyés à la Société le 9 février de cette année, pour modifications.

G Section de Pignon à Lobbes avec embranchement vers Bonne Espérance — Les travaux sont assez avancés pour qu'on compte les avoir terminés dans le courant de la présente année.

H Section de Thuillies à Beizee — Cette section a été livrée à l'exploitation le 20 janvier dernier.

Les plans relatifs à cette section sont approuvés depuis le 7 avril 1870, les travaux n'en sont pas commencés. La Société a été invitée à prendre les mesures voulues pour que cette section puisse être livrée à l'exploitation dans le courant de l'année 1876.

Les plans du tracé et du profil en long de cette voie ferrée sont soumis à l'examen du Département des Travaux publics.

A Section de Malderen à Alost — Le changement que le Gouvernement désire voir apporter au tracé de la section de Boom à Malderen aurait pour conséquence la substitution d'une section de Londerzeel à Alost à celle de Malderen à Alost. Cette substitution sera, s'il y a lieu, soumise à l'approbation des Chambres.

B Section d'Alost à Renaix — Les plans de cette section ne sont pas encore soumis à l'approbation du Département des Travaux publics.

Des plans ont été soumis au Département des Travaux publics, mais n'ont pu être approuvés — Ils ont été renvoyés à la Société le 3 octobre dernier.

Les plans du tracé et du profil en long de la section de Bassilly à Lessines ont été soumis à l'approbation du Département des Travaux publics le 20 septembre 1875, et renvoyés le 24 mois suivant, pour modifications. Les plans relatifs à la section de Lessines à Renaix ne sont pas encore présentés. Le Gouvernement a invité la Société à ne pas retarder davantage l'envoi de ces plans.

NUMÉROS D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FER.	Époques auxquelles les travaux doivent être entamés et terminés.
5^{me} GROUPE.		
18	Section de Bruxelles à Termonde du réseau des chemins de fer dans le Brabant.	A commencer au plus tard le 1 ^{er} janvier 1876, à finir au 31 mai 1878.
19	Section de Bruxelles (Midi) à Bruxelles (Nord) par Uccle, Boitsfort et Savenhem du même réseau.	Idem.
20	Section de Lembeq à Ronquières du même réseau.	Idem.
21	Chemin de fer de Houdeng-Goegnies à Soignies par le Rœulx.	Idem.
22	Chemin de fer des Écaussines à Ronquières.	Idem.
23	Section de Renaix à Tournai du chemin de fer d'Anvers à Tournai.	Idem.
24	Chemin de fer de Fleurus à Nivelles par Frasnes-lez-Gosselies.	Idem.
25	Chemin de fer de Lembeq à Rebecq-Rognon avec embranchement au canal de Charleroi.	Idem.
6^{me} GROUPE.		
26	Chemin de fer de Peruwelz à la frontière de France, dans la section de Condé.	Ces lignes ne figurent pas dans l'arrêté du 14 janvier 1871.
27	Chemin de fer partant de la station d'Antoing, se dirigeant vers la frontière de France dans la direction de St-Amand avec embranchement vers les carrières de Crève-Cœur.	Idem.
28	Un chemin de fer de Dour à la frontière française dans la direction de Cambrai, si le Gouvernement décide qu'il y a lieu de construire cette ligne.	Idem.

SITUATION DES TRAVAUX.

La Société avait présenté des plans qui n'ont pu être approuvés. — Le 28 août 1874, le Département des Travaux publics lui en a demandé de nouveaux et la Société a transmis ces nouveaux plans le 9 janvier dernier. — Cette ligne donne lieu à l'observation formulée à propos du chemin du fer repris au poste n° 16 ci-dessus.

Les projets relatifs à cette section de voie ferrée ne sont pas encore soumis à l'approbation du Département des Travaux publics.

Les plans du tracé et du profil en long de cette ligne ferrée ont été soumis à l'approbation le 7 janvier dernier, et font en ce moment l'objet de l'examen des fonctionnaires de l'Administration.

Les travaux de terrassements y sont poussés avec activité. On commencera incessamment la construction des ouvrages d'art.

Des plans pour le tracé et le profil en long de cette section ont été présentés à l'approbation le 7 mai 1874. Des plans nouveaux ont été substitués aux premiers lors de l'envoi relatif à la section de Lembecq à Ronquières le 7 janvier dernier. Ils font l'objet de l'examen des fonctionnaires de l'Administration.

Les plans du tracé et du profil en long de cette section ont été soumis à l'approbation du Département des Travaux publics le 20 mai 1874, et renvoyés après examen à la Société des chemins de fer des Bassins Houillers le 17 octobre suivant, pour modifications.

A cette même date, on a invité la Société à présenter un nouveau projet pour la section de Tournai à la frontière française.

Les travaux sont fort avancés.

Le chemin de fer des carrières de Quenast sera prolongé jusqu'à Rebecq (Rognon) et servira au transport des voyageurs et des marchandises. — Dans ces conditions, le chemin de fer de Lembecq à Rebecq (Rognon) ne serait pas utile et d'accord avec la Société, le Gouvernement proposera à la Chambre la non-exécution de cette ligne.

Le chemin de fer industriel des carrières de Quenast était, comme tel, exploité avant l'année 1871, il n'a été repris par l'État qu'en 1872.

Le nouveau raccordement du chemin de fer de Quenast à la station de Tubize est exploité depuis le 1^{er} juillet 1872.

Ce chemin de fer est en exploitation depuis le 9 août 1874.

Les plans relatifs à cette ligne ont été approuvés le 8 septembre dernier; mais, par lettre du 16 novembre suivant, la Société a proposé d'y apporter des modifications.

L'affaire est en instruction.

Une Commission internationale a été désignée pour fixer le point de jonction à la frontière. — Le Département des Travaux publics attend le travail de cette Commission.

ANNEXE F.

*État d'avancement des lignes ferrées à construire par la Compagnie
l'article VII de la convention*

NUMÉRO D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FER.	DÉLAI D'EXÉCUTION DES TRAVAUX.
1	Un chemin de fer partant de Gembloux, sur la ligne de Bruxelles à Namur, et aboutissant à un point du chemin de fer de l'État entre Tamines et Jemeppe.	Deux ans à partir de la date de l'ordre donné par le Département des Travaux publics de mettre la main à l'œuvre.
2	Un chemin de fer prenant son origine à la station de Tamines, du chemin de fer de l'État, et aboutissant au chemin de fer de Namur à Givet, entre Dinant et la frontière française.	Quatre ans à partir de la date d'approbation des plans.
3	Un chemin de fer qui, formant le prolongement du précédent, partira du point où celui-ci coupera la ligne de Namur à Givet, pour aller rejoindre le chemin de fer de Namur à Arlon, à ou près de Jemelle.	Quatre ans à partir de la date d'approbation des plans.
4	Un chemin de fer partant de la ligne précédente, se dirigeant vers Athus, en passant près de Beauraing, Paliseul, Florenville et Virton et par la vallée de la Vire, avec un embranchement vers la frontière française, dans la direction de Gorcy.	Section de Heer à Virton, trois ans à partir de la date de l'ordre donné par le Département des Travaux publics de mettre la main à l'œuvre. Section de Virton à Athus, dix-huit mois à partir de la date de l'approbation des plans.
5	Un chemin de fer partant de la station de Bastogne et se raccordant au chemin de fer de Pepinster à la frontière du Grand-Duché de Luxembourg, à Gouvy.	Deux ans à partir de l'ordre donné par le Département des Travaux publics de mettre la main à l'œuvre.

*des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut, en vertu de
du 31 janvier 1873.*

SITUATION.

Les plans du tracé et du profil en long ont été approuvés le 22 août 1874.

L'ordre de commencer les travaux a été donné le 16 octobre suivant.

Les travaux sont commencés.

Les plans du tracé et du profil en long ont été soumis à l'approbation le 19 février 1874, et ont fait l'objet d'un rapport du comité spécial des travaux publics en date du 11 août suivant.

Le 12 mars 1874, les plans du tracé et du profil en long ont été soumis à l'approbation.

Ils ont du être renvoyés à la Société pour modifications.

Les plans présentant les modifications entre Jemelle et le kilomètre 9 ont été soumis au Département des Travaux publics le 19 février de cette année. — L'affaire est en instruction.

A. — Les plans de la section de Heer à Straimont ont été soumis à l'approbation le 12 mars 1874. — L'affaire est en instruction.

B. — Les plans de la section de Straimont à Signeulx ont été soumis à l'approbation le 29 novembre 1873 et renvoyés le 14 août 1874 à la Société, avec information qu'ils pouvaient être considérés comme approuvés en ce qui concerne la direction générale du tracé de la partie comprise entre Signeulx et Meix.

La Société a demandé, le 22 août 1874, qu'il fût statué sur les projets de détail des plans présentés en ce qui concerne la section précitée de Signeulx à Meix.

L'affaire soumise à une nouvelle instruction a abouti au renvoi des plans à la Société pour modifications. Une partie des plans modifiés est parvenue au Département des Travaux publics depuis peu de jours. — L'affaire est en instruction.

C. — Un arrêté du 4 février 1874 a approuvé les plans du tracé et du profil en long de la section comprise entre Signeulx et Athus.

Les travaux sont en cours d'exécution.

Les plans du tracé et du profil en long ont été soumis à l'approbation le 25 février 1874. Ils n'ont pu être approuvés, et la Société a été invitée à présenter de nouveaux plans rapprochant la ligne de Houffalize. Ces plans ont été fournis et font l'objet de l'examen du Département des Travaux publics.

ANNEXE G.

« Bruxelles, le mars 1874.

» *A Monsieur T'SERSTEVENS, Rapporteur de la section centrale chargée de l'examen du Budget du Département des Travaux publics.*

» **MONSIEUR LE RAPPORTEUR,**

» Vous m'avez verbalement exprimé, au nom de la section centrale, le désir de recevoir des renseignements sur la situation de l'industrie houillère dans le Pas-de-Calais et de savoir s'il n'existe pas de gisements houillers dans les provinces autres que celles de Hainaut, de Namur et de Liège, notamment entre Audenarde et Bassilly.

» Je crois ne pouvoir mieux répondre à votre demande qu'en vous communiquant la note ci-jointe et ses annexes, que je vous prie de vouloir bien me renvoyer après y avoir puisé les indications qui vous sont nécessaires.

» Recevez, Monsieur le Rapporteur, l'assurance de ma considération très-distinguée.

» *Le Ministre des Travaux publics,*

» **A. BEERNAERT.** »

NOTE.

La section centrale chargée de l'examen du Budget des Travaux publics désire :

1^o Obtenir des renseignements sur la situation de l'industrie houillère dans le Pas-de-Calais;

2^o Savoir s'il n'existe pas de houille ou plutôt de gisements houillers dans les provinces autres que les provinces de Hainaut, de Namur et de Liège, notamment dans la Flandre occidentale, entre Audenarde et Bassilly.

Satisfaisant au désir exprimé par ce collègue, j'ai l'honneur de vous transmettre une notice sur la production et la consommation de la houille, lue par M. Boutsy, ingénieur des mines, au comité du congrès de 1874 de l'Association française, pour l'avancement des sciences, à Lille.

On trouvera, dans cette notice, tous les renseignements désirables concernant l'industrie houillère, et notamment sur celle du Pas-de-Calais.

Il en résulte que, par la découverte du prolongement du bassin du Nord

qui, lui-même, n'est que la continuation, en France, du bassin du Hainaut, la zone carbonifère de nos voisins s'est augmentée de 1854 à 1873, de 52,050 hectares et leur production houillère de 2,978,647 tonneaux.

Sans doute, il y aurait un grand intérêt pour la Belgique de découvrir des gites houillers pouvant être exploités industriellement dans les provinces qui en ont été privées jusqu'à ce jour, attendu qu'on ne doit pas perdre de vue que « l'avenir appartient au peuple qui produira le plus de fer et le plus de houille, » comme le disait un jour Robert Peel au Parlement anglais.

Malheureusement la direction de nos deux zones carbonifères est parfaitement connue : la première, ou celle du Hainaut, se dirige en France, et la seconde, ou celle de Liège, dans le Limbourg hollandais, et de là vers. ... A ce point de vue, nous ne devons donc rien espérer; mais ne peut-il pas exister et n'existe-t-il pas au nord et au sud de ces grandes zones carbonifères, des bassins parallèles? La réponse est affirmative pour le sud et très-problématique pour le nord, et en plus, il n'est que trop constaté que ces bassins secondaires sont, en général, peu ou point exploitables industriellement.

Voici comment le savant professeur de géologie à l'université de Liège, M. Dewalque, dans son prodrome d'une description géologique de la Belgique, s'exprime à l'égard des bassins auxiliaires découverts au midi de nos grandes zones carbonifères :

« L'étage houiller est peu développé dans le bassin du Condroz. Il se compose de phanites, de psammites et de schistes, semblables à ceux de nos grands bassins houillers, et dans lesquels on trouve parfois de minces couches de houille.

» Il forme dans cette région les petits bassins de Florenne, Anhée, Assesse, Bois, Bende, Modave et Linchet. Aujourd'hui toutes les exploitations y sont abandonnées (1). »

Quant à la partie septentrionale de notre territoire, l'existence même des roches accompagnant la houille y est mise en doute. En effet, celles rencontrées au-dessous des morts-terrains, c'est-à-dire des stratifications tertiaires et secondaires, aux sondages de Menin, entrepris, vers 1860, par la Société de l'Étoile du Nord, sont rangées par plusieurs ingénieurs distingués dans les terrains devoniens et siluriens (anthraxifères et ardoisiers), c'est-à-dire inférieurs à la formation houillère. Dans tous les cas, ces sondages n'ont pas même rencontré, comme dans le Condroz, de « minces couches de houille. »

Par conséquent, je ne pense pas qu'il y ait lieu de recommencer les recherches dont il s'agit, et surtout de les faire entreprendre aux frais du Trésor public, en présence du peu de chances de succès à en attendre. Pour ne laisser aucun doute à cet égard, je joins ici les copies d'un rapport en date du 27 janvier 1862, de M. l'ingénieur en chef des mines Heugy, d'une lettre du 9 février suivant de M. l'ingénieur des mines Dormoy, et enfin, d'une note, en date du 10 octobre 1864, de l'inspecteur général des mines, feu M. De Vaux.

Le second sondage, dont il est question dans les documents des ingénieurs français, n'a pas eu, sans doute, plus de succès que le premier, puisque l'affaire a été abandonnée.

(1) Tous ces bassins secondaires sont indiqués sur la carte géologique de Dumont.

De tout ce qui précède, je crois pouvoir conclure que les recherches entreprises dans le voisinage de Menin n'ont amené la découverte d'aucun gisement houiller exploitable, pas même probablement la constatation de l'existence de la houille à l'état de minéral et peut-être même des roches qui la renferment.

Si donc l'on ne peut concevoir l'espoir de découvrir, dans nos provinces septentrionales, de nouvelles richesses houillères. est-ce à dire que celles que nous possédons dans les provinces méridionales sont aujourd'hui complètement entamées? La réponse est nettement négative, ainsi que le prouve un rapport du 29 avril 1874, n^o 7559 dont ci-joint copie, sur les mines de houille inactives ou abandonnées à la fin de 1873.

Il ressort de ce rapport qu'à cette époque nous possédions, en réserve, plus de 40,472 hectares de terrains houillers, auxquels on doit ajouter 3,664 hectares concédés depuis sur les communes de Saint-Symphorien, Spiennes, Harmignies, Villers-Saint-Ghislain, Estinnes-au-Val, Estinnes-au-Mont, Velle-reille-le-Sec et Waudrez, situées à l'est de Mons, et sur celles de Hensies-Pommerœul et Ville-Pommerœul, situées à l'ouest.

Sans attribuer à cette réserve, de 44,000 hectares, la même richesse minérale par hectare de concession exploitée que celle du Hainaut, par exemple, estimée par M. Bouhy à 168 tonnes, en 1873, et par moi, dès 1867, à plus de 200 tonnes (1), on peut trouver là une ressource de 4,400,000 tonnes de houille par an, à raison seulement de 100 tonnes de production par hectare, en supposant que les concessions dont ils dépendent soient toutes mises à fruit dans les mêmes conditions d'activité que les concessions actuellement exploitées.

Je pense donc, comme M. Bouhy, que les enfants de nos grands consommateurs de houille n'auront pas encore à se préoccuper énormément de l'épuisement de nos ressources houillères; et j'ajouterai que les enfants de nos extracteurs de ces précieux combustibles ne devront pas non plus trop craindre la fermeture du marché français, pour l'écoulement de leurs produits, malgré le bel avenir qu'ont devant eux les bassins houillers du Nord et du Pas-de-Calais; double point établi dans mes Comptes rendus sur la situation des industries minérale et métallurgique de la province de Hainaut, pendant les années 1865, 1866, 1867 et 1868 (2).

L'Inspecteur général des Mines,

F. JOCHAMS.

(1) En tenant compte des concessions par couches qui augmentent fictivement l'étendue du territoire concédé. (Voir mon Compte rendu sur la situation, en 1866, des industries minérale et métallurgique de la province de Hainaut, inséré dans le rapport de la Députation permanente, pour la session de 1867.

(2) Voir mes Comptes rendus sur la situation de 1865 à 1868 des industries minérale et métallurgique de la province de Hainaut, insérés dans les rapports de la Députation permanente, pour les sessions de 1866 à 1869.

ANNEXE H.

Tarification pour le transport des petites marchandises par le chemin de fer de l'État.

A différentes reprises l'attention de la Chambre et du Gouvernement a été attirée sur un nouveau système de tarification pour les transports des petits colis. Les sections centrales qui ont examiné le Budget des Travaux publics pour les années 1864 et 1872; la Commission de l'industrie, dans un premier rapport présenté en 1865 et dans un second rapport, déposé à la séance du 28 juin 1875 par M. Descamps, ont examiné la question et ont fait valoir les avantages sérieux de la réforme proposée.

Cette réforme consiste dans la suppression des *frais fixes* et leur remplacement par un tarif reposant exclusivement sur des *frais variables*. En outre, tandis que les tarifs actuels reposent sur *cinq bases différentes*, la tarification nouvelle ramènerait ces taxes diverses à des taxes exactement proportionnelles aux quantités transportées ayant *une base unique* dont le *minimum* est *uniforme à toutes les distances*.

Le tarif aujourd'hui en vigueur a été organisé en 1862 et n'a plus reçu de modifications depuis 1868. Il distingue les petits paquets (colis de 10 kil. et au-dessous) et les petites marchandises (tarif accéléré).

Pour les premiers on paye à toute distance :

Fr.	0 50	pour	1	colis	de	2	kil.	et	moins.			
»	0 75	id.			de	plus	de	2	à	5	kil.	
»	1	»	id.		id.			de	5	à	10	kil.
»	0 10	pour	les	colis	de	plus	de	10	kil.	par	kilomètre.	

Pour les petites marchandises on taxe à raison de 50 centimes de frais fixes par *expédition*, plus 1 centime de frais variable par 10 kil., mais avec un *minimum* fixé à 1 franc en 1862 et abaissé en 1865. (Rapport de M. Delcourt, 1871.)

Les inconvénients de ce système sont nombreux.

Le Trésor en souffre : car les commissionnaires groupent tous les colis ayant une même destination et ne payent donc qu'une fois les frais fixes, tandis que l'État, traitant directement avec les particuliers, percevrait autant de fois les frais fixes qu'il y a de colis. Il en résulte que certains messagers importants peuvent offrir aux particuliers des conditions de transports plus favorables que l'État lui-même; cette situation était même devenue si redoutable que l'État a été obligé de traiter avec la compagnie Van Gend.

Un tableau inséré dans le rapport de M. Descamps (p. 5) met en regard les prix payés par le public et par la Compagnie Van Gend pour le transport des marchandises : l'inspection de ce tableau démontre l'importance du sacrifice consenti par l'État dans le but de restreindre la concurrence qui lui était faite sur ses propres voies.

TARIF N° 2.

DISTANCES PAR LIEUX.	5 kilog. et moins.		6 à 10 kil		11 à 20 kil.		21 à 25 kil		26 à 50 kil		51 à 40 kil		41 à 50 kil.		51 à 60 kil		61 à 100 k.	
	Prix payé par la Ce Van Gend.	Prix payé par le public.	Prix payé par la Ce Van Gend.	Prix payé par le public.	Prix payé par la Ce Van Gend.	Prix payé par le public.	Prix payé par la Ce Van Gend.	Prix payé par le public.	Prix payé par la Ce Van Gend.	Prix payé par le public.	Prix payé par la Ce Van Gend.	Prix payé par le public.	Prix payé par la Ce Van Gend.	Prix payé par le public.	Prix payé par la Ce Van Gend.	Prix payé par le public.	Prix payé par la Ce Van Gend.	Prix payé par le public.
1	15	40	20	50	25	60	25	60	20	60	20	60	20	60	15	60	25	80
2	15	40	20	50	25	60	25	60	20	60	20	60	20	60	15	60	30	90
3	15	40	20	50	25	60	25	60	20	60	20	60	20	60	15	60	35	100
4	15	40	20	50	25	60	25	60	20	60	20	60	20	60	17 1/4	65	40	110
5	15	40	20	50	25	60	25	60	20	60	20	60	20	60	20	70	45	120
6	20	50	25	60	30	70	30	70	25	70	25	70	25	70	25	80	50	130
7	20	50	25	60	30	70	30	70	25	70	25	70	25	70	27 1/4	85	55	140
8	20	50	25	60	30	70	30	70	25	70	25	70	27 1/4	75	30	90	60	150
9	20	50	25	60	30	70	30	70	25	70	25	70	30	80	32 1/4	95	65	160
10	20	50	25	60	30	70	30	70	25	70	25	70	32 1/4	85	35	100	70	170
15	20	50	25	60	30	70	30	70	25	70	32 1/4	85	45	110	50	150	95	220
20	25	60	30	70	35	80	35	80	30	80	42 1/4	105	55	130	62 1/2	155	115	260
25	25	60	30	70	35	80	40	90	35	90	50	120	65	150	75	180	135	300
30	25	60	30	70	35	80	45	100	40	100	57 1/4	155	75	170	87 1/4	205	155	340
35	25	60	30	70	35	80	50	110	45	110	65	150	82 1/4	185	95	220	170	370
40	25	60	30	70	35	80	55	120	50	120	70	160	90	200	105	240	185	400
45	25	60	30	70	37 1/2	85	57 1/2	125	52 1/2	125	75	170	95	210	110	250	195	420
50	25	60	30	70	40	90	60	130	55	130	77 1/2	175	100	220	117 1/2	265	205	440

Le public entier et notamment le commerce se sont toujours élevés contre cette convention. « Il leur paraissait infiniment plus rationnel, ainsi que le » disait M. Descamps, que l'Administration, par une combinaison plus sage » des tarifs, encaissât elle-même une part des bénéfices jusqu'alors dévolus » aux commissionnaires et abandonnât l'autre part au public sous forme » d'une diminution de tarif. »

Enfin la comptabilité et le contrôle sont singulièrement compliqués. La brochure publiée par l'auteur (1) du système nouveau donne le tableau qui sert à ce contrôle, intitulé : « Relevé compte-courant-statistique des feuilles de » routes des marchandises et finances au départ. »

Il donne en regard le même tableau débarrassé des colonnes que la nouvelle tarification rendrait inutile. L'examen de ces deux tableaux reproduits

(1) VAN SNICK, chef de bureau au Département des Travaux publics.

dans le rapport du 8 juin 1875 (Annexe D), montre l'importance des simplifications qu'amènerait le système recommandé à l'attention du Gouvernement. Les vingt-six colonnes actuellement consacrées aux petites marchandises ne seraient plus qu'au nombre de huit.

Ce serait donc là un avantage déjà fort sérieux : toute simplification de contrôle le rend plus sûr et permet de supprimer certains emplois ou de les charger d'autres travaux plus urgents.

Perte pour le Trésor : charge pesant sur le public : complication dans la comptabilité, tels sont les inconvénients du système en vigueur.

Le Gouvernement chercha, en 1852, à remédier à cet état de choses. Il voulait faire défendre par une loi le groupement des colis : moyen illusoire, car l'État exploitant les chemins de fer est industriel, et comme tel, soumis aux lois de la libre concurrence. « Il ne peut avoir la prétention d'écraser ses » rivaux par des coups d'autorité; il peut avoir la prétention très-légitime » de les vaincre en quelque sorte. Mais comment? Par une supériorité de » services rendus au public. » (Discours de M. De Nacyer.)

Mais l'Exposé des Motifs de ce projet signalait parfaitement la cause du mal. « Le fait de toute absence de proportionnalité entre les prix et le poids étant inévitable, il serait toujours possible, hors le cas d'interdiction à prononcer par la loi, — disait le Gouvernement, — de former par la réunion de plusieurs colis, ayant la même destination, une seule expédition dont le prix de transport serait considérablement moindre que la somme des péages que l'État percevrait si les colis, ainsi groupés, étaient présentés chacun séparément. »

Ce que l'Administration croyait alors irréalisable, la réforme proposée le rend possible. On déterminerait le prix de transport d'après les deux tarifs . grande vitesse et petite vitesse.

Pour les premières expéditions, on permettrait, comme sous le tarif de 1848, l'expédition de marchandises *de tout poids* au taux de ce tarif.

Pour les secondes, on taxerait à raison de :

1^o 30 centimes pour une expédition transportée dans un rayon de 10 lieues du poids maximum de 20 kilos. Cette taxe progresserait de 15 centimes par 10 kilos.

2^o 30 centimes par 10 kilogs pour toute expédition faite à une distance de plus de 10 lieues

L'intervention des messagistes serait considérablement réduite : ils ne gagneraient *au plus*, suivant l'auteur du projet, que 28 1/2 centimes par colis.

Or si le groupement se produit, le chemin de fer n'a pas à remettre le colis au destinataire, c'est-à-dire que si les commissionnaires enlèvent à l'État de 0.015 franc à 0.285 franc par le groupement, le Trésor bénéficie les 25 centimes que l'Administration n'a plus à payer pour le camionnage.

L'augmentation du nombre des colis — suite nécessaire de l'abaissement du tarif — rendrait les opérations du camionnage encore plus brillantes et ses bénéfices plus considérables. La remise à domicile d'un petit colis qui

revient à 0.25 centimes au Gouvernement, pourrait vraisemblablement être obtenue à 15 centimes. De plus la remise à domicile se ferait bien plus rapidement.

C'est que la brochure explicative du nouveau système démontre ainsi : « Si, à l'arrivée d'un convoi, l'Administration doit ne faire remettre à domicile que 40 à 50 expéditions, on ne pourra charger qu'un ou deux camions qui auront à parcourir un itinéraire quelconque pour opérer la remise à domicile de ces marchandises. Les derniers colis ne seront remis aux destinataires qu'après un retard de quelques heures. »

« Au contraire, si les colis sont assez nombreux pour permettre le chargement de trois, quatre camions, etc., chacun prendra les colis à transporter dans une même direction et la remise s'en fera avec d'autant plus de promptitude que les chemins à parcourir par chaque camion sera moins long. »

Le Trésor ne souffrirait pas : le produit *minimum* du quintal transporté serait de fr. 2,25 c^t et le nombre de colis transportés augmenterait à coup sûr : le résultat d'une réforme similaire, la réforme postale, est là pour l'attester.

Le public aurait l'immense avantage de pouvoir calculer lui-même le prix de ses transports et l'on pourrait ainsi, dans son intérêt, introduire une autre innovation depuis longtemps sollicitée, l'emploi de timbres adhésifs. Deux timbres, l'un de 50, l'autre de 15 centimes, suffiraient à toutes les combinaisons. Les avantages de ces timbres — que l'on pourrait imprimer sur des adresses gommées contenant tous les renseignements nécessaires — ont été trop souvent signalés pour que nous devrions les rappeler ici. Le principal serait de diminuer l'encombrement qui se produit chaque jour dans les bureaux d'expédition aux heures de départ.

La réforme se présente donc avec des apparences très-sérieuses de perfectionnements.

Le rapport de M. Descamps en fait une étude approfondie à laquelle nous pouvons renvoyer la Chambre, car il a été fait avec une compétence incontestable.

« La Commission, disait le rapport en terminant, vous propose le renvoi à M. le Ministre des Travaux publics des nombreuses pétitions qui ont motivé le rapport; elle partage complètement l'avis des sections centrales qui ont été chargées de l'examen des Budgets des Travaux publics pour les années 1864 et 1872; elle engage le Gouvernement à soumettre à un examen approfondi le nouveau système de tarification des marchandises par chemin de fer; elle l'invite, enfin, à faire de cette étude l'objet d'un *rapport motivé* qui serait présenté à la Chambre dans la session prochaine. »

Ces conclusions, nous les faisons nôtres et nous demandons au Gouvernement de faire procéder à cet examen dans le plus bref délai par une Commission mixte, administrative et parlementaire.

ANNEXE I.

ANALYSE DE PÉTITIONS.

Un certain nombre de pétitions ont été renvoyées à la section centrale : elle s'en est occupée et vous propose les conclusions suivantes :

I. — Une augmentation de salaire est sollicitée par les éclusiers et aides-éclusiers des rivières et canaux de la Flandre occidentale.

La même demande est adressée à la Chambre par des cantonniers de la route de Dinant à Huy.

L'augmentation des petits traitements devant bientôt faire l'objet de vos délibérations, les désirs des pétitionnaires recevront alors naturellement satisfaction. Il faut observer, cependant, que les éclusiers reçoivent un logement et que presque tous ont encore un petit commerce de denrées alimentaires ou de boissons.

II. — Les membres de l'*Onafhankelijken Bond* de Borgerhout sollicitent la création d'une station pour voyageurs et marchandises près des portes de Turnhout et de Herenthals. Nous vous proposons le renvoi de cette pétition à M. le Ministre des Travaux publics.

III. — Une série de pétitions, émanées de diverses communes, vous prient de voter les fonds nécessaires pour permettre à l'État de reprendre ou tout au moins de paver d'une façon complète un chemin vicinal dit du *Dronckart*. Le motif invoqué à l'appui de cette demande est le voisinage de la station de Lauwe et l'intérêt que cette reprise présenterait pour l'État.

Nous n'avons pas, à l'occasion d'une question particulière et locale, à revenir sur la question générale traitée dans le rapport. Nos conclusions trouvent ici une application immédiate, dont l'opportunité serait, en cas d'adoption du principe, laissée à l'appréciation bienveillante de M. le Ministre des Travaux publics.

IV. — Nous appellerons également son attention sur la création, sollicitée par le Conseil communal de Namur, d'une route de Namur à St-Gérard par Wépion avec raccordement sur les Trieux de Salzennes. Nous sommes assurés que cette demande fera l'objet des études consciencieuses de son Département.

V. — Un mouvement de pétitionnement, organisé par le Conseil communal de Dinant et auquel ont pris part les autorités communales d'un certain nombre de localités riveraines de la Meuse, notamment celles de Namur, avait

pour objet une majoration importante des crédits destinés à achever la canalisation de la Meuse jusqu'à la frontière française.

Ce qui donnait à ces réclamations un certain caractère d'urgence, c'est l'activité imprimée par le Gouvernement français aux travaux qui lui incombent dans cette œuvre si utile.

Mais déjà la section centrale s'est occupée de cette question. Nous ne pouvons donc que nous en référer aux observations précédemment reproduites par ce rapport.

VI. — La même réponse doit être faite aux nombreuses demandes de crédits sollicités pour l'exécution rapide des travaux de canalisation de l'Yser. Nous croyons qu'il suffit de faire observer que le crédit sollicité pour ces travaux a été majoré de 60,000 francs pour montrer la sollicitude du Gouvernement en faveur des intérêts dont s'occupent les pétitionnaires.

D'autres améliorations — complément de la première — font l'objet de ces mêmes pétitions. Elles concernent les canaux de Plasschendaele par Nieuport et Furnes à la frontière française et à la Fintèle. — Une impulsion énergique est réclamée pour ces travaux et commandée par les intérêts du commerce et de l'agriculture. Le Gouvernement, nous n'en doutons pas, saura tenir compte de ces vœux légitimes.

VII. — Des habitants de Maeseyck ainsi que le conseil communal de Neeroeteren, se fondant sur des concessions analogues obtenues du Gouvernement sur divers points, lui demandent la construction à Maeseyck d'un pont, sans péage, sur la Meuse.

Une demande des habitants de Poupehan tend à obtenir un pont sur la Semois en cette localité.

Enfin à Bouvignes des habitants réclament l'établissement d'une passerelle sur la Meuse. La Chambre a reçu également communication d'une demande de crédits sollicités par des conseillers communaux d'Ophoven pour le rétablissement d'un quai de chargement et de déchargement au lieu dit *le Cheval blanc* en cette commune.

La section a pris connaissance de ces pétitions et pénétrée des nécessités locales qui les ont inspirées, propose de les renvoyer au Ministre des Travaux publics.

VIII. — Des habitants de Molenbeek-Saint-Jean se sont adressés à la Législature pour lui exposer l'insuffisance du pont Léopold et réclament au nom de la sécurité et de l'intérêt public, son remplacement par deux ponts tournants. Ce projet nous paraît résoudre parfaitement la question des communications entre les deux rives du canal.

Du reste, un arrêté royal du 30 novembre 1871 a rangé le boulevard Léopold dans la grande voirie et en même temps le Gouvernement se réservait de statuer ultérieurement sur le raccordement de cette voie de communication avec le boulevard d'Anvers. C'est donc un véritable engagement de pourvoir à une situation presque intolérable.

En effet, la circulation publique est constamment interrompue par suite de l'ouverture des ponts et elle devient par moment fort dangereuse,

Ajoutons que sans ce raccordement le boulevard n'a presque plus de raison d'être : il devient une œuvre stérile au grand détriment de tous.

Il y a donc là une véritable nécessité et votre section centrale exprime l'espoir d'y voir donner satisfaction dans un bref délai par le Département des Travaux publics.

IX. — L'agrandissement de la station de Franières fait l'objet d'une pétition des habitants de cette localité.

En présence des motifs qu'elle allègue cette pétition nous parait devoir rencontrer un recueil favorable auprès du Gouvernement.

Tout en cédant à des vœux légitimes, l'Administration des chemins de fer, moyennant un léger sacrifice, assurerait à cette ligne des sources importantes de nouvelles expéditions. — La section centrale, favorable à ce projet, vous propose de le renvoyer au Ministre des Travaux publics.