(N° 33.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 7 DÉCEMBRE 1860.

Budget du Ministère des Travaux Publics pour 1861 [1]

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE [2], PAR M. HENRI DUMORTIER.

MESSIEURS,

Le projet de budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1861 s'élève à la somme de . . . . . fr. 25,346,912

Le budget voté pour l'exercice 1860 s'élevait à 25,111,988

L'augmentation est donc de 234,924

Cette augmentation porte sur les services suivants :

	Augmentation	Diminution.
Administration centrale.	6,000	—
Ponts et chaussées	113,697	—
Mines. (Transfert.)	—	7,000
Chemins de fer. — Postes. — Télégraphes. — Régie.	119,727	—
Commission des procédés nouveaux, etc. (Transfert.)	7,000	—
Traitements de disponibilité	—	4,500
	246,424	11,500
Total . . . . fr.	234,924	

Cette différence provient surtout des augmentations assez notables

(1) Budget n° 75, session 1859-1860.

(2) La section centrale, présidée par M. VERVOORT, était composée de MM. D'HOFFSCHMIDT, GOBLET, HENRI DUMORTIER, LOOS, J. JOURET et MAGHERMAN.

proposées en faveur des fonctionnaires, employés, agents payés à la journée, etc., etc., du chemin de fer, des postes et des télégraphes.

M. le Ministre affirme que ces nouvelles dépenses sont devenues nécessaires par l'extension que prennent tous les jours ces différents services.

La section centrale n'a pas cru devoir rejeter les propositions du Gouvernement. Il lui serait d'ailleurs difficile d'exercer sur les nombreux besoins de ces différents services un contrôle efficace et détaillé. Elle a cru néanmoins devoir exprimer le désir de voir M. le Ministre restreindre ces augmentations de dépenses dans les limites de ce qui est nécessaire ou d'une utilité bien constatée.

Dans les développements données à l'appui des modifications introduites au projet du budget, déposé au mois de mars, M. le Ministre expose les motifs qui ont amené ces modifications.

La section centrale s'est ralliée d'une manière générale à ces observations. Cependant elle n'a pu admettre d'une manière absolue la doctrine développée dans le passage suivant :

« Les travaux indiqués dans les développements fournis à l'appui des projets de budget, en ce qui concerne surtout le service des ponts et chaussées, ne sont et ne peuvent être que des prévisions qui ne doivent pas enchaîner la libre action du Département. Sans doute il serait contraire aux principes de comptabilité qui interdisent les transferts, d'attribuer à un service des fonds qui ont été votés pour un autre service; mais ce serait méconnaître des intérêts souvent importants, les compromettre même que d'interdire à l'administration d'accorder la priorité à des travaux non prévus aux développements du budget et dont l'urgence est tardivement reconnue, sur des travaux projetés et prévus, mais dont l'exécution peut être retardée sans inconvénient. »

La section centrale pense que les modifications dont parle ici M. le Ministre, ne doivent se faire qu'avec une grande circonspection et en présence d'une nécessité bien démontrée.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 1er. *Traitement du Ministre* . . . . . fr. 21,000

Adopté.

ART. 2. *Traitements des fonctionnaires et employés* . . . . fr. 349,410

Une augmentation de 6,000 francs est demandée à cet article. Elle est destinée à améliorer la position d'une partie des employés inférieurs de l'administration centrale.

M. le Ministre a donné quelques explications à ce sujet dans la note préliminaire jointe au projet du budget.

La 1re et la 4e sections ont rejeté ce supplément de crédit. L'augmentation demandée ne leur a pas semblé suffisamment justifiée.

La 3e section a demandé de nouveaux renseignements.

Les autres sections ont adopté la proposition faite par le Gouvernement.

Dans la note suivante, M. le Ministre des Travaux publics a donné quelques renseignements supplémentaires à l'appui de l'augmentation de crédit proposée :

« Ainsi qu'il est dit à la note préliminaire, la faible majoration demandée » est destinée à améliorer la position des employés les moins rétribués et » qui se distinguent le plus par leur zèle et leur dévouement.

» Cette somme sera spécialement affectée au personnel du contrôle des » recettes dont le travail s'accroît au fur et à mesure que s'augmente le » nombre des stations, des bureaux de poste et des relations télégraphi- » ques, ainsi que par le développement croissant des relations directes » avec les diverses compagnies belges et internationales.

» On conçoit que toute création de bureau de recette, en augmentant le » nombre de comptables, augmente dans une proportion équivalente le » travail de vérification, et sur la bonne exécution de ce travail repose le » contrôle d'une recette brute s'élevant à plus de 40 millions. »

En présence de l'ensemble des explications fournies par M. le Ministre, la section centrale a adopté la proposition du Gouvernement.

ART. 3. *Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et des employés de l'administration centrale.* fr. 35,200

Adopté.

ART. 4. *Traitements et salaires des huissiers, messagers, concierges et gens de service* . . . . . fr. 30,985

Adopté.

ART. 5. *Matériel, fournitures de bureau, impressions, achats et réparations de meubles, chauffage, éclairage, menues dépenses.* . . . . . fr. 50,000

L'article est adopté.

ART. 6. *Honoraires des avocats du Département* . . . . . fr. 30,000

Adopté.

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS, SERVICE DES CANAUX ET RIVIÈRES.

PREMIÈRE SECTION.

PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 7. — *Routes.*

La somme demandée pour le service des routes est de . fr. 2,675,957

Cette allocation se subdivise comme suit :

A. *Entretien ordinaire*	fr.	1,675,957
B. *Travaux en dehors des baux d'entretien*		200,000
C. *Travaux d'amélioration et de construction.*		800,000

Le litt. *A* porte une augmentation de 24,587 francs.

Cette augmentation provient de ce que en 1861, il y aura lieu de mettre à l'entretien dix nouvelles sections de routes.

Les allocations figurant sous les litt. *B* et *C* n'ont subi aucune augmentation.

La 5e section a demandé si l'adjudication de l'entretien des routes ne pourrait pas se faire *pour un terme de dix ans.*

La section centrale ayant transmis cette question au Gouvernement, M. le Ministre des Travaux Publics y a répondu par la note que voici :

« L'art. 19 de la loi sur la comptabilité générale de l'État porte : « Les » Ministres ne font aucun contrat, marché ou adjudication, pour un terme » dépassant la durée du budget.

»» Sont exceptés de cette règle, les baux de location ou d'entretien qui » peuvent être contractés pour un plus long terme, auquel cas chaque » budget se trouve grevé de la dépense afférente à l'année à laquelle il se » rapporte.

»» Quand la dépense, à raison de l'importance des travaux, ne peut se » réaliser pendant la durée du budget, les Ministres peuvent contracter » pour un plus long terme qui, toutefois, ne dépassera pas cinq années, à » compter de l'année qui donne son nom à l'exercice. »

» Il n'est donc pas possible de mettre en adjudication pour un bail de » dix ans, les travaux d'entretien des routes de l'État.

» En conformité dudit art. 19, les travaux dont il s'agit font toujours » l'objet de contrats d'une durée de cinq ans. »

La section centrale se ralliant à une motion faite par la 1re section appelle l'attention du Département des Travaux Publics sur l'utilité qu'il y a d'activer les travaux d'achèvement de la route de Visé à Aix-la-Chapelle.

La section centrale a constaté avec satisfaction que le Département des Travaux Publics n'a pas perdu de vue les observations faites récemment à la Chambre sur la nécessité de construire quelques routes dans certaines parties de la Campine et particulièrement dans la partie nord de la Campine anversoise.

L'article est adopté.

ART. 8. *Plantations.* . . . . . fr. 41,000

Cette somme est destinée à planter les nouvelles routes et à continuer les travaux de plantation des routes de l'État dans les provinces de Liége et de Namur.

Tous les travaux de ce genre sont achevés dans les autres provinces.

L'article est adopté.

DEUXIÈME SECTION.

BATIMENTS CIVILS.

ART. 9. *Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monuments, ainsi que des bâtiments dont les lois mettent l'entretien à la charge de l'État.* . . . fr. 130,000

Ce chiffre de 130,000 francs comprend une somme de 10,000 francs qui figurait antérieurement au budget comme crédit extraordinaire affecté aux travaux de restauration du temple des Augustins.

Quoique ces travaux soient actuellement achevés, la section centrale a pensé, comme le Gouvernement, qu'il est nécessaire de ne pas opérer de réduction sur cette allocation de 130,000 francs. L'expérience a en effet démontré que le crédit afférent aux travaux d'entretien et d'amélioration des bâtiments civils est insuffisant.

Le nombre de ces bâtiments est de trente-sept. Dix d'entre eux absorbent une somme de 48,500 francs.

ART. 10. *Construction d'un bâtiment au Ministère de l'Intérieur* . . . . . fr. 80,000

Adopté.

ART. 11. *Établissement d'une grille de clôture en fer et d'un trottoir à l'observatoire royal.* . . . . . fr. 36,000

Adopté.

ART. 12. *Travaux extraordinaires de réparation et d'amélioration à exécuter à l'hôtel du gouvernement provincial à Bruges* . . . . . fr. 15,000

Adopté.

TROISIÈME SECTION.

SERVICE DES CANAUX ET RIVIÈRES, DES BACS ET BATEAUX DE PASSAGE ET DES POLDERS.

L'allocation affectée aux travaux d'entretien et d'amélioration des canaux et rivières présente une diminution de . . . . . fr. 88,850
mais la dépense afférente aux travaux d'entretien extraordinaire et d'amélioration que le Gouvernement se propose de faire exécuter aux ports et côtes offrent une augmentation de. . . . . fr. 91,000

ART. 13 *Travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire et dépenses d'exploitation des canaux et rivières :*

Charges ordinaires et permanentes. . . . . fr. 776,550
Charges extraordinaires et temporaires 147,650

La 3e section a exprimé le désir de connaître les intentions du Gouvernement concernant les barrages qu'il paraît indispensable de construire dans la Grande-Nèthe pour pouvoir maintenir la navigation de cette rivière.

En réponse à cette question, la section centrale a reçu de M. le Ministre des Travaux Publics la communication suivante :

« L'établissement d'une dérivation à l'ouest de la ville de Lierre, en suivant l'ancien fossé de la place, est le premier travail que l'État ait entrepris, avec le concours de la province d'Anvers, des communes et des propriétaires intéressés, dans le but d'améliorer le régime de la Grande-Nèthe, au double point de vue de l'écoulement des eaux et de la navigation.

» En opérant ainsi, le Gouvernement a eu égard à la nécessité qu'il y a d'augmenter les débouchés à l'aval avant d'exécuter à l'amont des travaux qui auraient pour effet de faire arriver à Lierre, dans les crues de la Grande-Nèthe, une quantité d'eau plus considérable que celle qui y afflue aujourd'hui dans les mêmes circonstances.

» Sous la date du 27 avril 1860, le Département des Travaux Publics a approuvé le projet des travaux à entreprendre pour compléter ceux qui ont été adjugés le 6 avril 1859 dans le but d'ouvrir, à l'ouest de la ville de Lierre, la dérivation dont il s'agit.

» Le projet approuvé comprend la construction d'un barrage à poutrelles en maçonnerie à établir dans la dérivation, près de sa réunion à la Nèthe inférieure.

» C'est à ce barrage sans doute que fait allusion la question posée. S'il en est ainsi, la réponse du Gouvernement peut consister à dire que le barrage dont on demande l'établissement sera entrepris cette année.

» Les études qui restent à faire pour améliorer la Nèthe à l'amont de » Lierre, feront reconnaître s'il y a nécessité d'établir d'autres ouvrages en » cours de rivière. »

La 5e section a appelé l'attention du Gouvernement sur la nécessité de construire un barrage dans le Demer en aval de Diest.

La section centrale a estimé qu'il y avait lieu de demander à M. le Ministre s'il reconnaît cette nécessité et, en cas d'affirmative, quelles sont ses intentions à cet égard.

Réponse du Gouvernement :

» Sous la date du 20 août 1857, l'administration communale de Diest a » adressé au Département des Travaux Publics une demande tendante a » obtenir que le Gouvernement fît curer à vif fond la partie du lit du Demer » s'étendant depuis la porte d'eau dans cette localité jusqu'au lieu dit : Pont » Bleu, et construire un barrage à l'endroit dit le Gras-Bosch.

» L'instruction à laquelle cette demande a été soumise a fait constater, » d'une part, que la rivière avait effectivement besoin d'être curée et appro- » fondie, afin de rendre la navigation plus facile pour les bateaux qui » viennent au quai de Diest. Le curage de la partie de la rivière en aval de » la porte d'eau a été effectué par les soins de l'État, d'une manière succes- » sive, pendant ces dernières années. La même instruction a, d'autre part, » fait reconnaître que le curage dont il s'agit devait suffire aux besoins de » la navigation et qu'aucun intérêt important ne pouvait exiger une con- » struction couteuse. »

La section centrale a demandé à M. le Ministre des Travaux Publics, quelles sont les mesures qui ont été prises pour empêcher l'envasement de l'Escaut ?

Réponse du Gouvernement :

« Dès que son attention fut attirée sur le trouble survenu dans le régime » de l'Escaut, le Département des Travaux Publics institua, sous la prési- » dence du gouverneur de la province d'Anvers, une commission chargée » de rechercher les causes des perturbations signalées et les moyens d'y » remédier.

» Cette commission, nommée par arrêté ministériel du 14 avril 1857, » fit procéder à des sondages dans toute la partie du fleuve située entre » Anvers et la limite belge-néerlandaise. Elle fit même pousser ces opéra- » tions au delà de la frontière jusqu'au fort de Bath, avec l'autorisation du » gouvernement des Pays-Bas.

» Les sondages constatèrent l'existence d'atterrissements dans les passes » voisines de la frontière.

» La commission proposa d'instituer une nouvelle commission, exclusi- » vement composée d'hommes spéciaux, à l'effet d'étudier et de proposer » les moyens à employer pour faire disparaître ces atterrissements et réta- » blir une passe présentant, sur une largeur suffisante, un mouillage assuré » de 7 mètres au moins sous le niveau des marées basses ordinaires.

» La nouvelle commission fut instituée par un arrêté ministériel du

» 4 novembre 1858, sous la présidence de l'inspecteur général des ponts » et chaussées.

» Ainsi que cela a déjà été porté à la connaissance de la section centrale » de la Chambre des Représentants, la nouvelle commission fut retardée » dans l'accomplissement de sa mission par différentes causes fortuites et » notamment par la maladie et le décès de son président.

» La nouvelle commission, complétée, eut plusieurs réunions. Elle for- » mula enfin ses conclusions dans une séance tenue le 28 avril 1860.

» La commission spéciale conseille de procéder avec beaucoup de cir- » conspection, dans les mesures à prendre pour faire disparaître les atter- » rissements qui tendent à obstruer les passes de l'Escaut dans le voisinage » de la frontière néerlandaise.

» Elle propose de se borner, pour le moment, à construire, sur le schorre » du polder de Santvliet, une digue qui serait établie dans le prolongement » de la digue du polder de Berendrecht. Il serait donné à la nouvelle » digue une hauteur égale à celle qu'ont les digues de mer des polders de » l'Escaut.

» Cette nouvelle digue, en rétrécissant notablement le lit de l'Escaut » en dessous du niveau de la marée haute, tendrait à y augmenter la force » du courant à marée descendante, ce qui pourrait contribuer efficacement » à combattre la tendance à s'envaser qui se manifeste dans la partie de » l'Escaut voisine de la frontière néerlandaise.

» Si l'action de la nouvelle digue n'était pas assez énergique pour déter- » miner l'approfondissement de la passe attérie, on chercherait à en » augmenter les effets à l'aide d'épis disposés normalement à sa direction.

» Enfin, si les travaux qui viennent d'être indiqués ne produisaient pas » le résultat qu'on est en droit d'en attendre, ou si leurs effets tardaient » trop à se faire sentir, on aurait recours à un dragage pour entamer la » barre. Cette opération serait effectuée suivant la direction du jusant lors » des fortes crues.

« La commission spéciale, tout en formulant ces différentes propositions, » a émis l'avis que l'exécution des travaux indiqués par elle doit être subor- » donnée à la condition que la situation du lit du fleuve, telle qu'elle a été » constatée par les sondages effectués en 1858, n'ait subi, depuis cette » époque, par suite des crues de l'hiver de 1859-1860, aucune amélioration » de quelque importance.

» Ensuite de cette restriction et sur la proposition de la commission » spéciale, le Département des Travaux Publics a pris les dispositions » nécessaires pour que de nouveaux sondages fussent effectués, vers la fin » de l'été qui vient de s'écouler, dans la partie attérie de l'Escaut.

» Ces nouveaux sondages, fortement contrariés par la saison, n'ont pu » être terminés que vers la fin du mois d'octobre.

» Ils ont constaté que le lit de l'Escaut s'est notablement amélioré : là » où, en 1858, on n'obtenait plus à marée basse qu'une profondeur de » 6 mètres, on rencontre aujourd'hui un mouillage de 7 mètres au » *minimum*.

» Le haut fond qui sépare les parties profondes de la passe, a perdu de » sa longueur; de 1,750 mètres, il a été réduit à 1,250 mètres.

» La pointe du banc qui tendait à diviser la passe a reculé de 300 mètres, » et ce n'est pas aux dépens de la largeur que l'approfondissement signalé » a eu lieu, puisque la passe de 5 mètres de profondeur à laquelle la pré- » sence du banc, dont il vient d'être parlé, ne laissait plus qu'une largeur » de 250 et 200 mètres, en a obtenu une qui ne descend pas en dessous » de 400 mètres.

» L'amélioration qui a été constatée sur le point du fleuve qui présentait » l'état le plus fâcheux, a été remarquée également d'une manière générale » sur les autres points de son parcours. A un encaissement progressif, a » succédé un approfondissement également continu.

» Ce changement dans le régime du fleuve s'est manifesté depuis qu'une » année pluvieuse a succédé à deux années de sécheresse. L'amélioration » ne s'arrêtera sans doute pas au point où elle est arrivée et l'on peut espé- » rer de la voir grandir encore pendant l'hiver.

» On objectera qu'à des années favorables peuvent encore succéder des » années fâcheuses. A cette observation on peut répondre que des périodes » de sécheresse aussi prolongées que celle que l'on a traversée en dernier » lieu sont rares et que, lorsqu'elles viennent à se produire, une période de » pluies beaucoup moins longue suffit pour en détruire les effets, ainsi que » l'expérience le démontre aujourd'hui.

» En même temps qu'il prescrivait l'exécution de nouveaux sondages, le » Département des Travaux publics ordonnait la confection de trois projets » distincts, pour la construction, d'après trois combinaisons différentes » indiquées par la commission spéciale, de la digue que celle-ci propose » d'établir le long du schorre de Santvliet.

» Les trois combinaisons qui avaient été indiquées par la commission ont » pu être réduites à deux, par suite de l'endiguement, exécuté cette année » dans les Pays-Bas, de la partie supérieure du schorre qui joint celui de » Santvliet.

» Des projets, dressés d'après ces deux combinaisons, viennent de par- » venir au Département des Travaux Publics.

» L'un comprend l'endiguement complet du schorre de Santvliet.

» L'autre n'a pour objet qu'un endiguement partiel, c'est-à-dire l'établis- » sement d'une digue qui se bornerait à garantir le schorre à l'ouest, du » côté de l'Escaut, en laissant le côté nord ouvert à l'action des marées.

» D'après l'ingénieur des ponts et chaussées, auteur de ce double travail, » l'endiguement complet coûterait 1,846,059 francs, l'endiguement partiel » 1,497,049 francs.

» D'après l'ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées dans la » province d'Anvers, l'endiguement complet ne coûterait que 1,506,000 » francs, l'endiguement partiel 1,244,000 francs.

» C'est en vue d'améliorer l'état du fleuve que la digue dont il s'agit a été » projetée, et c'est à cet intérêt capital qu'elle doit premièrement et par-

» dessus tout satisfaire; mais il importe cependant de ne pas perdre de vue » d'autres intérêts qui, pour n'être ici que secondaires, n'en ont pas moins » une importance très-grande, et il ne peut être indifférent de négliger la » question de la valeur du terrain que la digue doit en définitive renfermer.

» Le schorre de Santvliet contient, non compris les 56 hectares qui » appartiennent à un particulier et qui participeraient aux avantages de » l'endiguement, une superficie de 430 hectares, dont une partie seulement, » environ 100 hectares, sont arrivés à un degré de maturité suffisant pour » qu'un endiguement soit utile. Le restant est encore frappé de stérilité et » il serait fâcheux de perpétuer, en quelque sorte, un semblable état de » choses, ce qui aurait lieu par un endiguement prématuré.

» Cette considération, comme aussi la réserve mise par la commission » spéciale à sa proposition d'effectuer l'endiguement du schorre de Sant- » vliet, ont déterminé le Département des Travaux Publics à communiquer » à ladite commission le rapport et le plan relatifs aux nouveaux sondages » opérés dans l'Escaut et à lui demander, en même temps, son avis motivé » sur la question de savoir si, en présence de la situation des choses consta- » tées par ces nouveaux sondages, il y a lieu, du moins pour le moment, » de donner suite au projet d'endiguement du schorre de Santvliet.

» Le cas échéant, avant de se prononcer entre le projet d'endiguement » total et le projet d'endiguement partiel, le Département des Travaux » Publics devra nécessairement examiner avec soin les deux projets et leurs » avantages comparés. Cette question est d'une grande importance.

» Préalablement à toute détermination, il conviendra d'ailleurs de » chercher à savoir dans quel temps il est permis d'espérer que le schorre » de Santvliet sera arrivé à maturité pour la totalité.

» Pour ce qui est des travaux de dragage que la commission spéciale a » proposés en troisième ligne, le Département des Travaux Publics, en vue » de leur exécution éventuelle, a chargé un ingénieur des ponts et chaus- » sées de se rendre en Angleterre, à l'effet d'étudier les bateaux dragueurs » employés dans les canaux, les rivières et les ports de ce pays.

» Le rapport par lequel cet ingénieur a rendu compte de l'accomplisse- » ment de sa mission et d'autres éléments encore ont été communiqués à » un fonctionnaire de l'administration des ponts et chaussées spécialement » compétent, qui est chargé de formuler un programme pour la construc- » tion, aux frais de l'État, d'un bateau dragueur à vapeur.

» En résumé, le régime du bas de l'Escaut s'est considérablement amé- » lioré dans ces derniers temps, mais le Département des Travaux Publics » n'en continue pas moins à étudier les divers moyens qui lui ont été indi- » qués pour remédier aux perturbations qui avaient été signalées dans la » situation du fleuve, comme si ces perturbations devaient se reproduire. » Le Gouvernement se trouvera ainsi en mesure d'agir en parfaite connais- » sance de cause, lorsque l'opportunité lui en sera démontrée. Il importe » toutefois de faire remarquer, d'après les résultats constatés par les der- » niers sondages, que les craintes qui avaient été exprimées, quant à l'état

» du fleuve, étaient pour le moins exagérées, et il serait sans doute fort » regrettable qu'elles pussent avoir pour effet de jeter quelque discrédit » sur le port d'Anvers. »

La section centrale appuie l'observation faite par la 5e section et tendant à ce que le Gouvernement prenne des mesures pour empêcher la détérioration des digues de certains canaux par la navigation à vapeur.

L'article est adopté.

TRAVAUX D'AMÉLIORATION DES CANAUX ET RIVIÈRES.

ART. 14. *Meuse dans les provinces de Namur, de Liége et de Limbourg* . . . . . fr. 201,000

Adopté.

ART. 15. *Canal de Liége à Maestricht* . . . . . fr. 6,000

Adopté.

ART. 16. *Canal de Maestricht à Bois-le-Duc* . . . . . fr. 18,000

Adopté.

ART. 17. *Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut* . . . . . fr. 118,200

La 6e section a demandé si le Gouvernement fera exécuter prochainement les travaux d'élargissement de la 2e section du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut?

M. le Ministre a donné sur ces objets des renseignements très-détaillés dans les modifications proposées au projet de budget (n° 7, page 4.)

L'article est adopté.

ART. 18. *Canal d'embranchement vers le camp de Beverloo* . fr. 11,500

Adopté.

ART. 19. *Canal d'embranchement vers Hasselt* . . . . . fr. 56,300

Adopté.

ART 20. *Canal d'embranchement vers Turnhout* . . . . . fr. 2,100

Adopté.

ART. 21. *Sambre canalisée* . . . . . fr, 30,000

Adopté.

ART. 22. *Canal de Charleroi à Bruxelles*. . . . . fr. 26,500

La destination que recevra ce crédit se trouve très-explicitement indiquée dans la note préliminaire fournie par le Département des Travaux Publics.

Ce chiffre est adopté.

La 6e section a demandé à quel degré d'avancement sont arrivées les études relatives à l'amélioration de la navigation sur le canal de Charleroi?

Réponse de M. le Ministre :

« Dans ces derniers temps divers travaux ont été décrétés et exécutés au » canal de Charleroi à Bruxelles.

» Ils consistaient :

» 1° Dans l'élargissement des neuf premières écluses de cette voie navi- » gable, travail entrepris dans le but de permettre le transport, sans » transbordement, des houilles provenant des charbonnages de la vallée » du Piéton jusque sur le marché de Paris;

» 2° Dans l'établissement de deux nouvelles prises d'eau pratiquées aux » ruisseaux de Viesville et de Renissart, travail entrepris en vue d'aug- » menter l'alimentation de cette voie navigable et par conséquent d'en » activer la navigation.

» Ces deux catégories d'ouvrages sont aujourd'hui complétement » terminées et répondent, d'une manière tout à fait satisfaisante, au but que » l'on voulait atteindre en les entreprenant.

» Le Département des Travaux Publics ne se rend pas compte, dans l'état » actuel des choses, quels peuvent être les travaux d'amélioration auxquels » a trait le question posée. L'on peut d'ailleurs s'en rapporter à la prudence » du Gouvernement et être convaincu que l'on ne fera entreprendre, au » moyen de crédits demandés, aucun ouvrage qui serait rendu inutile par » telle ou telle amélioration à effectuer dans un avenir prochain. »

ART. 23. *Escaut* . . . . . fr. 9,500

Adopté.

La section centrale a demandé au Gouvernement des renseignements sur les travaux à faire dans l'Escaut, à Basserode, Appels et Tamise.

Réponse du Gouvernement :

« Le Gouvernement fait opérer, chaque année à diverses reprises, des » sondages dans l'Escaut vis-à-vis de la commune de Tamise.

» L'un des derniers sondages opérés a fait reconnaître que le banc de » sable qui existe dans ce fleuve, dans la direction des embarcadères du » passage d'eau établi devant la commune de Tamise, avait quelque peu » augmenté depuis le sondage précédent, mais que cet atterrissement était » resté inférieur à ce qu'il était en octobre de l'année 1857.

» Dans le courant du mois d'avril dernier, des instructions ont été don-

» nées par le Département des Travaux Publics pour que de nouveaux son-
» dages soient effectués.

» L'attention du Gouvernement se porte d'ailleurs d'une manière con-
» stante sur ce point du cours du fleuve comme sur ceux d'Appels et de
» Basserode. »

ART. 24. *Canal de Mons à Condé* . . . . . fr. 14,000

Adopté.

ART. 25. *Canal de Pommerœul à Antoing* . . . . . fr. 1,000

Adopté.

ART. 26. *Lys* . . . . . fr. 23,600

Ce crédit est destiné :

1° A l'amélioration du chemin de halage entre Courtrai et l'embouchure du canal de Bossuyt à Courtrai;

2° A l'établissement d'une passerelle de halage près du pont de Deynze.

La section centrale a demandé au Gouvernement à quel degré d'avancement sont arrivées les études relatives au projet de construction d'un canal de jonction entre la Lys et l'Yperlée?

Réponse du Gouvernement :

» Ainsi qu'il en avait pris l'engagement, lors de la discusion qui a eu lieu
» au sein de la Chambre des Représentants, dans la séance du 25 août 1859,
» au sujet du projet d'établissement d'un canal de jonction de la Lys à
» Ypres, le Gouvernement a ordonné qu'une étude comparative fût faite
» entre les deux tracés en présence : celui de Menin à Ypres et celui de
» Vive-Saint-Bavon, sur la Lys, par Ingelmunster à Roulers et de Roulers
» par Passchendaele à Ypres.

» Les fonctionnaires de l'administration des ponts et chaussées qui en
» avaient été chargés, se sont occupés de cette étude comparative.

» Il résulte des renseignements qu'ils ont fournis au Département des
» Travaux Publics que la distance de Menin à Ypres n'est que de 20,224
» mètres, tandis que celle d'Harlebeke à Ypres par Roulers est de 43,919
» mètres, soit de plus du double.

» D'un autre côté, en comptant les distances à partir d'un point commun
» pris à Courtrai, à l'extrémité du canal de Bossuyt à Courtrai, dont le
» canal vers Ypres formerait le prolongement, on trouve que suivant la
» direction par Menin, la distance ne serait que de 32,424 mètres, alors que
» suivant celle par Harlebeke et Roulers, elle serait de 46,919 mètres, soit
» d'environ moitié plus grande.

» Dans l'opinion du comité permanent consultatif des Travaux Publics
» un canal de jonction entre le bassin de la Lys et celui de l'Yser devrait être

» établi à grande section, parce que cette section est celle que présente déjà » ou que présenteront prochainement les voies navigables que le nouveau » canal serait destiné à réunir. Le coût de construction d'un canal à grande » section de Menin à Ypres serait de 6,300,000 francs. Suivant la direction » d'Harlebeke par Roulers à Ypres, le coût de construction d'un canal, » également à grande section, serait de 7,427,525 francs.

» Il résulte de ce qui précède, que le coût d'un canal à grande section, » suivant cette dernière direction, dépasserait de 1,127,525 francs, celui » d'un canal, également à grande section, suivant la direction de Menin à » Ypres.

» Avant d'asseoir son opinion, le Gouvernement désire pouvoir appré- » cier les effets de l'exploitation du canal concédé de Bossuyt à Courtrai qui » est à la veille d'être livré à la navigation. »

L'article est adopté.

ART 27. *Canal de Gand à Ostende* . . . . . fr. 84,000

Ce crédit présente une augmentation de 13,500 francs.

Cette augmentation provient principalement du projet de construction d'un pont à l'endroit dit *Bierstal;* dépense évaluée à 50,000.

L'article est adopté.

ART. 28. *Canal de Plasschendaele, par Nieuport et Furnes, vers la frontière de France* . . . . . fr. 3,500

Adopté.

ART. 29. *Canal de Gand à Terneuzen* . . . . . fr. 5,000

Adopté.

ART. 30. *Moervaert* . . . . . fr. 100,000

Le Gouvernement se propose d'affecter une somme de 180,000 francs à l'amélioration de cette petite rivière. Il demande un premier crédit de 100,000 francs.

Une écluse a déjà été construite sur le Moervaert; mais c'est une simple écluse à portes de flot et sans sas; elle est sans utilité au point de vue de la navigation.

L'article et adopté.

ART. 31. *Dendre* . . . . . fr. 2,850

Adopté.

ART. 32. *Rupel* . . . . . fr. 10,000

Adopté.

ART. 33. *Dyle et Demer* . . . . . fr. 9,000

Adopté.

ART. 34. *Yser* . . . . . fr. 10,000

Adopté.

ART. 35. *Canal d'Ypres à l'Yser.* . . . . . fr. 5,000

Adopté.

ART. 36. *Plantations* . . . . . fr. 25,000

Adopté.

ART. 37. *Bacs et bateaux de passage* . . . . . fr. 32,000

Adopté.

QUATRIÈME SECTION.

PORTS ET COTES.

ART. 38. *Travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire des ports, côtes, phares et fanaux* . . . . . fr. 368,900

Cette somme est supérieure de 38,800 francs au crédit alloué pour le même objet, au budget de 1860.

Les crédits qui figurent aux différents articles de cette section se divisent en deux catégories :

A. Travaux d'entretien ordinaires et extraordinaires.

B. Travaux d'amélioration.

Les allocations de la première catégorie comprennent, entre autres :

1° Une somme de 78,000 francs pour reconstruction en maçonnerie, sur une longueur de 63 mètres, du quai en charpente des bateaux à vapeur à Ostende.

2° Celle de 103,000 francs affectée au prolongement de la digue de mer située en face du cercle du phare à Ostende.

L'ensemble des travaux (*litt. A*) s'élève :

Pour le port d'Ostende	fr.	238,300
— Nieuport		36,000
— Blankenberghe		92,400
Phares et fanaux		2,200
Ensemble		368,900

Ce chiffre est adopté.

TRAVAUX NEUFS ET D'AMÉLIORATION AUX PORTS, CÔTES, PHARES ET FANAUX.

ART. 39. *Port d'Ostende* . . . . . fr. 32,000

Adopté.

ART. 40. *Côte de Blankenberghe.* . . . . . fr. 70,000

Les crédits compris dans les art. 39 et 40, s'élèvent à . . fr. 102,000

Ils ont subi une augmentation de. . . . . fr. 37,400

Dans les notes préliminaires au budget, M. le Ministre a donné des explications détaillées sur la destination que recevront ces allocations.

La section centrale émet le vœu de voir le Gouvernement exécuter certains travaux d'amélioration au port de Nieuport.

Les propositions du Gouvernement sont adoptées.

ART. 41. *Phares et fanaux* . . . . . fr. 15,100

Adopté.

CINQUIÈME SECTION.

FRAIS D'ÉTUDES ET D'ADJUDICATIONS.

ART. 42. *Études de projets, frais de levée de plans, achats d'instruments, de cartes et de livres, matériel, impression, etc..., frais d'adjudications* . . . . . fr. 22,000

Adopté.

SIXIÈME SECTION.

PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSEES.

ART. 43. *Traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, frais de bureau et de déplacement* . . fr. 583,010

Adopté.

ART. 44. *Traitements et indemnités des chefs de bureau et commis, des éclusiers, pontonniers, sergents d'eau, gardes-canal et autres agents subalternes des ponts et chaussées* . . . . . fr. 509,937

Adopté.

ART. 45. *Frais des jurys d'examen et des conseils de perfectionnement, missions des élèves ingénieurs et conducteurs de l'école spéciale du génie civil.* . . . . fr. 12,000

Adopté.

CHAPITRE III.

MINES.

PREMIÈRE SECTION.

PERSONNEL DU CONSEIL.

ART. 46. *Personnel du conseil des mines. — Traitements.* . fr. 42,100

La section centrale a demandé au Gouvernement s'il n'y a pas lieu d'étendre les attributions du conseil des mines.

Voici la réponse de M. le Ministre :

« Aux termes de l'art. 1er de la loi du 2 mai 1837, le conseil des mines » exerce les attributions conférées au conseil d'État par la loi du » 21 avril 1810 sur les mines (*à l'exception des demandes en concession et » extension de mines de fer.*)

» Si cette exception qui, d'après les discussions parlementaires qui ont » précédé la loi du 2 mai 1837, n'avait qu'un caractère provisoire, était » levée, le cercle des attributions du conseil se trouverait naturellement » élargi.

» Le Gouvernement examine, du reste, la question de savoir s'il ne » conviendrait pas de soumettre à la Législature un projet de loi relatif à » l'exploitation des mines de fer, projet qui poserait en principe l'intervention du conseil des mines dans les demandes en concession ou en » extension des mines de fer. »

Adopté.

ART. 47. *Frais de route* . . . . . fr. 600

Adopté.

ART 48. *Matériel.* . . . . . fr. 2,000

Adopté.

DEUXIÈME SECTION.

PERSONNEL DU CORPS.

ART. 49. *Traitements et indemnités du personnel du corps des mines, et salaires des expéditionnaires employés par les ingénieurs.* . . . . . fr. 173,350

Adopté.

ART. 50. *Frais des jurys d'examen, des conseils de perfectionnement, et missions des élèves ingénieurs de l'école spéciale des mines* . . . . . fr. 6,000

Adopté.

TROISIÈME SECTION.

CAISSES DE PRÉVOYANCE.

ART. 51. *Subsides aux caisses de prévoyance et récompenses aux personnes qui se distinguent par des actes de dévouement.* . . . . . fr. 45,000

Adopté.

QUATRIÈME SECTION.

IMPRESSIONS, ETC.

ART. 52. *Impressions, achats de livres, de cartes et d'instruments, publications de documents statistiques, encouragements et subventions, essais et expériences* . . . fr. 7,000

Adopté.

CHAPITRE IV.

CHEMIN DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES.

L'un des services les plus importants qui ressortissent au Département des Travaux Publics est celui des chemins de fer.

Le chemin de fer de l'État occupe dans le budget une large place, tant au point de vue financier qu'au point de vue des services qu'il rend à toutes les branches du travail national.

A ce double point de vue, il doit fixer un instant l'attention de la section centrale et de la Chambre.

Nous n'entrerons pas dans les longs développements que comporte cet objet. Nous nous bornerons à grouper ici quelques données propres à indiquer les principaux progrès récemment réalisés.

Recettes et dépenses.

La recette générale de l'exploitation du chemin de fer s'est élevée en 1859, au profit de l'État, à . . . . . fr. 26,313,346

Dépense de l'exploitation 14,088,227

Reste une recette nette de 12,225,119

La dépense d'exploitation s'est élevée, pendant cet exercice, à 50,17 p. % de la recette brute.

En comparant ces résultats à ceux de 1858, nous trouvons une augmentation de fr. 114-89 de recette, et une diminution dans la dépense de fr. 773-63, *par kilomètre*, soit ensemble une amélioration de produit de fr. 888-52 *par kilomètre exploité.*

L'excédant des recettes sur les dépenses de l'exploitation équivaut à 5.864 p. % des capitaux utilisés.

Le bénéfice net de l'année 1859 monte à la somme de 4,375,000 francs. On se rappellera qu'à la fin de l'année 1851, le découvert de l'exploitation du chemin de fer était évalué à 31,600,000 francs

Ce découvert a été successivement réduit à la somme de 8,700,000 francs.

Si des circonstances imprévues ne viennent pas entraver le développement normal et régulier de l'exploitation, il est permis d'affirmer qu'avant la fin de l'exercice 1861, le déficit sera entièrement comblé.

Le nombre des locomotives-kilomètres a été moindre en 1859, qu'il ne l'avait été en 1858; tandis que le nombre des voitures-kilomètres a augmenté de 2.60 p. %.

En d'autres termes, la proportion *du poids mort au poids utile* diminue d'année en année.

Aussi tandis que la recette brute s'élève, la dépense d'exploitation diminue.

La différence, sous ce rapport, entre les années 1858 et 1859, est de 989,000 francs en faveur de ce dernier exercice.

Quant à la situation de la voie, les rails de 34 kilomètres s'étendent sur les $^4/_5$ du réseau.

L'ensemble des parties de la voie où le système des éclisses a été appliqué représente 36.11 p. % de l'étendue générale des voies principales.

Il existe encore une lacune où la double voie n'a pas été établie; elle sera très-prochainement comblée.

Matériel de traction et des transports.

Le nombre des locomotives s'élevait au 31 décembre 1859 à 249, soit une locomotive pour trois kilomètres.

On s'applique aujourd'hui à donner à ces machines une force plus considérable que n'en avaient celles fabriquées antérieurement.

On se rappellera qu'à plusieurs reprises des plaintes se sont élevées contre l'insuffisance du nombre des wagons servant au transport des grosses marchandises pendant l'exercice 1859, 360 wagons servant au transport des charbons ont été introduits dans le service.

La Chambre a voté récemment un crédit d'un million pour être appliqué

à ces moyens de transport. Grâce à cette allocation, le nombre des wagons pour le transport de marchandises pourra encore être augmenté de trois à quatre cents.

Les chemins de fer qui sont d'admirables instruments sous le rapport de la vitesse et de la régularité du mouvement ont cependant le grave défaut de nécessiter des dépenses considérables pour le mouvement des véhicules et des moteurs.

Le poids à mouvoir par tous les moyens de transport connus, se compose de deux éléments qu'on désigne quelquefois sous les dénominations de *poids mort* et de *poids utile;* mais que pour plus de clarté, nous nommerons ici *poids véhicule* et *poids recette.*

Faire diminuer autant que possible l'écart qui existe entre ces deux termes est un problème dont la solution doit exercer une influence capitale sur l'industrie des chemins de fer. Il est par conséquent de la plus haute importance de porter une attention soutenue sur cette partie du service. Une question qui se rattache directement à cette solution, est la combinaison du service de manière à éviter les retours à vide.

Le compte rendu des opérations du chemin de fer pendant l'exercice 1859, renferme sur cet objet des renseignements satisfaisants.

La comparaison du mouvement en 1859 et de celui de 1858, offre les résultats que voici :

L'augmentation est de 2.88 p. % en ce qui concerne le matériel à charge, tandis qu'il n'est que de 1.39 p. % pour le matériel à vide.

Sur l'ensemble des trajets fournis, dit le compte rendu précité, le rapport des trajets à vide, relativement au mouvement général, s'élevait à 18.45 p. % en 1858; on le voit descendre en 1859 à 18.24 p %.

Combustibles. — Depuis plusieurs années la réduction de cette dépense a suivi une progression sensible. Cette réduction est principalement due à la substitution des briquettes au coke et aux perfectionnements introduits dans la construction des locomotives.

On a constaté en 1859 une nouvelle diminution de 0.20 kilogrammes dans le combustible et de 0,0282 francs de dépense par locomotive-kilomètre.

Une amélioration incontestable a été récemment introduite dans l'administration du chemin de fer. Nous voulons parler de la *comptabilité-matière.*

Cette mesure permet d'exercer un contrôle beaucoup plus efficace sur certaines dépenses.

L'administration espère que la même méthode pourra prochainement être étendue à toutes les branches de l'exploitation. On ne peut que l'encourager à porter son attention sur un objet aussi important.

Il est regrettable que ce genre de comptabilité n'ait été organisé jusqu'à présent que pour ce qui concerne les dépenses de combustibles.

Stations. — Jusqu'ici, dans beaucoup de localités, les bâtiments des stations et leurs dépendances ont laissé à désirer.

Après une expérience de plus d'un quart de siècle, il est temps qu'un pareil état de choses cesse et que notre railway national soit enfin terminé dans toutes ses parties. Aussi est-ce pour remédier à cette situation que la loi du 8 septembre 1859 a mis à la disposition du Gouvernement un crédit de 8,772,000 francs.

Depuis ce moment un certain nombre de travaux ont déjà été exécutés.

Plusieurs bâtiments sont en construction; d'autres pourront être prochainement mis en adjudication.

Des négociations ont été entamées avec le chemin de fer du Luxembourg et celui du Nord, ainsi qu'avec la ville de Namur, pour ce qui concerne l'emplacement de la station de cette ville.

Le Gouvernement est également en négociation avec la ville de Charleroi.

La section centrale exprime le désir de voir achever dans le plus bref délai les stations de *Quiévrain* et de *Mouscron*, et de voir établir une jonction entre la station du Nord et de celle du Midi à Bruxelles.

CHEMINS DE FER EN RELATION.

Services mixtes. — Transit et services internationaux.

Les tarifs communs à deux ou plusieurs exploitations, ont pour effet immédiat de procurer à tous de grandes facilités et une notable économie dans les transports. Ils provoquent une augmentation du mouvement et exercent une influence très-favorable aux intérêts de l'agriculture, de l'industrie et du commerce.

En 1859, il a été établi un tarif de cette espèce, de commun d'accord avec le chemin de fer de la jonction de l'Est.

Les tarifs mixtes déjà existants, reçoivent fréquemment des extensions plus ou moins importantes.

C'est ainsi que la station de Trooz a été récemment ajoutée au tarif mixte admis pour les relations des stations de l'État avec celles de la ligne concédée de Pepinster à Spa;

Que la station de Theux a été mise en relation directe avec celles de Florcffe, d'Auvelais et de Tamines;

Que les expéditions de Roux et de Châtelineau peuvent s'effectuer aux conditions d'un tarif mixte vers les lignes concédées de la Flandre occidentale et de Lichtervelde à Furnes.

La section centrale exprime le désir de voir le Gouvernement continuer à faire des efforts pour assurer, autant que possible, une entière coïncidence entre ses propres trains et ceux des compagnies dont les rails viennent se souder aux siens.

La section centrale engage le Gouvernement à continuer d'accorder des facilités nouvelles aux propriétaires d'embranchements industriels de

chemins de fer de l'État. Ces sages mesures sont de nature à concilier les intérêts de l'État avec ceux de nos grandes industries.

Transit et services internationaux.

Les observations qui précèdent s'appliquent en général aux relations et aux *tarifs internationaux.*

Depuis 1859, la station de Theux correspond directement avec la ligne de Paris à la frontière belge par Saint-Quentin.

Couillet peut envoyer des marchandises sans réinscription, soit aux bureaux français d'un côté, soit aux bureaux prussiens et rhénans de l'autre.

Les bureaux du chemin de fer de l'État belge correspondent directement avec ceux de la ligne de Cologne à Coblence.

Vilvorde est en communication avec les chemins de fer rhénans et d'Aix-la-Chapelle à Ruhrort.

Les charbonnages du centre peuvent correspondre par tarif international avec toutes les stations françaises de la Compagnie du Nord, etc., etc.

Avant de terminer ces observations sur l'administration du chemin de fer de l'État, il ne sera pas inutile de dire quelques mots concernant *l'arsenal de Malines.*

Il est impossible de visiter ces vastes ateliers sans être frappé de l'ordre qui préside au grand nombre de travaux qui y sont exécutés.

Presque tous les ouvriers qui y sont occupés travaillent *à la tâche.* Chaque ouvrier possède un livret sur lequel on inscrit, jour par jour, la somme de travail qu'il a fourni.

La réception des travaux mis en adjudication publique a toujours lieu publiquement, souvent même en présence des différents entrepreneurs concurrents; cette manière d'agir est de nature à mettre l'administration à l'abri de toute critique du chef de partialité ou de favoritisme.

Le chap. IV du budget relatif *au chemin de fer, aux postes et aux télégraphes,* comprend sept sections :

Section 1re. Voies et travaux.
— 2e. Traction et matériel.
— 3e. Transports.
— 4e. Télégraphes.
— 5e. Services en général.
— 6e. Régie.
— 7e. Postes.

Pour satisfaire au désir qui en avait été exprimé dans les sections, la section centrale a adressé au Gouvernement les questions suivantes :

1° Une compagnie de matériels de chemin de fer n'a-t-elle pas fait au

Gouvernement des propositions tendantes à se charger de la réparation du matériel du chemin de fer de l'État en accordant au Gouvernement une réduction de 30 p. % sur les sommes qui sont actuellement consacrées à ce service?

Réponse de M. le Ministre :

« Des offres ont été faites en 1849. Les principales considérations qui » ont déterminé le Gouvernement à ne pas y donner suite sont les sui- » vantes :

» 1° Difficulté d'établir le point de départ de l'entreprise. Il était indis- » pensable, en effet, de constater l'état d'entretien ou le degré d'usure » de chaque locomotive, de chaque waggon, etc., etc., afin de pouvoir » s'assurer, à la fin du marché, si l'entrepreneur n'avait pas laissé dépérir » le matériel. Donc, conflit au point de départ et à la fin de l'entreprise;

» 2° Nécessité de faire surveiller très-activement, dans un but de sécu- » rité, etc., les constructions et les réparations faites par l'entrepreneur, » et par conséquent obligation de renforcer le personnel de surveillance du » service du matériel;

» 3° Difficultés pour l'introduction d'améliorations et ajournement de leur » application lorsque l'état d'entretien du matériel est d'ailleurs satisfaisant, » attendu que l'entrepreneur n'y serait nullement intéressé;

» 4° Difficultés avec l'entreprise pour régler l'entretien de manière à » profiter des périodes de ralentissement des transports, afin de pouvoir » utiliser la plus grande partie de matériel possible aux époques où les » transports abondent. Or, il arrive, que l'administration est obligée pour » faire face à l'affluence des transports, dans les limites du possible, de » maintenir provisoirement en service des waggons qui réclament des » réparations dont l'ajournement est une cause d'augmentation de dépenses. » Donc conflit avec l'entrepreneur, puisque dans ce cas, ses intérêts seraient » lésés;

» 5° En cas d'accident, nouvelles contestations : L'accident est-il, oui ou » non, le résultat du mauvais entretien du matériel? Les avaries au matériel » sont-elles à charge de l'entreprise ou à charge du Trésor public, etc.?

» 6° De quelle manière réglerait-on les conditions d'une pareille entre- » prise pour sauvegarder les intérêts du Trésor, assurer la sécurité » publique et prévenir de nombreuses contestations judiciaires?

» 7° Sur quelles bases sérieuses pourait-on établir une pareille entre- » prise?

» Serait-ce un forfait absolu ou une redevance proportionnelle au par- » cours, ou enfin l'entretien serait-il effectué en régie, moyennant des prix » à déterminer selon l'importance des réparations?

» L'offre du proposant avait pour base le forfait avec réduction de 20 p. % » sur les prix de revient actuel (1849). Mais une pareille base n'est pas » sérieuse : Comment déterminer le coût de réparations dont la nature et » le degré d'importance varient à l'infini? On comprend que certains prix » de revient puissent être établis sans difficulté, notamment pour les

» constructions nouvelles, l'alésage, l'ajustage, la fonte, la forgerie, etc., de » pièces déterminées; mais les opérations partielles, le démontage et le » remplacement de pièces, les menues réparations de toute nature à faire » à un matériel considérable, ne peuvent être évalués dans des conditions » à sauvegarder les intérêts du Trésor, ni ceux de l'entreprise.

» A aucune époque, depuis l'origine de l'exploitation du railway de l'État, » l'utilité de confier à l'industrie l'entretien du matériel, n'a été plus contes- » table qu'aujourd'hui.

» L'exploitation donne des résultats plus satisfaisants qu'aucune autre » ligne concédée.

» Le matériel est dans un état d'entretien relativement irréprochable.

» De nombreuses améliorations ont été introduites notamment aux loco- » motives et elles ont eu pour résultat de réduire considérablement la » consommation du combustible. La dépense de ce chef qui en 1855 était » de 2,100,000 francs, n'est évaluée pour 1860 qu'à 1,400,000 francs, malgré » la grande extension des transports, malgré l'adjonction au réseau de » l'État de la ligne de Dendre-et-Waes ainsi que celle de Mons à Manage. »

2° A quel degré d'avancement sont arrivées les études relatives à l'emplacement de la station de Liége ?

Réponse du Gouvernement :

« Par arrêté du 5 juin 1858, un ingénieur des ponts et chaussées et un » ingénieur de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, » ont été chargés de procéder aux études nécessaires pour reconnaître la » possibilité d'établir à Liége une station intérieure commune aux chemins » de fer existants de l'État et de Liége à Namur, ainsi qu'à ceux projetés de » Liége à Maestricht vers Givet et vers Hasselt.

» Ces fonctionnaires ont fait connaître le résultat de leur examen par un » rapport qu'ils ont adressé au Département, sous la date du 4 février 1859.

» Leur travail a été soumis successivement à l'avis du conseil communal » de la ville de Liége et de la députation permanente du conseil provincial.

» Ces autorités n'ont pas cru pouvoir émettre un avis favorable à l'adop- » tion de leur projet.

» Le conseil communal qui avait fait élaborer des projets par l'ingénieur- » directeur des travaux publics de la ville, a décidé que le travail de cet » ingénieur serait soumis au Gouvernement, à titre de renseignement.

» La députation permanente a recommandé à la bienveillante sollicitude » du Gouvernement, le projet du dit ingénieur, qui consiste à placer la » station sur l'île du commerce.

» En conséquence les projets de la ville de Liége ont été envoyés, le » 26 mars dernier, aux deux fonctionnaires qui avaient été chargés des » études primitives et qui ne tarderont pas à faire connaître leurs obser- » vations.

» Le Gouvernement espère donc être incessamment à même de statuer » sur cette question importante. »

PREMIÈRE SECTION.

VOIES ET TRAVAUX

ART. 53. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés* . . . . . fr. 256,400

Cette allocation a subi une augmentation de 22,400 francs.

Dans la note préliminaire (n° 7, p. 10), M. le Ministre a donné des explications concernant l'augmentation de ce crédit.

Adopté.

ART. 54. *Salaires des agents et employés à la journée* . . fr. 1,656,000

Il y a une réduction de 5,000 francs sur cet article Elle est le résultat de l'amélioration de la voie.

La section centrale a demandé au Gouvernement, si l'administration impute encore sur l'art. 54 (*salaires aux ouvriers*), des payements faits à des *employés*

Réponse du Gouvernement :

« Non, il n'est pas imputé de traitement d'employés sur les états de » salaires, dans le sens qui est ordinairement attaché à la qualification du » mot « *employé* » c'est-à-dire des agents préposés à un travail de bureau. » Les imputations des *traitements* et des *salaires* sont régulièrement » opérées, sous le contrôle de la Cour des comptes, conformément à la loi » du budget et aux règlements organiques de l'administration.

L'article est adopté.

ART. 55. *Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie* . . . . . fr. 1,380,000

Pour ce qui concerne les billes, il y a une augmentation de 67,000 francs, mais il y a, d'autre part, une diminution de 150,000 francs sur les rails.

De sorte que la réduction sur l'ensemble de cet article s'élève à 83,000 francs.

Adopté.

ART. 56. *Travaux d'entretien et d'amélioration, outils et ustensiles, objets divers* . . . . . fr. 673,000

La 5e section a demandé pourquoi les dépenses ordinaires d'*entretien* ne sont pas séparées des dépenses d'*amélioration*.

Réponse du Gouvernement :

« Les dépenses d'entretien ordinaire et les dépenses d'amélioration « forment l'objet d'un seul et même article, tant pour le service des voies et » travaux que pour celui de la traction et du matériel, parce que, en » général, ces deux natures de dépenses se confondent et s'effectuent

» simultanément. Toutefois dans les développements du budget, les amé-
» liorations sont, autant que possible, évaluées séparément. (*Voir* notam-
» ment les articles suivants du projet *primitif* : art. 50, litt. *B* ; art. 52,
» litt. *D* ; art. 55, litt. *B*.)

« Sauf le cas de l'introduction d'un système nouveau et d'une application
» générale immédiate, tel entre autres que les éclisses, les signaux à distance,
» la transformation au grand écartement de tout le matériel, etc., etc.;
» améliorations qui ont fait l'objet de crédits spéciaux ou dont les dépenses
» ont été signalées dans les développements du budget, il n'est pas pos-
» sible d'établir une distinction tranchée entre les ouvrages d'entretien
» ordinaire et ceux d'amélioration qui se révèlent sous mille formes diffé-
» rentes. Il en est aussi de très-importantes qui s'opèrent lors des renou-
» vellements : les rails qui, dans l'origine, pesaient 17, 22 ou 27 kilogrammes
» par mètre courant ont été successivement remplacés par des rails de
» 34 kilogrammes, au mètre courant, et par suite de l'introduction de plus
» fortes locomotives, il y a tendance à encore augmenter leur poids. —
» Toutes les anciennes locomotives à cylindres de faible diamètre ont été
» transformées d'abord et remplacées ensuite sur les fonds du budget par
» des locomotives plus puissantes, dans lesquelles la surface de chauffe a
» été considérablement augmentée, et tous les organes de la machine ren-
» forcés. — Les bandages de roues, les essieux, etc., du matériel des trans-
» ports ont été notablement renforcés, etc., etc.»

DEUXIÈME SECTION.

TRACTION ET MATERIEL.

ART. 57. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés* . . . . . fr. 210,450

Cet article comporte une augmentation de 5,450 francs.

M. le Ministre des Travaux Publics dit que cette augmentation est destinée à àassurer quelques agents le traitement normal de leur grade, et à améliorer la position de quelques commis ayant moins de 1,600 francs de traitement.

Les sections ont donné leur adhésion à cette augmentation, excepté la 4e section, qui l'a rejetée.

La section centrale a adopté le chiffre proposé par le Gouvernement. Elle a pensé que dans une branche si importante du service, il ne faut pas refuser au Gouvernement les moyens de stimuler le zèle et de récompenser les services rendus par des employés qui ont fait preuve de capacité et d'activité. L'augmentation proposée n'est d'ailleurs pas bien considérable.

ART. 58. *Salaires des agents payés à la journée.* . . . . fr. 2,240,000

Augmentation 40,000 francs. Le Gouvernement a donné concernant cette augmentation les renseignements suivants :

« Le projet de budget déposé le 10 mars dernier ne comprend pas
» d'augmentation pour le personnel ouvrier de ce service. On prévoit

» aujourd'hui que les dépenses de l'année courante dépasseront de 10,000 » francs le crédit de 2,200,000 francs alloué par la loi du budget et qu'une » somme de 2,240,000 francs sera nécessaire pour 1861.

» La différence en plus de 40,000 francs par rapport au crédit alloué » pour 1860, se justifie comme suit :

» 1° Somme dont les prévisions de l'année courante seront » dépassées. . . . . fr. 10,000

» 2° Augmentation de salaires; extension des travaux de reban- » dageage de roues; de remplacement d'essieux et fabrication, au » moyen de vieille mitraille, d'environ 500 à 600 essieux, etc. . 30,000

Différence égale. . . . . fr. 40,000

Adopté.

ART. 59. *Primes d'économie et de régularité* . . . . . fr. 70,000

Adopté.

ART. 60. *Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois* . . . . . fr. 1,600,000

Cet article a subi une réduction de 200,000 francs depuis 1860.

Adopté.

ART. 61. *Entretien, réparation et renouvellement du matériel* . . . . . fr. 2,700,000

La section centrale pense qu'il importe que les travaux de réparation du matériel soient autant que possible concentrés dans les ateliers de Malines.

M. le Ministre a présenté à ce sujet les observations développées dans la note suivante :

« Tous les efforts de l'administration tendent vers ce but, *dans la limite* » *du possible*. Les locomotives, tenders, voitures et waggons qui demandent » des réparations de quelque importance sont envoyés à l'arsenal; l'on ne » s'occupe dans les ateliers des stations que de l'entretien *ordinaire et jour-* » *nalier*. Cette marche offre l'avantage, par une remise en état plus » prompte, de ne pas laisser chômer le matériel et d'éviter un mouvement » inutile et coûteux vers Malines. »

La 1re section a demandé :

1° Que le nombre des waggons servant au transport des marchandises soit augmenté;

2° Que dans les convois des voyageurs il y ait des compartiments réservés aux dames.

La section centrale appuie ces observations.

L'article est adopté.

ART. 62. *Redevances aux Compagnies*. . . . . fr. 110,000

Adopté.

TROISIÈME SECTION.

TRANSPORTS.

ART. 63. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés* . . . . . fr. 1,102,000

Cette allocation est augmentée d'une somme de. 70,600

Pour justifier cette augmentation le Gouvernement a présenté quelques observations qu'il sera peut-être utile de reproduire ici :

« Cette augmentation est demandée pour améliorer la position des employés inférieurs du service des transports.

» Au 1er janvier 1860, ce service comptait 226 agents se trouvant dans les conditions voulues pour obtenir de l'avancement.

» La somme nécessaire pour accorder immédiatement une augmentation de traitement à ces agents, serait de 62,750 francs. Mais comme il sera possible d'accorder les promotions les plus urgentes, et d'améliorer notamment la position d'une partie des 15 surnuméraires, des 70 commis-adjoints au traitement de 750 à 900 francs et des 61 commis de 3e classe au traitement de 1,100 à 1,300 francs, compris dans le chiffre susmentionné de 226 agents, au moyen des ressources du budget de 1860, l'administration estime, qu'en tenant compte des extinctions probables, l'augmentation de crédit sollicitée au budget de 1861 suffira pour faire face aux dépenses auxquelles donneront lieu les promotions des employés qui se distinguent le plus par leur zèle et leur dévouement. »

L'article est adopté.

ART. 64. *Salaires des agents payés à la journée et des manœuvres* . . . . . fr. 1,436,663

Augmentation . . . . . fr. 55,277

La 4e section a rejeté cette augmentation.

Tout en engageant le Gouvernement à restreindre les dépenses du chef du personnel employé au chemin de fer dans les limites de ce qui est nécessaire, la section centrale n'a pu se ranger à l'avis de la 4e section.

Dans la note préliminaire jointe au projet de budget, M. le Ministre des Travaux Publics lui semble avoir suffisamment justifié la nécessité de cette augmentation.

Cet accroissement de dépense s'explique non-seulement par l'extension toujours croissante des besoins de ce service, mais encore et surtout par des nécessités résultant de la reprise de la ligne de Mons à Manage.

En outre, l'augmentation de ce crédit est motivée par :

1° La transformation de haltes en stations;

2° Par l'extension qu'a pris le service dans un grand nombre de stations;

3° Par l'ouverture prochaine du chemin de fer de Hainaut et Flandres.

L'article est adopté.

ART. 65. *Frais d'exploitation* . . . . . fr. 462,000

Adopté.

ART. 66. *Camionnage* . . . . . fr. 410,000

Augmentation de 30,000 francs résultant de la progression constante des transports de colis de petites marchandises.

Adopté.

ART. 67. *Pertes et avaries* . . . . . fr. 80,000

Adopté.

QUATRIÈME SECTION.

TELÉGRAPHE.

Plusieurs sections ont demandé qu'un bureau du télégraphe soit établi au centre des grandes villes et particulièrement à Bruxelles.

La 2e section a demandé pourquoi les employés du télégraphe ne son pas autorisés à recevoir à domicile les réponses par télégraphe aux dépêches dont ils sont porteurs, alors surtout qu'il y a eu payement préalable de la dépêche?

La section centrale a estimé qu'il y avait lieu de transmettre cette question au Gouvernement.

M. le Ministre des Travaux Publics y a répondu de la manière suivante :

« Cette autorisation a été donnée récemment dans les termes suivants :

«« Les *porteurs* ne peuvent pas se charger de remettre au bureau » *un télégramme à transmettre*, et d'en percevoir la taxe.

«« Par exception, lorsqu'ils remettent au destinataire un télégramme » dont *la réponse est payée d'avance*, ils sont autorisés à rapporter cette » réponse, pourvu qu'on ne la fasse pas attendre plus de *cinq minutes*.

«« Quand un télégramme est porté par un *exprès*, dans une autre localité, » le retour de l'exprès peut être utilisé pour faire parvenir au bureau un » télégramme accompagné de la taxe.

«« Dans l'un et l'autre cas, l'intermédiaire du porteur est accordé *aux* » *risques et péril de la personne qui l'emploie*.

«« Le porteur ne peut apprécier si le télégramme est rédigé confor- » mément au règlement et dans les limites de la taxe. Lorsque ces condi- » tions ne sont pas remplies, le télégramme demeure sans suite et *le bureau* » *n'est soumis à aucune obligation.* »

« Les restrictions dont on a dû accompagner cette autorisation s'expli- » quent d'elles-mêmes. La remise d'une dépêche à transmettre, par » l'entremise d'un porteur, peut donner lieu à des difficultés et à certains » mécomptes, lorsque le bureau se trouve ensuite obligé *de refuser cette* » *dépêche* comme contraire aux règlements.

« Quoi qu'il en soit, l'administration a cru pouvoir se départir de la règle » primitivement adoptée dans les cas déterminés par l'instruction précé- » dente, distribuée depuis le 14 mai courant. »

ART. 68. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés* . . . . . fr. 232,000

Soit une augmentation de 42,000 francs motivée par l'accroissement de la correspondance, par la création de lignes et de bureaux nouveaux sur les chemins de fer concédés, etc.

Adopté.

ART. 69. *Salaires des agents payés à la journée* . . . . fr. 62,000

Cet article a subi une augmentation de 12,000 francs fondée sur les motifs énoncés à l'article précédent.

Le tableau suivant qui résume les résultats de l'exploitation des télégraphes pendant l'année 1859, comparés à ceux des deux exercices précédents, justifie dans la pensée de la section centrale les augmentations de crédits figurant aux art. 68 et 69.

	EXERCICES			DIFFÉRENCE EN PLUS EN 1859, par rapport à	
	1857.	1858.	1859.	1858.	1857.
Nombre de télégrammes :					
Communications à l'intérieur.	41,454	47,673	65,465	17,792	24,051
Id. internationales.	48,567	58,094	83,780	25,686	35,413
Id. en transit.	29,249	39,939	46,995	7,056	17,746
TOTAUX	119,050	145,726	196,240	50,514	77,190
Nombre de télégrammes de service. . . .	59,571	72,058	80,739	8,681	21,168
Nombre de télégrammes reçus et transmis pendant la nuit au bureau de Bruxelles.	13,793	18,269	25,496	7,227	11,703
Recette (part belge) :					
Service intérieur. . . . . fr.	81,647 »	89,514 03	126,297 37	36,983 52	44,650 37
Id. international	176,515 24	187,162 72	220,032 70	32,869 98	43,517 46
Id. en transit	148,849 43	137,449 78	159,676 17	22,226 39	10,826 74
TOTAUX . . . fr.	407,011 67	413,926 53	506,006 44	92,079 89	98,994 77
Produit moyen d'un télégramme . . fr.	3.42	2.84	2.57	en moins 0.27	en moins 0.85
Nombre de bureaux télégraphiques belges	62	73	91		
Id. étrangers en relations	1,699	2,431	2,842		
Nombre d'appareils fonctionnant sur les lignes belges.	138	155	178		

Sous le rapport de la nature des correspondances, les télégrammes sont classés dans la proportion suivante :

Communications du Gouvernement . . .	3 p. %	2 ½ p. %	1 9/10 p. %
Cours des fonds publics, ventes et achats.	36 —	37 —	26 —
Transactions commerciales diverses . . .	39 —	38 —	51 —
Affaires privées	16 —	16 ½ —	16 3/10 —
Correspondance des journaux	6 —	6 —	4 8/10 —
	100 —	100 —	100

Ces résultats donnent une idée de la progression à laquelle il faut s'attendre pour les années suivantes, si, comme on peut l'espérer, les événements politiques permettent aux transactions commerciales de prendre leur essor naturel. Malgré les conditions défavorables dans lesquelles l'année 1859 s'est présentée sous ce rapport, le nombre de télégrammes privés, qui avait été de 145,726 en 1858, s'est élevé l'année suivante à 196,240, soit une augmentation de 20 p. %.

L'art. 69 est adopté.

ART. 70. *Entretien des lignes et des appareils, mobilier et consommations diverses* . . . . . fr. 56,000

Ce crédit a subi une réduction de 12,000 francs. Il était plus spécialement affecté, pour l'exercice 1860, au remplacement des anciens poteaux non préparés. La plus grande partie de ce travail sera achevée pendant l'exercice courant.

Adopté.

CINQUIÈME SECTION.

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

TRAITEMENTS ET INDEMNITÉS DES FONCTIONNAIRES ET EMPLOYÉS.

ART. 71. *Traitements, indemnités, frais de déplacements* . fr. 55,950

Augmentation : 3,300 francs destinée à compléter les mesures de surveillance de la fabrication des timbres-poste. Cette augmentation a également pour objet la réorganisation du service du matériel.

Adopté.

ART. 72. *Salaires des agens payés à la journée* . . . . fr. 55,800

Augmentation . . . . . fr. 2,000

Adopté.

ART. 73. *Matériel et fournitures de bureau.* . . . . . fr. 220,000

Adopté.

ART. 74. *Subsides à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration* . . . . . fr. 20,000

(Les crédits portés aux art. 53, 57, 63, 68 et 71 pourront être réunis et transférés de l'un de ces articles aux autres, suivant les besoins du service).

SIXIÈME SECTION.

RÉGIE.

ART. 75. *Traitement et indemnités des fonctionnaires et employés* . . . . . fr. 38,600

Adopté.

ART. 76. *Frais de bureau et de loyer* . . . . . fr. . 3,500

Adopté.

SEPTIÈME SECTION.

POSTES.

La 2e section a demandé s'il ne pourrait pas être utile de créer un timbre de 5 centimes pour l'affranchissement des lettres dans la même commune.

Réponse du Gouvernement :

« La question formulée par la section centrale soulève de nombreuses » difficultés pratiques et ne semble pas susceptible d'une solution précise » avant que l'administration ne l'ait soumise à un examen minutieux.

» Restreinte dans son application aux grands centres de population, en » petit nombre du reste dans notre pays, la création d'un timbre de cinq » centimes ne paraît pas devoir entraîner de sérieux inconvénients. D'un » autre côté, il ne faudrait pas s'en exagérer les avantages, parce que les » quelques villes auxquelles il est fait allusion, n'ont pas une circonscrip- » tion assez étendue, pour que le besoin de communiquer par la poste à un » prix exceptionnellement réduit, se fasse vivement sentir.

» Mais il importe de faire remarquer en ce qui concerne nos villes » populeuses, que cette modification à notre régime postal n'assurerait les » avantages que l'on se proposerait, qu'à la condition que le service de » distribution fût accéléré. Il faut supposer, en effet, que la nouvelle caté- » gorie de lettres que l'on a en vue, se composerait essentiellement de » lettres urgentes, car c'est pour les relations ayant un caractère d'urgence, » c'est dans les cas où l'on n'aurait pas le temps d'attendre l'occasion de » rencontrer la personne à qui l'on s'adresse, que l'on recourrait surtout à » la poste. Or, il n'est pas certain que l'augmentation de recettes à provenir » de la réforme compenserait la majoration de dépense à laquelle entraîne- » rait la réorganisation du service de distribution.

» Mais c'est quant au service rural que les complications semblent s'aggra- » ver. Évidemment on ne pourrait pas introduire un régime différentiel et » traiter autrement les habitants d'une commune où il existe un bureau de » poste, autrement les habitants d'une commune où un bureau n'est point » établi. Pour rester rigoureusement dans les termes de la justice et de » l'équité, il ne faudrait pas limiter la réduction de taxe aux lettres échan- » gées dans la circonscription de la commune où un bureau existe, mais » l'étendre d'une manière générale à la correspondance échangée dans le » rayon d'une commune quelconque. Or, c'est ici qu'il est impossible » d'apprécier les sacrifices auxquels on pourrait se trouver assujetti, suite » d'une augmentation de correspondance même faible, à cette augmentation » devant répondre immédiatement, par suite de difficultés de service créées » par les distances, une augmentation du personnel des facteurs.

» La série des améliorations à introduire au régime postal, dans les » conditions actuelles, est loin d'être close. Le Département les poursuit » progressivement au moyen des majorations de crédits budgétaires que

» les Chambres se montrent si disposées à accueillir. Le Département croit » donc qu'il est plus prudent de persévérer dans cette voie que d'introduire » une réforme dont la portée financière ne saurait aujourd'hui être exacte- « ment calculée, et estime qu'il y a lieu de tenir en suspens, jusqu'à plus » ample instruction, la question posée ci-dessus »

ART. 77. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés* . . . . . fr. 824,000

Augmentation 60,000

Le Gouvernement a motivé cette augmentation de la manière suivante :

« L'augmentation prévue au projet de budget n'était que de 28,000 francs, » mais l'expérience a démontré que cette somme serait de tout point insuf- » fisante.

» Des besoins nouveaux se sont produits au delà de toute prévision et, » pour y faire face, l'administration a été amenée à augmenter le nombre » des établissements de poste et à élargir considérablement le cadre des » employés.

» Il reste beaucoup à faire sous ce double rapport.

» Il reste aussi à reviser, dans une certaine mesure, les traitements des » percepteurs, distributeurs et commis, car l'administration ne doit pas se » borner à améliorer l'organisation de son service, elle doit améliorer, en » même temps, la position de ceux qui la servent avec dévouement, sinon, » elle s'exposerait à affaiblir les garanties d'ordre et de sécurité, dont elle a » besoin à un si haut degré.

» La plupart des percepteurs de 6e classe notamment, se trouvent dans » une position d'infériorité dont il est urgent de les faire sortir, même en » relevant, à cet effet, le *minimum* du traitement affecté à cette classe. Les » distributeurs ne sont pas mieux traités et ont droit à la même sollicitude. »

La section centrale a adopté une proposition de la 2e section par laquelle celle-ci demande la suppression des postes aux chevaux ou tout au moins l'exonération des messageries des redevances qu'elles ont à payer aux maîtres de poste.

Un membre s'est abstenu sur cette proposition.

La 3e section a demandé s'il ne serait pas utile d'adopter en Belgique le système récemment introduit en France dans le service des postes pour le *transport des articles d'argent?*

Réponse du Gouvernement :

« L'administration française n'a point modifié son service des articles » d'argent. Le système en vigueur dans ce pays (payement à vue) a été mis » en pratique en Belgique depuis 1850, avec cette seule différence que le » droit proportionnel perçu au profit du Trésor n'est que de 1 p. %, tandis » qu'il est de 2 p. % en France.

» La section centrale a sans doute voulu parler du transport des valeurs-

» papier, c'est-à-dire des lettres chargées avec déclaration, contre garantie » des valeurs qu'elles renferment.

» Cette innovation a, en effet, été introduite récemment dans le service » français et je me propose de saisir incessamment les chambres d'un » projet de loi ayant pour objet d'introduire le même système en Bel- » gique. »

Une section a exprimé le désir de savoir pourquoi le Gouvernement a retardé jusqu'aujourd'hui l'organisation des bureaux de poste dans les communes rurales ?

M. le Ministre a fait à ce sujet la communication suivante à la section centrale :

« Le Gouvernement n'a jamais pris l'engagement d'établir un bureau de » poste dans chaque commune du royaume.

» Dans les notes préliminaires du budget pour l'exercice 1860, on » prévoyait la création de 30 nouveaux bureaux de distribution et l'établis- » sement de 15 bureaux de perception ou transformation de distribution » en perception.

» Depuis le 1er janvier, il a été créé 26 bureaux de distribution dont 10 » seront sous peu mis en activité.

» 5 bureaux de perception et 13 de distribution ont été érigés en percep- » tion.

» L'administration se trouve donc, dès à présent, avoir rempli à peu » près tous ses engagements en fait de création de nouveaux établisse- » ments dans les limites des prévisions budgétaires. »

L'article est adopté.

ART. 78. *Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes* . . . . . fr. 1,176,250

Ce chiffre renferme une augmentation du crédit de 23,000 francs.

Adopté.

ART. 79. *Transport des dépêches.* . . . . . fr. 492,000

Augmentation . . . . . fr. 30,000

Pour justifier cette augmentation, le Gouvernement fait remarquer qu'il a donné une grande extension aux services de malle-poste, afin de rattacher au chemin de fer des localités qui se trouvent dépourvues de moyens de communication.

L'art. 79 est adopté.

ART. 80. *Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie* . . . . . fr. 274,000

Soit en plus pour 1861, 23,700 francs.

Adopté.

CHAPITRE V.

PREMIÈRE SECTION.

COMMISSION DES PROCÉDÉS NOUVEAUX.

ART. 81. *Frais de route et de séjour* . . . . . fr. 600

Adopté.

ART. 82. *Matériel, achats de réactifs, d'appareils, etc* . . fr. 1,400

Adopté.

DEUXIÈME SECTION.

COMMISSION DES ANNALES DES TRAVAUX PUBLICS.

ART. 83. *Frais de route et de séjour* . . . . . fr. 1,100

Adopté.

ART. 84. *Publication du Recueil, frais de bureau, etc.* . fr. 3,900

Adopté.

CHAPITRE VI.

TRAITEMENTS DE DISPONIBILITÉ.

ART. 85. *Traitements des fonctionnaires et agents en disponibilité, par mesure générale ou pour un terme illimité.* . . . . . fr. 59,300

La 2e section pense que le temps pendant lequel des fonctionnaires ou employés du Gouvernement sont détachés près des compagnies de chemins de fer, etc., ne devrait pas pouvoir être invoqué pour l'obtention de la pension.

La même section a demandé le tableau des fonctionnaires en disponibilité avec traitement d'attente.

Quant à la première proposition, la section centrale fait remarquer que la loi n'admet pas pour la liquidation des pensions le temps pendant lequel les fonctionnaires ou employés sont détachés du service de l'État.

L'article est adopté.

Voici le tableau communiqué par M. le Ministre, pour ce qui concerne les fonctionnaires en disponibilité avec traitement d'attente.

« Il accuse, au moment actuel, une somme de traitements de disponi-

» bilité s'élevant à fr. 65,748-98. Cette situation, toutefois, est essentiellement » provisoire; elle provient des fluctuations qui s'opèrent constamment » dans le personnel en disponibilité et de nécessités de service auxquelles » l'administration ne saurait se soustraire. Les indications contenues dans » la colonne d'observations prouvent d'ailleurs que le Département des » Travaux Publics, fidèle à l'engagement qui a été pris lors de la discussion » récente du budget de 1860, s'applique à ne maintenir dans la position de » disponibilité que les agents qui ne peuvent pas être immédiatement » réintégrés ou mis à la pension.

» La réalisation des mesures projetées aurait pour effet de réduire de » plus de 4,500 francs l'allocation actuelle, ainsi qu'on le propose au budget » de 1861; mais il faut tenir compte, d'un autre côté, des nécessités de » service qui pourront se produire et rendre nécessaire la mise en dispo- » nibilité provisoire de nouveaux employés. C'est pour ce motif qu'on ne » propose pas une réduction plus considérable.

» Le tableau ci-joint contient tous les renseignements propres à faire » connaître, sous ce rapport, les intentions de l'administration. Toutefois, » s'il entrait dans les vues de la section centrale de le publier à la suite de » son rapport, elle jugera sans doute convenable de ne pas faire imprimer » les indications contenues dans la colonne d'observations (sauf en ce qui » concerne les agents décédés, admis à la retraite ou rappelés à l'activité, » n° 12, 13, 17, 18, 19 et 20), attendu qu'il y aurait quelque inconvénient » à faire connaître les mesures projetées à l'égard des agents sur la position » desquels il sera statué plus ou moins prochainement. »

Liste des fonctionnaires et employés en disponibilité ou en non-activité par suite de mesure générale, d'infirmités graves ou de mesure d'ordre, à la date du 1er janvier 1860 et revisée à la date du 20 mai suivant.

N° D'ORDRE.	NOMS ET GRADES.	TRAITEMENTS d'activité.	Réduction de dépense du 1er janvier au 20 mai 1860.	Augmentation de dépense du 1er janvier au 20 mai 1860.	Observations.
	Corps des ponts et chaussées.				
1	Vanmeus, J. B., ingénieur de 1re classe.	2,533 33	»	»	
2	Ubaghs, J. G., ingénieur de 3e classe.	1,733 33	»	»	
3	Garnier, C., ingénieur honoraire de 3e classe.	1,800 »	»	»	
4	Van Troostenberghe, A., sous-ingénieur.	1,000 »	»	»	
5	Delhaise, J. J., conducteur de 1re classe.	1,600 »	»	»	
6	Adam, L., conducteur de 1re classe.	1,600 »	»	»	
7	Nef, E., conducteur de 2e classe.	1,333 33	»	»	
8	Prisse, A. P., conducteur de 2e classe.	1,066 67	»	»	
9	Hetten, Th., conducteur de 3e classe.	1,000 »	»	»	
		13,666 66	»	»	
	Personnel subalterne des ponts et chaussées.				
10	Thisquen, M., premier commis.	1,066 67	»	»	
11	Eliaers, F., premier commis.	1,066 67	»	»	
12	Claessens, P., éclusier	400 »	400 »	»	Admis à la retraite par arrêté du 9 février 1860.
13	Dery, V., id.	566 67	566 67	»	Rappelé à l'activité par arrêté du 15 février 1850.
14	Conrardy, G. M., sergent d'eau.	600 »	»	»	
15	Colle, J., garde-canal.	333 33	»	»	
		4,033 34	966 67	»	
	Mines.				
16	De Thier, C., ingénieur de 2e classe.	2,133 33	»	»	

N° D'ORDRE.	NOMS ET GRADES.	TRAITEMENTS d'activité.	Réduction DE DÉPENSE du 1er janvier au 20 mai 1860.	Augmentation DE DÉPENSE du 1er janvier au 20 mai 1860.	Observations.
	Chemins de fer et postes.				
17	Jaspers, M. P., commis de 1re classe.	900 »	900 »	»	Decédé le 26 avril dernier.
18	Van Cauwenbergh, J.-B., facteur de station.	650 »	650 »	»	Démissionné le 5 avril 1860.
19	Crabbe, J. F. J., surveillant de 3e classe.	600 »	600 »	»	Décédé le 20 mars 1860.
20	Joosten, J. M., distributeur. .	466 67	466 67	466 67	Mis en disponibilité le 25 janvier 1860 et admis à la retraite le 10 mai suivant.
21	Boucaut, H., facteur chef . . .	800 »	»	800 »	
22	Jaque, L. J., commis de 1re classe.	1,600 »	»	»	
23	Declercq, J. J., chef de section.	1,300 »	»	»	
24	Fontenelle, J., garde-convoi. .	933 33	»	»	
25	Barbiaux, N. J., garde-convoi .	866 67	»	»	
26	Van Mechelen, J.-B., commis de 3e classe.	866 67	»	»	
27	Vander Ougstraete, Ch. H., percepteur de 6e classe.	650 »	»	650 »	
28	Bogaerts, J.-B., garde-convoi .	933 33	»	»	
29	Milburn, Th., machiniste faisant fonctions de chef d'atelier. .	1,934 50	»	»	
30	Lousberg, A. J., commis-adjoint.	450 »	»	»	
31	Smets, A. A. M. G., chef de section de 4e classe.	1,050 »	»	»	
32	Cranshoff, L. J., commis de 2e classe.	800 »	»	»	
33	Van Esschen, G. N. C.-F., ingénieur principal.	2,600 »	»	2,600 »	
34	Hannay, J.-B., ingénieur géomètre.	2,533 33	»	»	
35	Deman, G. L., architecte de 2e classe.	2,533 33	»	»	
36	Lelièvre, J.-B., contrôleur de 1re classe.	2,400 »	»	»	
37	Leclercq, P., ingénieur de 2e classe.	2,133 33	»	»	
38	Stevens, L., ingénieur de 2e classe.	2,133 33	»	»	
	A reporter	29,134 49	2,616 67	4,516 67	

N° D'ORDRE.	NOMS ET GRADES.	TRAITEMENTS d'attente.	Réduction DE DÉPENSE du 1er janvier au 20 mai 1860.	Augmentation	*Observations.*
	Report.	29,134 49	2,616 67	4,516 67	
39	Bika, J. J. L., percepteur. . .	2,000 »	»	»	
40	Eeckman, B., percepteur . . .	2,000 »	»	»	
41	Embleton, Th., chef d'atelier .	1,934 50	»	»	
42	Meuffels, J. F., commis de 2e classe.	1,533 33	»	»	
43	Bouyet, Ch. F., commis de 1re classe.	1,333 33	»	»	
44	Vandermeer, J. J., commis de 1re classe.	1,000 »	»	»	
45	Léonard-Angenot, J. P., percepteur de 6e classe.	866 67	»	»	
46	Ferouge, N., commis-dessinateur de 3e classe.	866 67	»	»	
47	Pagnoul, H. N. J., commis de 2e classe.	800 »	»	»	
48	Barbié, P. J., surveillant de 3e classe.	800 »	»	»	
49	Cailliau, J. J., commis de 2e classe.	800 »	»	»	
50	Gaucet, E. H. J., facteur de station.	800 »	»	»	
51	Pecqueux, P., percepteur. . .	600 »	»	»	
52	Mertens, P. J., commis de 2e classe.	600 »	»	»	
53	Van Laken, Ch. J., surveillant de 3e classe.	600 »	»	»	
54	Duckerts, Ch. E. J., percepteur.	600 »	»	»	
55	Reunes, Ch. L., percepteur . .	600 »	»	»	
56	Houzé, E. A., percepteur . . .	600 »	»	»	
57	Michiels, S. M., portier. . . .	480 »	»	»	
58	Renson, S. A., facteur rural. .	466 67	»	»	
59	Lechien, A., commis-adjoint. .	400 »	»	»	
60	De Laet, J. F., facteur rural. .	350 »	»	»	
61	Bourguignon, J. J. facteur rural.	333 33	»	»	
		49,498 99	2,616 67	4,516 67	

RÉCAPITULATION.

Ponts et chaussées :	Montant des traitements de disponibilité au 1er janvier 1860. . . . fr.	17,700 »	
	Réductions	966 67	
	Reste.		16,753 33
Corps des mines :	Situation au 1er janvier 1860 et au 20 mai suivant.		2,133 33
Chemins de fer et postes :	Montant des traitements de disponibilité au 1er janvier 1860	44,982 32	
	Augmentations.	4,516 67	
	Ensemble	49,498 99	
	Réductions	2,616 67	
	Reste.		46,882 32
	Ensemble. . . . . fr.		65,748 98

CHAPITRE VII.

ART. 86. *Pensions* . . . . . fr. 7,000

Adopté.

CHAPITRE VIII.

ART. 87. *Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas droit à la pension* . . . fr. 7,000

Adopté.

CHAPITRE IX.

ART. 88. *Dépenses imprévues non libellées au budget.* . . fr. 18,000

Adopté.

Le Rapporteur,
HENRI DUMORTIER.

Le Président,
VERVOORT.

Annexe.

Analyse des pétitions renvoyées à la section centrale.

1. Par pétition datée de Bruges, des facteurs de la poste demandent une augmentation de traitement.

2. Le sieur Lalens, facteur rural à Warneton, demande une augmentation de traitement ou un subside.

3. Le sieur Quoitin, facteur de la poste aux lettres à Rochefort, demande une augmentation de traitement.

4. Des facteurs ruraux du canton de Rochefort, demandent une augmentation de traitement.

5. Même demande des facteurs attachés au bureau de Nandrin.

La section centrale propose le renvoi pur et simple de ces pétitions à M. le Ministre des Travaux Publics.

6. Par pétition datée de Bruges les régisseurs de la wateringue de Blankenberghe et de Eyensluys-Grootreigartsvliet, prient la Chambre de voter dans la présente session les fonds nécessaires à la construction d'une écluse de décharge de Blankenberghe.

Ce travail se rattache directement à la construction d'un port de refuge à Blankenberghe. Sans en méconnaître l'importance, la section centrale estime qu'il serait utile de ne pas le distraire d'un plan d'ensemble de travaux dont l'étude est très-avancée, et qui seront, selon toute apparence, soumis très-prochainement à la Chambre.

Elle croit donc pouvoir se borner à proposer le renvoi de cette pétition à M. le Ministre des Travaux Publics.

7. Des habitants des communes de Ernonheid, Werbomont, Ferrières, Locré prient la Chambre d'allouer au budget des Travaux Publics les fonds nécessaires à l'achèvement de la route de Huy à Stavelot.

Renvoi de ces pétitions à M. le Ministre des Travaux Publics.

8. L'administration communale de Saint-Genois demande l'établissement d'un bureau de poste dans cette commune.

Déjà à plusieurs reprises l'administration communale de Saint-Genois

s'est adressé à la Chambre pour se plaindre de la position fâcheuse dans laquelle se trouve placée cette commune relativement au service postal.

Par sa lettre du 3 avril 1838, M. le Ministre des Travaux Publics lui fit connaître que des mesures seraient prises pour améliorer ce service postal. A cet effet, la commune de Saint-Genois a été détachée du bureau d'Avelghem et annexée au bureau de Dottignies.

Les pétitionnaires exposent que cette mesure au lieu d'avoir amélioré leur position l'a, au contraire, empirée; que leurs correspondances éprouvent constamment un retard de vingt-quatre heures, etc.

La commune de Saint-Genois, qui a une population d'environ quatre mille habitants, a de nombreuses relations commerciales qui sont effectivement lésées par suite de l'irrégularité du service postal.

La section centrale estime que le Département des Travaux Publics poserait un acte de bonne justice distributive en prenant la demande des pétitionnaires en sérieuse considération.

9. Des propriétaires et habitants de Calmpthout, Westwezel et Loenhout demandent la construction d'une route pavée destinée à relier la commune de Westwezel à la station du chemin de fer à Calmpthout.

La section centrale appelle l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur cette pétition. Elle constate qu'une partie du territoire belge, le nord de la Campine anversoise, a réellement été oubliée dans les faveurs accordées par le Gouvernement pour la construction de routes. Tandis que des chemins de fer, des canaux et des routes sillonnent en tout sens notre territoire, il existe dans une grande partie de la Campine limitrophe du territoire hollandais toute une zone de terres incultes où jusqu'ici pas un grès n'a été placé, où une population nombreuse se trouve ainsi privée de tous moyens de communication.

Aussi était-ce à bon droit que la section centrale chargée d'examiner le projet de loi sur l'exécution de divers travaux publics, disait l'année dernière :

« Qu'il est d'un intérêt national de hâter, d'escompter pour ainsi » dire, la fertilisation des parties encore improductives du sol belge; et » que ce sera une des gloires de notre siècle, d'avoir fait disparaître ces » taches de notre territoire si bien cultivé. »

Le Gouvernement a tout récemment porté son attention sur cette situation; la section centrale exprime le désir de le voir persévérer dans cette voie.

10. L'administration communale d'Hansbeke prie la Chambre d'allouer au

budget des Travaux Publics les fonds nécessaires à la construction d'un pont sur le canal de Gand à Bruges à l'endroit dit Hansbeke-Veir.

Voici cette pétition :

A MM. les Membres de la Chambre des Représentants.

Messieurs,

« Le projet du budget des Travaux Publics pour l'exercice de 1861, soumis en ce moment à vos délibérations, porte, sous la rubrique : *Travaux d'amélioration des canaux et rivières*, art. 23, § 4 (Annales parlementaires, p. 1184) une somme de 50,000 francs, pour construction d'un pont tournant sur le canal de Gand à Bruges, à l'endroit dit Bierstal, sous la commune de Vinderhaute.

» Cette proposition, témoigne de la sollicitude du Gouvernement, à lever les obstacles qui gênent encore les relations de la population, dans une partie du pays digne de tout son intérêt, par le développement dont le commerce y est susceptible, et nous ne doutons pas que son intention ne soit d'étendre la mesure dont il s'agit, aux autres points du canal, où la nécessité d'un semblable travail se ferait sentir.

» Tel est le cas pour la commune de Hansbeke, comme on peut s'en convaincre par l'inspection du plan, joint à la requête adressée à M. le Ministre des Travaux Publics.

» L'établissement d'un pont tournant à l'endroit dit Hansbeke-Veir favoriserait l'intérêt de plusieurs communes, sises des deux côtés du canal et spécialement de celles de la partie du nord, savoir : Somerghem, Ursel, Oostwinkel et Ronsele, pour lesquelles la station de Hansbeke forme le point le plus rapproché où elles puissent rejoindre le chemin de fer.

» L'utilité d'un pont à l'endroit susdit se montre d'une manière plus frappante encore, lorsqu'on considère qu'il est destiné à faire communiquer entre elles cinq communes chefs-lieux de canton, sises des deux côtés du canal, par une ligne qui ne s'écarte que peu de la perpendiculaire, et dont les extrémités vont aboutir aux chemins de fer de Gand à Courtrai et de Gand à Eecloo, ligne aux trois-quarts pavée et qui, depuis longtemps, l'eut été entièrement sans la solution de continuité créée par le canal. Nommer ces communes, c'est en même temps, démontrer tout ce qu'un pareil rapprochement renferme pour elles d'éléments de prospérité, ce sont Deynze, Nevele, Somerghem, Waerschoot et Eecloo.

» Les administrations locales l'ont parfaitement senti, en adressant, conjointement avec plusieurs autres communes de ces cantons, sous la date du 1er mai 1860, à M. le Ministre des Travaux Publics, une requête par laquelle elles prient ce haut fonctionnaire de vouloir admettre la construction d'un pont ou passage d'eau à Hansbeke, parmi les travaux d'utilité publique actuellement en projet.

» Le moment semble venu, Messieurs, où par le concours éclairé du

Gouvernement, et des Chambres, cette construction plus nécessaire que jamais, depuis que Hansbeke a été élevé au rang de station et perception des postes, doit enfin se réaliser, à la grande satisfaction de tous les amis du progrès industriel et de la prospérité publique.

« Confiants dans votre bienveillante équité, et ne doutant pas que M. le Ministre des Travaux Publics, ne reconnaisse comme fondées les raisons alléguées ci-dessus, nous vous prions de vouloir bien, par extension de la proposition de ce haut fonctionnaire à l'art. 23 du budget susdit, allouer les fonds nécessaires à la construction d'un pont sur le canal de Gand à Bruges à l'endroit dit Hansbeke-Veir, soit une somme de 50,000 francs égale à celle proposée par le Gouvernement, pour semblable construction à Vinderhaute; à quelle fin vous jugerez sans doute, opportun de renvoyer la présente à la section centrale chargée de l'examen du budget précité.

» C'est la grâce que sollicite humblement,

» *Le Secrétaire*,	» *L'Administration communale*,
» A. Fobe.	» Is. Wonoverbek.

» Hansbeke, le 8 octobre 1860. »

La section centrale estime : que s'il y a utilité générale à construire un pont sur le canal de Bruges à Gand, à l'endroit dit *Bierstal*, il y a tout au moins, autant d'utilité à en construire un autre à Hansbeke.

Il lui semble qu'il serait difficile sans s'exposer à être taxé d'inconséquence d'admettre le premier et de rejeter le second.

Elle pense donc, qu'il y a lieu de porter au budget un crédit pour la construction d'un pont à Hansbeke.

Comme la demande de la commune de Hansbeke a une importance réelle, nous avons jugé utile de joindre au présent rapport, la pétition précitée.

11. La section centrale a été saisie d'une pétition de la Conférence des chemins de fer belges.

Cette pétition est ainsi conçue :

A *Messieurs les membres de la Chambre des Représentants.*

Bruxelles, le 22 novembre 1860.

Messieurs,

« Un certain nombre de directeurs et d'administrateurs de chemins de fer ont formé une société, nommée la *Conférence des chemins de fer belges.*

» Cette société offre, entr'autres, le précieux avantage de former un centre de réunions, dans lesquelles les nombreuses questions, relatives aux chemins de fer, sont examinées en commun et à l'amiable.

» Notre société a subsisté jusqu'ici par les cotisations personnelles de ses fondateurs et les subsides accordés par quelques compagnies concessionnaires de chemins de fer en Belgique.

» J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir accorder au Département des Travaux Publics, une allocation qui lui permette de subsidier notre conférence et d'y faire entrer MM. les hauts fonctionnaires de l'administration des chemins de fer de l'État.

» Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de ma haute considération.

» *Le Président de la conférence,*

« Bon E. Prisse. »

La section centrale pense que les études auxquelles se livre la Conférence des chemins de fer belges, sont de nature à produire des résultats utiles non seulement dans l'intérêt des différentes exploitations particulières qu'elle représente plus spécialement, mais aussi au point de vue des rapports qui existent entre les chemins de fer concédés et le réseau de l'État. Elle estime qu'il y a lieu d'accorder à cette Conférence une allocation de mille francs à titre d'encouragement.