Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 30 JANVIER 1862.

Budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1862⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de budget des Travaux Publics pour l'exercice 1862 avait été déposé dans la séance du 5 mars 1861. Il s'élevait à la somme de . . fr. 25,508,969

Il présentait, comparé au budget voté pour l'exercice 1861, certaines modifications qui se résumaient en une augmentation totale de 161,037

Le budget de 1861 ne montait en effet qu'à 25,347,912

Ce chiffre de 161,037 francs se décomposait de la manière que nous allons indiquer :

1^o Les crédits ordinaires portés au chapitre *Administration centrale*, étaient augmentés de fr. 5,000

2^o Pour le chapitre relatif à l'*Administration des chemins de fer, postes et télégraphes*, on trouvait :

A. Sur les crédits ordinaires une augmentation de . fr. 671,637

A reporter. . . . fr. 671,637 5,000

(¹) Budget, n^o 83, session 1860-1861.

Modifications du Gouvernement, n^o 48.

(²) La section centrale, présidée par M. E. VANDENPEEREDOOM, était composée de MM. ORBAN, DE LEXHY, J. JOURET, VANHUMBÉECK, H. DUMORTIER et LEBAILLY DE TILLEGHEM.

	Report. fr.	671,657	5,000
<i>B.</i> Sur les crédits extraordinaires une différence en moins de		<u>432,000</u>	
ce qui, sur l'ensemble de ce chapitre, donnait une différence en plus de.			<u>219,657</u>
De telle sorte que sur l'ensemble du projet de budget de 1862, comparé au budget de 1861, le total des différences en plus était de fr.			224,657
Mais il y avait à retrancher de ce chiffre une différence en moins sur le chapitre relatif à l'administration des ponts et chaussées.			
A ce chapitre, le chiffre des crédits extraordinaires était diminué de fr.		252,700	
Celui des crédits ordinaires était augmenté de.		<u>189,120</u>	
Ce qui donnait une différence en moins sur l'ensemble du chapitre de			65,580
et réduisait le chiffre des différences en plus sur l'ensemble du budget à. fr.			<u>161,057</u>

Ce projet de budget fut examiné par les sections.

Dans la séance du 15 janvier 1862, la Chambre apprit, par une communication de son Président, que M. le Ministre des Travaux Publics ayant procédé à une révision des premières prévisions de dépenses, sur lesquelles avait été dressé le projet de budget déposé le 5 mars 1861, ayant reconnu que plusieurs des allocations portées à ce projet n'étaient pas en harmonie avec les besoins probables du service pendant l'exercice 1862, avait transmis à la Législature un nouveau tableau contenant les propositions définitives des crédits à soumettre à l'examen préalable de la section centrale déjà chargée de faire le rapport sur le budget primitif.

Les différences entre le nouveau budget et celui qui avait été déposé le 5 mars 1861, se résumaient en une augmentation de fr.	245,640
En ajoutant à ce chiffre celui que nous avons signalé plus haut de	161,057
on trouve que le budget des Travaux Publics pour 1862 présente, comparé à celui de 1861, une augmentation totale de fr.	<u>406,697</u>

Dans la note qui accompagne le projet de budget rectifié, M. le Ministre des Travaux Publics présente, au début de ses explications, quelques considérations sur lesquelles nous croyons devoir attirer l'attention de la Chambre :

« La prescription de la loi de comptabilité, dit-il, qui exige la présentation des budgets dix mois au moins avant l'ouverture de l'exercice auquel ils se rapportent, crée, au Département des Travaux Publics surtout, des difficultés d'exécution qu'il est aisé de comprendre quand on se rend compte de la nature des services qui ressortissent à cette branche de l'administration générale. Si bien que fussent calculées les prévisions de dépenses, il n'est point d'années où le Département des Travaux Publics ait échappé à la nécessité de demander aux Chambres quelques crédits complémentaires de certaines allocations, alors

» que d'autres laissent des excédants plus ou moins considérables ; et si ce fait
 » s'est produit même quand le budget n'a été voté que vers l'époque où s'ouvrirait
 » l'exercice auquel il s'appliquait, il n'est point surprenant qu'il faille rectifier
 » des prévisions de dépenses quand, comme c'est ici le cas, près d'une année s'est
 » écoulée depuis que ces prévisions ont été établies.

» Le Ministre des Travaux Publics cède donc à une nécessité inhérente à
 » l'instabilité des besoins auxquels il lui incombe de satisfaire, en apportant
 » aujourd'hui, à son premier projet de budget pour l'exercice 1862, les modifica-
 » tions qu'une connaissance plus exacte des charges de cet exercice lui commande
 » de proposer. »

La section centrale comprend que, pour le Département des Travaux Publics surtout, il doit être difficile de se conformer d'une manière rigoureusement exacte aux prescriptions de la loi de comptabilité, rappelées dans le passage que nous venons de transcrire. Il est cependant « désirable que la Législature puisse examiner simultanément les différents budgets, et embrasser, d'un seul coup-d'œil, l'ensemble des recettes et des dépenses avant de les discuter individuellement. » C'est le but que se proposait le législateur de 1846, comme le faisait remarquer le rapporteur du budget des voies et moyens pour 1861 ; ce but est excellent, et, s'il n'a pu être complètement atteint jusqu'ici, il faut qu'on cherche à s'en rapprocher autant que possible. Les difficultés signalées par le Ministère des Travaux Publics sont réelles ; elles commandent à la Chambre d'user de quelque tolérance. Mais, précisément, parce que l'administration est certaine, que cette tolérance ne lui fera pas défaut dans les limites où des nécessités la peuvent justifier, elle doit s'imposer le devoir de n'en user qu'avec une grande réserve.

**Discussion dans les sections du projet de budget déposé
le 5 mars 1861.**

La 1^{re} section pose les questions suivantes :

1^o *A l'art. 21 (ESCAUT)* : Où en sont les travaux destinés à empêcher l'envasement du fleuve ?

2^o *A l'art. 30 (DENDRE)* : Où en est la question de canalisation ?

3^o *Au chap. IV (CHEMIN DE FER)* : Le Gouvernement a-t-il pris une décision relativement au remplacement du directeur général décédé ?

Aucune question, aucune observation n'ont été transmises à la section centrale au nom de la 2^e ou de la 3^e section.

La 4^e section formule diverses demandes dont voici l'énumération :

1^o *A l'art. 58* : En quel état se trouve la question d'agrandissement du quai des Pêcheurs, à Ostende ?

2^o *Au chap. IV : A.* La question du raccordement de la station du Nord, à Bruxelles, avec celle du Midi, a-t-elle fait un pas depuis le vote du dernier budget ?

B. Les chefs-lieux de canton, qui ne sont pas encore reliés au réseau télégraphique, ne pourraient-ils y être reliés ?

C. Ne pourrait-on organiser des moyens de transport destinés à relier, à

la station la plus proche, tout chef-lieu de canton encore privé de chemin de fer ?

D. Toutes les nominations à des emplois du chemin de fer de l'État ne devraient-elles pas être insérées au *Moniteur* ?

3° *A l'art. 76* : Le Gouvernement ne pourrait-il pas acquérir, à Bruges, une propriété pour y installer un bureau central des postes ?

4° *A l'art. 84* : Communiquer la liste de tous les employés en disponibilité ?

Voici les questions soumises à l'examen de la section centrale par la 5^e section :

1° *A l'art. 5* : La houille ne devrait-elle pas être substituée au bois pour le chauffage ?

2° *A l'art. 38* : La réparation de l'ancien phare d'Ostende est-elle achevée ? L'ancien feu d'Ostende sera-t-il bientôt placé sur le phare de Nieupoort ?

3° *A l'art. 41* : Les cartes de l'état-major ne pourraient-elles être employées pour les études du corps des ponts et chaussées ?

4° *A l'art. 51* : Le Gouvernement se propose-t-il de modifier l'organisation de la direction générale des chemins de fer, postes et télégraphes ?

5° *A l'art. 55* : Quel a été le résultat des essais, dont le système de locomotives inventé par l'ingénieur Belpaire a été l'objet ?

6° *A l'art. 58* : Quelle est l'opinion du Gouvernement sur le système de chauffage des voitures, adopté sur la ligne de Paris à Lyon ?

7° *A propos du chap. IV en général* : A. Ne pourrait-on pas mieux utiliser pour les plantations les talus et les terrains vagues aux environs des chemins de fer ?

B. Pourquoi permet-on aux compagnies concessionnaires des plantations interdites aux particuliers ?

Dans le procès-verbal des travaux de la 6^e section se trouvent indiquées les observations et questions que nous allons reproduire :

1° La section demande que la section centrale annexe à son rapport le tableau des travaux pour amélioration et construction des routes exécutés en 1861 et le tableau des mêmes travaux projetés pour 1862.

Elle émet le vœu que le chiffre de 800,000 francs, renseigné aux *Développements du budget* sous le litt. C de l'art. 7, subisse des réductions successives dont le montant serait appliqué au profit de la voirie vicinale.

2° Ne faudrait-il pas établir un pavé aux abords du pont des Tanneries, à Dinant ? Ne pourrait-on employer à cet effet l'économie de 5,900 francs réalisée sur l'art. 11 par le projet de budget pour 1862 comparé au budget de 1861 ?

3° La section demande que l'attention du Ministre des Travaux Publics soit appelée : *A.* Sur les atterrissements de l'Escaut en aval et en amont de Termonde, notamment aux abords des communes de Baesrode et d'Appels ;

B. Sur l'utilité de rendre continue la navigation de la Lys et de rectifier les anfractuosités de cette rivière ;

4° Enfin, la 6^e section désirait savoir à quelle époque serait terminé le canal de dérivation de la Lys.

Le projet de budget avait d'ailleurs été adopté par toutes les sections.

**Discussion en section centrale du projet de budget déposé le 5 mars 1861
ainsi que des modifications proposées par le Gouvernement et trans-
mises à la Chambre le 15 janvier 1862.**

Après avoir procédé au dépouillement des procès-verbaux des sections, la section centrale transmet à M. le Ministre des Travaux Publics les questions que nous reproduisons ici, en mettant en regard de chacune d'elles, la réponse du Gouvernement :

QUESTIONS.

1° Où en sont arrivées les négociations avec le chemin de fer rhénan, relatives à un abaissement des tarifs ?

2° Un système complet de voies ferrées ayant été récemment décrété en Hollande, ne doit-on pas songer à relier, par des voies nouvelles, le réseau belge au réseau hollandais, et à faciliter ainsi les communications de la Belgique avec l'Allemagne du Nord par le territoire néerlandais ?

3° A quel point en sont les travaux d'achèvement du canal de Schipdonck ?

RÉPONSES.

Ces négociations ont abouti au tarif du 1^{er} décembre dernier, qui consacre des réductions importantes de prix en faveur du transit.

Le transit sur le réseau de l'État est taxé à raison de 4 centimes par tonne et par kilomètre, et, sur la ligne rhénane, à raison de 5 centimes, plus un franc de frais fixe. L'administration belge a insisté auprès de la Compagnie rhénane pour qu'elle adoptât la taxe admise par l'administration belge. Ses démarches n'ont pas abouti jusqu'ici.

Le tarif antérieur avait pour base sur le parcours belge, 6 centimes par tonne-kilomètre, plus 1 franc de frais fixe, et sur le parcours rhénan, 10 centimes, plus fr. 1-50 de frais fixes, et 7 centimes, plus fr. 1-25, suivant la classe à laquelle la marchandise appartenait.

Les communications entre la Belgique et l'Allemagne du Nord semblent suffisamment assurées par les voies internationales existantes. On se rend difficilement compte de la direction plus utile qui pourrait être donnée à des voies ferrées transitant par la Hollande.

Les sections de Schipdonck à Maldegem et de Damme à la mer du canal de dérivation de la Lys sont achevées.

Aux termes du contrat d'entreprise, la section intermédiaire, c'est-à-dire celle de Maldegem à Damme, devra être terminée le 1^{er} juillet 1862.

QUESTIONS.

4° Où en est la question du raccordement de la station du Nord, à Bruxelles, avec celle du Midi?

5° Quels ont été les résultats des essais dont le système de locomotives inventé par l'ingénieur Belpaire a été l'objet?

RÉPONSES.

Les travaux d'achèvement du chenal destiné à mettre la nouvelle écluse de Heyst en communication avec la mer, ont dû faire l'objet d'une réadjudication à la folle enchère. Aux termes de son contrat, le nouvel adjudicataire devra terminer lesdits travaux le 1^{er} octobre 1862.

Il reste à adjuger les travaux de parachèvement du barrage de Schipdonek.

Le cahier des charges relatif à cette entreprise, détermine que les travaux devront être complètement achevés le 1^{er} octobre 1862.

Il résulte de ce qui précède, qu'à moins de circonstances tout à fait imprévues, le canal de dérivation de la Lys sera achevé, en totalité, avant la fin de l'année 1862.

Les études relatives à la construction d'un raccordement entre les stations du Nord et du Midi, à Bruxelles, sont fort avancées.

On procède en ce moment aux évaluations de dépense, lesquelles seront terminées dans le courant du mois de février. Ce n'est que lorsque le Gouvernement en connaîtra le résultat, qu'il pourra prendre une décision.

Le système dont il s'agit a été examiné par une commission spéciale. Le rapport de cette commission a été inséré dans les *Annales des Travaux Publics*, t. XVIII, p. 403. Il accuse une économie considérable par voiture-kilomètre, en faveur de la locomotive munie d'un foyer du système Belpaire et alimentée au moyen de charbon maigre, comparée à une machine des mêmes formes et dimensions, alimentée au moyen de briquettes. Le rapport conclut, à l'extension du système Belpaire, destiné à apporter d'heureuses modifications dans le mode de chauffage aujourd'hui en vigueur sur la plupart des chemins de fer (*Annales des Travaux Publics*, t. XVIII, p. 460).

QUESTIONS.

6° Où en est la question de la canalisation de la Mandel?

7° Comment le Gouvernement pourvoit-il à l'habillement des facteurs des postes?

Cet objet est-il mis en régie ou les four-

RÉPONSES.

L'expérience a confirmé cette opinion. L'administration du chemin de fer de l'État possède actuellement en service neuf locomotives munies du système de foyer dont il s'agit; douze machines sont en construction.

Celles en service consomment des charbons dont le prix est de 7 à 8 francs la tonne, tandis que le prix des briquettes est de 14 à 15 francs.

Plusieurs compagnies étrangères en ont également en service ou en construction.

Par dépêche du 28 mai 1861, le Département des Travaux Publics a donné l'ordre de procéder à une étude définitive de la canalisation de la Mandel, depuis la Lys jusqu'à Roulers, en vue surtout d'établir par eau le transport des charbons vers cette localité.

Dès le 31 octobre 1861, le Département des Travaux Publics a été mis en possession de l'avant-projet d'un canal de la Lys à Roulers. Le tracé de ce canal a été établi de manière à se rapprocher, autant que possible, de Courtrai, afin de réduire la distance et le prix de transport des matières pondéreuses et notamment des charbons qui arriveraient par le canal de Bossuyt à Courtrai en destination de Roulers. Conformément aux instructions du Gouvernement, le canal est projeté à grande section, c'est-à-dire que la section en est celle de la plupart des voies navigables du pays et notamment des canaux de Bossuyt à Courtrai, de Mons à Condé et de Pommerœul à Antoing; de sorte que les bateaux à pleine charge naviguant sur ces voies navigables, pourraient arriver à Roulers sans transbordement ni allègement.

L'habillement est fourni aux facteurs des par les soins de la masse.

Les objets nécessaires à la confection des vêtements sont mis en adjudication

QUESTIONS.

RÉPONSES.

nitures qui y sont relatives sont-elles soumises à une adjudication?

publique annuellement comme s'il s'agissait de fournitures pour compte de l'État.

Il est prélevé au profit de la masse : sur le traitement des facteurs de perception une retenue de 5 francs par mois, et sur celui des facteurs ruraux, une retenue de fr. 2-20.

Le décompte de ces retenues se fait annuellement et tout boni est remboursé.

A. — DISCUSSION GÉNÉRALE.

La discussion générale sur le budget modifié ne donna lieu à aucune observation au sein de la section centrale.

B. — EXAMEN DES ARTICLES.

CHAPITRE 1^{er}.

ADMINISTRATION CENTRALE.

ART 1^{er}.

Traitement du Ministre fr. 21,000

Adopté.

ART. 2.

Traitement des fonctionnaires et employés fr. 554,410

Le crédit voté pour 1861 était de fr. 549,410

Le crédit demandé pour 1862 est de 554,410

Augmentation. fr. 5,000

En faveur de cette proposition militent tout à la fois l'intérêt du service et des raisons d'équité. Les 5,000 francs sont destinés au service de surveillance des chemins de fer concédés.

La dépense aussi augmentée de 5,000 francs sera encore de 22,250 francs inférieure à la redevance qu'ont payée, en 1860, les compagnies concessionnaires.

L'article est adopté.

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.

Traitement et salaires des huissiers, messagers, concierges et gens de service. fr. 52,985

Augmentation : 2,000 francs.

Cette augmentation est demandée en faveur des gens de service, hommes de peine, ouvriers, etc. Le prix excessif des objets les plus indispensables à l'existence. crée ici une de ces nécessités auxquelles il est impossible de se soustraire.

L'article est adopté.

ART 5.

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

Adopté.

C'est à propos de cette allocation que la 5^e section avait demandé s'il ne conviendrait pas de substituer la houille au bois pour le chauffage. La section centrale, tout en reconnaissant qu'il n'y a pas d'économies à dédaigner, a pensé que, dans des questions de détail comme celle-ci, il fallait compter sur les bonnes intentions de l'administration, et lui laisser une certaine latitude d'appréciation.

ART. 6.

Honoraires des avocats du Département fr. 30,000

Adopté.

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.

SECTION PREMIÈRE.

PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 7.

Entretien ordinaire et amélioration de routes et construction de routes nouvelles fr. 2,836,727

Adopté.

La 6^e section avait demandé que la section centrale annexât au rapport le tableau des travaux pour amélioration et construction des routes exécutées en 1861, et le tableau des mêmes travaux projetés pour 1862. Elle avait émis le vœu que le chiffre de 800,000 francs renseigné aux développements du budget sous le litt. C de l'article, subit des réductions successives dont le montant serait appliqué au profit de la voirie vicinale.

La section centrale estime que les explications contenues dans la note prélimi-

naire du premier projet de budget, et les précédents de la matière justifient l'utilité de l'allocation demandée, comme, d'un autre côté, les crédits portés au budget de l'Intérieur suffisent aux besoins de la voirie vicinale.

D'ailleurs, si ces derniers crédits étaient trop peu élevés, encore ne serait-ce pas une raison de renoncer à l'achèvement ou à la construction de routes nouvelles.

Le chiffre de l'art. 7 se subdivise comme suit :

A. <i>Entretien ordinaire</i> fr.	1,836,727	1,836,727
La somme allouée pour cet objet en 1861 était de	1.675,957	
	<hr/>	
Différence en plus fr.	160,770	

Cette majoration provient de l'augmentation du prix des pavés, des bois, de la main-d'œuvre, etc., et aussi de la nécessité de pourvoir en 1862 à l'entretien de douze sections de routes, désignées dans la note préliminaire du premier projet de budget.

B. *Travaux en dehors des baux d'entretien*. — La somme demandée est de 200,000
somme égale à l'allocation du budget de 1861.

C. *Travaux d'amélioration et construction de routes*. — Le crédit demandé, qui a fait surtout l'objet des observations de la 6^e section, est, comme en 1861, de 800,000
Total fr. 2,836,727

La section centrale signale à l'attention du Gouvernement la nécessité de ne pas rouvrir prématurément les barrières après de fortes gelées.

ART. 8.

Plantations nouvelles sur les routes fr. 41,000

Adopté.

SECTION II.

BATIMENTS CIVILS.

ART. 9.

Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monuments appartenant à l'État fr. 130,000

Adopté.

ART. 10.

Travaux extraordinaires d'amélioration à exécuter aux hôtels du Ministère des Affaires Étrangères et du gouvernement provincial à Namur fr. 41,800

Adopté.

SECTION III.

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

ART. 11.

Travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire et dépenses d'exploitation des canaux et rivières :

Charge ordinaire	fr. 780,000
— extraordinaire	137,500

Adopté.

A propos de cet article, la 6^e section s'était demandé, s'il ne conviendrait pas d'établir un pavé aux abords du pont des Tanneries, à Dinant, et si on ne pourrait employer à cet effet la somme de 5,900 francs, montant de l'économie réalisée sur l'art. 11 par le projet de budget de 1862, comparé au budget de 1861?

La section centrale n'était pas en mesure de juger de l'intérêt que cette question peut présenter

TRAVAUX D'AMÉLIORATION DES CANAUX ET RIVIÈRES.

Bassin de la Meuse.

ART. 12.

Meuse dans les provinces de Namur, de Liège et de Limbourg . fr. 287,000

Adopté.

Ce chiffre se décompose en cinq postes :

1 ^o Travaux d'amélioration en amont de l'embouchure de la Sambre	fr. 175,000
2 ^o Travaux d'amélioration aux quais et ports de la rive gauche de la Meuse, entre le port de Cheravoie et la fonderie de canons à Liège, à exécuter par la ville. — Second subside de l'État	50,000
3 ^o Travaux d'amélioration, au moyen de moellons, de fort échantillon, au pied des bermes existant le long de la rive gauche dans la province de Limbourg	16,500
4 ^o Travaux dans l'intérêt du halage et ouvrages imprévus dans la province de Limbourg	5,500
5 ^o Travaux d'amélioration de la navigation à exécuter en commun avec les Pays-Bas.	40,000
Total	fr. 287,000

Le premier projet de budget ne portait que 212,000 francs; le premier des postes ci-dessus indiqués n'était alors que de 100,000 francs au lieu de 175,000 francs.

Le chiffre de 100,000 francs était égal au crédit demandé et obtenu en 1861 pour le même objet.

La somme de 175,000 francs demandée aujourd'hui doit permettre d'exécuter

à Bouvignes des travaux d'amélioration qui incombent à l'État, et qui doivent être effectués en même temps que le chemin de fer de Namur vers Givet, c'est-à-dire, dans le courant de l'année 1862.

Pour l'amélioration de la Meuse en aval de l'embouchure de la Sambre, des crédits spéciaux sont compris dans la loi du 2 juin 1861.

ART. 13.

Canal de Liège à Maestricht. fr. 7,300

Adopté.

Cet article présente une augmentation de 1,300 francs sur le crédit inscrit pour le même objet dans le budget de 1861.

La répartition du chiffre pétitionné est parfaitement indiquée dans la note préliminaire du premier projet de budget.

Nous reproduisons ici cette répartition :

1 ^o Consolidation d'une partie des digues du canal, soit au moyen de bordages avec moellons, soit au moyen de revêtements de briques	fr. 3,200
2 ^o Achèvement du chemin d'exploitation des terrains de l'État, en aval de l'écluse de garde, à Liège, en vue de faire cesser la circulation des voitures sur les digues du canal	900
3 ^o Revêtements aux abords des ponts n ^{os} 1 et 2, pour empêcher l'érosion des talus par les eaux pluviales provenant d'un chemin	150
4 ^o Rigole pavée pour conduire dans un aqueduc les eaux pluviales provenant du chemin de l'Église, à Herstal, et qui séjournent actuellement sur le chemin de halage	300
5 ^o Garde-corps à construire près des écluses, dans l'intérêt de la sécurité publique	300
6 ^o Construction de deux escaliers aux abords de la tête d'écluse de Herstal	300
7 ^o Construction d'une passerelle sur le contre-fossé en aval du pont n ^o 13, pour faciliter les communications	150
Total.	fr. 7,300

ART. 14.

Canal de Maestricht à Bois le Duc fr. 30,300

Adopté.

L'art. 14 présente une augmentation de 12,300 francs sur l'article correspondant du budget de 1861.

Divers travaux d'amélioration, les uns imprévus, les autres trop peu importants pour former des paragraphes spéciaux, absorbent d'abord un chiffre de fr. 2,400

Le renforcement des contre-digues rendu nécessaire par suite de la surélévation de l'étiage; les modifications devenues nécessaires aux digues et contre-digues vers les ponts de Smeermaes, de Neeroeteren et

D'autre part. fr.	2,400
de Geysteren, par suite des changements apportés à ces ouvrages d'art, viennent justifier l'allocation d'un chiffre de	10,500
L'endiguement du Kikbeek et du Vrietselbeek, la construction d'un déversoir sur ce dernier cours d'eau sont des travaux nécessaires pour qu'on puisse faire complètement usage des déversoirs de Mechelen et de Lauklaer; ces travaux sont estimés à.	2,400
On consacre à l'établissement d'une rigole pour l'écoulement des eaux qui chaque fois qu'il y a de fortes crues dans la Meuse, séjourment dans les bas-fonds d'Uyckhoven une somme de	8,000
L'établissement de poteaux destinés à indiquer, à quelle distance des ponts et écluses les bateaux à vapeur et barques accélérées jouissent de la priorité de passage, coûtera	800
On demande pour le pavage des digues aux abords du bassin de Brée. et pour compléter le travail du bornage des dépendances du canal	5,000 1,500
Total. fr.	<u>30,500</u>

ART. 15.

Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut. fr. 31,400

Adopté.

Cet article présente une diminution de 87,400 francs sur l'article correspondant du budget de 1861.

ART. 16.

Canal d'embranchement vers le camp de Beverloo fr. 13,000

Adopté.

Cet article présente une différence en plus de 1,500 francs sur le crédit porté pour le même objet au budget de 1861.

ART. 17.

Canal d'embranchement vers Hasselt fr. 40,500

Adopté.

Le chiffre du crédit nouveau comparé au crédit porté dans le budget de 1861, donne une différence en moins de 15,800 francs.

ART. 18.

Canal d'embranchement vers Turnhout fr. 4,400

Adopté.

La différence avec l'allocation portée au budget de 1861 pour le même objet est de 2,000 francs en plus.

ART. 19.

Sambre canalisée fr. 41,000

Adopté.

Il y a une augmentation de 41,000 francs sur le chiffre du crédit porté au budget de 1861.

ART. 20.

Canal de Charleroi à Bruxelles. fr. 25,200

Adopté.

A cet article nous constatons une diminution de 1,300 francs sur le chiffre du budget de 1861.

Remarquons ici que les art. 12 à 20 que nous venons d'examiner ne concernent que des charges extraordinaires et temporaires.

Il en est de même des art. 21 à 35, dont nous allons parler.

Bassin de l'Escaut.

ART. 21.

Escaut fr. 29,200

Adopté.

La différence avec le budget de 1861 est de 19,700 francs en plus.

La 1^{re} section avait demandé, où en sont les travaux destinés à empêcher l'envasement de l'Escaut.

La 6^e section avait appelé l'attention du Département des Travaux Publics, sur les atterrissements qui se forment dans l'Escaut, en aval et en amont de Termonde, notamment aux abords des communes de Baesrode et d'Appels.

La section centrale s'associe volontiers à la 6^e section pour appeler sur le fait signalé par celle-ci l'attention du Gouvernement. Elle n'a pas cru devoir transmettre au Ministre des Travaux Publics la question faite par la 1^{re} section; cette question lui a paru inutile en présence des explications données par le Ministre à la Chambre, dans la séance du 12 Décembre 1860.

Il ne sera peut-être pas inutile de rappeler ici ces explications; voici comment s'exprimait le Ministre :

« Quant aux observations critiques, si spirituellement présentées par l'honorable M. de Gottal, sur les envasements de l'Escaut et la commission chargée d'examiner cette question, je ne puis pas les admettre; la commission a indiqué certains moyens d'améliorer le bas-Escaut; mais elle a déclaré en outre que, si l'Escaut s'améliorait lui-même, il fallait bien se garder d'y mettre la main.

» Eh bien, Messieurs, je trouve que la commission a parfaitement raison. Je trouve qu'il ne faut pas employer de l'argent à l'amélioration de l'Escaut, si cette amélioration se produit d'elle-même; et cela pour un double motif : d'abord, parce qu'il ne faut jamais dépenser de l'argent inutilement; le Gouver-

» nement n'en a pas assez pour qu'il ne cherche pas à faire un emploi utile de
 » celui dont il dispose. En second lieu, on pourrait, par les travaux que l'on
 » ferait, contrarier le régime du fleuve d'une manière intempestive.

» En voulant aider la nature, on pourrait détruire les effets de son action ; si
 » elle opère d'elle-même il faut la laisser opérer. C'est certainement ce que nous
 » avons de mieux à faire, et, sous ce rapport, je défends très-intimement les con-
 » clusions de la commission.

» Il y a une amélioration notable dans le régime de l'Escaut. J'ai donné des
 » renseignements complets en réponse à la demande que la section centrale m'a
 » faite sur ce point. Ils sont consignés dans le rapport de l'honorable M. H. Dumor-
 » tier. Comme quelques membres n'ont peut être pas eu le temps de les lire, je
 » les reproduirai en partie.

» Voici donc ce que porte la réponse officielle faite par le Gouvernement à la
 » section centrale.

» La commission avait indiqué certains moyens à mettre en pratique sous la
 » réserve que l'amélioration ne se produisit pas d'elle-même. Pour savoir com-
 » ment le fleuve s'était conduit, depuis que nous étions restés dans une situation
 » normale, quant aux eaux, des sondages ont été effectués. Ces nouveaux son-
 » dages 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 lon-
 » gueur, 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 présence 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 au-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 appro-
 » fondissement également continu.

» Eh bien ! Je déclare qu'en présence de pareils faits officiellement constatés,
 » le Gouvernement aurait doublement tort de décréter actuellement l'exécution
 » de travaux quelconques. Ainsi que je l'ai dit dans ma réponse à la section cen-
 » trale, je crois que le Gouvernement doit se mettre en mesure d'employer les
 » moyens indiqués par la commission instituée, pour les cas où des perturbations
 » nouvelles viendraient à se produire. Je crois que son devoir ne va pas plus
 » loin et, quant à moi, je suis convaincu que rien n'est plus efficace que la nature
 » elle-même quant elle opère. »

ART. 22.

Canal de Mons à Condé fr. 56,000

Adopté.

Le chiffre dépasse de 42,000 francs celui qui était porté au budget de 1861.

Il se répartit comme suit :

1° Construction de murs de quai :

<i>A. Dans le prolongement de ceux exécutés sur le territoire de la commune de Quaregnon</i>		fr. 45,000
<i>B. En aval de l'écluse des Herbières</i>		8,000
2° Établissement de garde-corps autour des écluses et des ponts		3,000
Total.		fr. 56,000

Les deux premiers postes se justifient par la nécessité d'élargir le canal et de faire disparaître l'entrave apportée aujourd'hui à la navigation par les bateaux en stationnement ; le troisième poste a pour objet de prévenir les accidents et se trouve ainsi également justifié.

ART. 23.

Canal de Pommerœul à Antoing. fr. 16,000

Adopté.

Il y a ici une augmentation de 15,000 francs comparativement au budget de 1861. La construction de perrés et l'exécution d'autres travaux secondaires d'amélioration ont été reconnues indispensables.

ART. 24.

Lys fr. 24,400

Adopté.

Le chiffre dépasse de 800 francs celui du budget de 1861.

La 6^e section avait appelé l'attention du Ministre des Travaux Publics sur l'utilité de rendre continue la navigation de la Lys et de rectifier les anfractuosités de cette rivière.

La section centrale apprécie l'importance de cette observation.

Le membre qui a produit cette remarque dans la 6^e section, pense qu'on rendrait la navigation continue sur tout le cours de la rivière par la construction de sas accolés aux barrages de Vive-Saint-Eloy, Harlebeke, Menin et Commines. La France, ajoutait-il, a exécuté des travaux semblables dans le bassin supérieur de la Lys. Le Gouvernement belge a fait un ouvrage analogue à l'écluse d'Astène. Quant aux anfractuosités, elles ont le double désavantage d'allonger démesurément le parcours, auquel la navigation est astreinte, et de mettre obstacle au prompt écoulement des eaux pendant la période d'hiver.

Sans entendre se prononcer sur la valeur de ces raisons, la section centrale les considère comme dignes d'un examen attentif.

ART. 25.

Canal de dérivation de la Lys, de Deynze vers la mer du Nord. fr. 1,600

Adopté.

ART. 26.

Canal de Gand à Ostende fr. 24,500

Adopté.

Cette somme est destinée à continuer, en 1862, les travaux d'amélioration des digues et talus entre Bruges et Ostende.

L'article présente une diminution de 59,700 francs sur le crédit correspondant de 1861.

A propos de ce crédit, la section centrale fait observer que, si le développement de la navigation à vapeur sur les canaux constitue un progrès incontestable, le Gouvernement doit cependant prendre le plus de précautions possible pour empêcher cette navigation de nuire aux berges et aux talus. L'observation est surtout applicable au canal de Bruges à Ostende, dont les talus sont sur divers points composés de terres légères. La section centrale espère que l'attention du Gouvernement se portera toujours sur ce point important.

ART. 27.

Canal de Plasschendaele vers la frontière de France fr. 6,000

Adopté.

Le crédit est supérieur de 2,500 francs au crédit correspondant voté en 1861.

ART. 28.

Canal de Gand à Terneuzen. fr. 600

Adopté.

Il y a une diminution de 4,400 francs sur cet article comparativement au budget de 1861.

ART. 29.

Moervaert fr. 100

Adopté.

Le budget de l'exercice 1861 comprend une somme de 100,000 francs ; et le premier projet du budget de l'exercice 1862 comprenait une somme de 80,000 francs pour l'amélioration du Moervaert au moyen de l'établissement d'une nouvelle écluse à sas. A la suite d'un examen définitif de la question, il a paru préférable d'améliorer le Moervaert par un simple approfondissement destiné à en établir le plafond suivant une pente uniforme, depuis le buse de l'écluse de Roodenhuyzen jusqu'au radier du pont de Caudenborn. En effet, il faut éviter de barrer les affluents de l'Escaut, il faut laisser agir librement le flux et le reflux, sous peine d'augmenter l'ensablement. De plus, la nouvelle écluse aurait maintenu les eaux du Moervaert à un niveau tel que, pour beaucoup de propriétés riveraines, toute culture serait devenue impossible. La somme de 100,000 francs allouée au budget de 1861, suffira pour l'exécution du projet modifié. La somme

de 80,000 francs demandée d'abord au budget de 1862 peut être supprimée, sauf un chiffre de 100 francs pour l'exécution de quelques travaux ordinaires.

ART. 30.

Dendre fr. 39,000

Adopté.

Le crédit alloué pour 1861 n'était que de 2,850 francs; il y a donc une augmentation de 36,150 francs.

La première section demande où en est la question de la canalisation de la Dendre.

La section centrale n'a pas transmis cette interrogation au Gouvernement. Elle était faite par la première section le 17 avril 1861, et le 7 mai 1861 — trois semaines plus tard — en séance publique de la Chambre, le Ministre des Travaux Publics, répondant à l'honorable M. de Naeyer, parlait de la question en termes qui nous dispensent de la soulever de nouveau dans ce rapport. Voici ce que disait le Ministre :

« Il est reconnu et entendu dès aujourd'hui, que la somme allouée par la loi » de 1859, ne sera pas suffisante pour les travaux de canalisation de la Dendre. » Je ne pourrais toutefois fournir actuellement aucune indication précise sur le » supplément de crédit qui pourrait être nécessaire.

» Le Gouvernement lui-même ne prendra une décision, que quand toutes les » études seront achevées. Toutefois, je dois déclarer, avec l'honorable membre, » qu'il serait imprudent de mettre la main à l'œuvre avant le complet achèvement » des études.

» J'ai été informé que je recevrais demain les plans concernant les travaux de » canalisation dans le Hainaut. Mais, ces plans fussent-ils de nature à être adoptés, » encore ne pourrais-je pas faire commencer les travaux, attendu qu'il faudra » nécessairement commencer par l'aval.

» Force sera donc d'attendre que les plans pour la partie aval de la rivière » soient arrêtés, pour prendre une décision qui puisse être suivie d'exécution. » Jusque-là, je le répète, il y aurait grave imprudence à mettre la main à l'œuvre.

» L'honorable M. De Naeyer peut être certain, dans tous les cas, que les inté- » rêts, si importants, des riverains de la Dendre ne seront pas perdus de vue et » que je ferai tout ce qui dépendra de moi pour que pleine et entière satisfaction » leur soit accordée. »

ART. 31.

Rupel fr. 10,000

Adopté.

ART. 32.

Dyle et Demer fr. 11,200

Adopté.

Le budget de 1861 contenait pour cet objet un crédit de 9,000 francs. Le pre-

mier projet de budget pour 1862 portait à cet article un chiffre de 6,200 francs seulement; il y avait donc une diminution de 2,800 francs.

Le budget rectifié porte le crédit à 11,200.

Ce supplément de 3,000 francs est destiné à la reconstruction du pont de Testelt, qui sert au passage du grand chemin de Diest vers la Campine et est d'une utilité incontestable pour toutes les localités environnantes dont les relations avec la Campine sont extrêmement fréquentes.

La reconstruction doit coûter fr.	19,500
Le Département de l'Intérieur y contribue pour	6,000
La province de Brabant pour	1,500
Le Département des Travaux Publics, qui a l'administra- tion du Demer, pour	5,000
Total fr.	<u>12,500</u>
Il restera une somme de fr.	7,000

à supporter par les communes intéressées.

ART. 33.

Petite-Nèthe canalisée. fr. 15,000

Adopté.

Il ne se trouve point d'article correspondant au budget de 1861.

L'objet du crédit est de soustraire les propriétés riveraines aux inondations anormales. Les communes et les propriétaires intéressés devront céder gratuitement les terrains nécessaires aux travaux projetés. Ceux-ci consistent dans l'élargissement, le redressement et l'endigement submersible d'un affluent de la Petite-Nèthe et dans l'ouverture d'une dérivation par le contre-fossé du 2^e bief de cette rivière.

Bassin de l'Yser.

ART. 34.

Yser fr. 8,000

Adopté.

Il y a une diminution de 2,000 francs sur le crédit de 1861.

ART. 35.

Canal d'Ypres à l'Yser fr. 5,000

Adopté.

ART. 36.

Plantations nouvelles. fr. 25,000

Adopté.

ART. 37.

Entretien des bacs et bateaux de passage et de leurs dépendances, fr. 32,000

Adopté.

SECTION IV.

PORTS ET COTES.

ART. 38.

Travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire des ports, côtes, phares et fanaux :

Charge ordinaire	fr.	190,200
— extraordinaire		192,500

Adopté.

Le chiffre pétitionné est supérieur de 13,800 francs au crédit alloué pour le même objet au budget de 1861. La répartition du crédit indiquée dans la Note préliminaire du premier projet de budget constate, que les sommes demandées pour l'exécution des travaux d'entretien ordinaire sont égales à celles qui ont été allouées aux budgets précédents, ou représentent l'import de marchés existants, ou constituent le montant de l'estimation d'entreprises à adjudger.

Deux sections ont formulé des questions relatives à cet article : la 4^e demande en quel état se trouve la question de l'agrandissement du quai des pêcheurs à Ostende; la 5^e désire savoir si la réparation de l'ancien phare d'Ostende est achevée et si l'ancien feu d'Ostende sera bientôt placé sur le phare de Nieupoort.

Si la section centrale n'a pas cru devoir provoquer des explications sur ces deux points de la part du Gouvernement, elle accorde cependant ses sympathies à toutes les mesures qui peuvent contribuer à l'amélioration des ports de nos côtes, et croit pouvoir espérer, que la sollicitude du Département des Travaux Publics ne leur fera point défaut.

TRAVAUX D'AMÉLIORATION DES PORTS, COTES, PHARES ET FANAUX.

ART. 39.

Côte de Blankenberghe fr. 23,000

Adopté.

Les travaux à entreprendre au moyen de cette somme auront pour but, d'abord d'augmenter l'estran et de renforcer les dunes dans les endroits très-faibles, ensuite d'établir la communication à travers la dune, entre l'estran et le village de Heyst.

SECTION V.

FRAIS D'ÉTUDES ET D'ADJUDICATIONS.

ART. 40 (nouveau).

Phares et fanaux fr. 2,000

Adopté.

Cet article ne figurait pas au premier projet de budget. L'intérêt de la navigation paraît justifier l'introduction, qui en a été faite dans le projet nouveau.

ART. 41 (40 du premier projet).

Etudes de projets, frais de levées de plans, achats d'instruments, de cartes et de livres; matériel, impressions, etc., frais d'adjudications fr. 22,000

Adopté.

ART. 42 ET 43. (41 et 42 anciens).

Traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, frais de bureau et de déplacement. fr. 384,910
Traitements et indemnités des chefs de bureaux et commis, des écluseurs, pontonniers, sergents d'eau, gardes-canal et autres agents subalternes des ponts et chaussées fr. 327,027

Ces deux articles sont adoptés.

Pour l'art. 42, le crédit de 383,010 francs demandé d'abord est porté à 384,910 francs; soit une augmentation de 1,900 francs.

Au sujet de cet article, la 5^e section avait demandé si les cartes de l'état-major ne pourraient être employées pour les études du corps des ponts et chaussées. La section centrale n'a pas fait parvenir cette question au Gouvernement; la mesure, qui paraît être dans les vœux de la 5^e section, ne lui semble pas pouvoir être prise d'une manière générale. Mais, dans les cas où il serait possible d'y recourir, une économie en résulterait nécessairement. L'idée est digne, par conséquent, de fixer l'attention du Département des Travaux Publics.

A l'art. 43 fixé primitivement à 312,137 francs, une augmentation de 14,890 francs est sollicitée, ce qui porte la somme demandée à 327,027 francs.

Pour la justification de ces deux crédits, la section centrale se réfère aux explications contenues dans la note qui précède le deuxième projet de budget.

ART. 44 (43 ancien).

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. 45, 46 ET 47 (44, 45 et 46 anciens).

Personnel du conseil. — Traitements. fr. 42,100
Id. — Frais de route fr. 600

Personnel du conseil. — Matériel. fr. 2,000

Adoptés.

SECTION II.

PERSONNEL DU CORPS.

ART. 48 (47 ancien).

Traitements et indemnités du personnel du corps des mines et des expéditionnaires employés par les ingénieurs. fr. 173,580

Adopté.

Cet article subit un changement de libellé ; cette différence dans les termes est motivée par l'introduction d'un nouveau règlement organique qui alloue aux expéditionnaires un *traitement* au lieu d'un salaire.

ART. 49 (48 ancien).

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

Adopté.

ART. 50 (nouveau).

Confection de la carte générale des mines fr. 15,000

Adopté.

La note préliminaire du projet rectifié démontre que ce crédit temporaire ne constituera pas pour le Trésor une charge nouvelle. L'utilité du travail, dont il s'agit, est d'ailleurs incontestable.

SECTION III.

CAISSE DE PRÉVOYANCE.

ART. 51 (49 ancien).

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

Adopté.

SECTION IV.

IMPRESSIONS, ETC.

ART. 52 (50 ancien).

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

Adopté.

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES. — RÉGIE. — SERVICES D'EXÉCUTION.

Observations préliminaires.

Avant d'entrer dans les détails de ce chapitre, rappelons deux questions, qui avaient été posées par la 5^e section.

On s'y était demandé :

A. Si on ne pourrait pas mieux utiliser pour les plantations les talus et les terrains vagues aux environs des chemins de fer ;

B. Pourquoi on permettait aux Compagnies concessionnaires des plantations interdites aux particuliers.

La section centrale n'a cru devoir transmettre au Gouvernement ni l'une, ni l'autre de ces questions.

La première est entièrement vague ; elle ne recommande aucun moyen de mieux faire, qu'on n'a fait jusqu'ici. Elle ne dit pas non plus, de quelles critiques les plantations déjà faites peuvent être l'objet. La section centrale croit donc devoir tenir pour certain, que l'administration, ayant l'entière conscience de ses devoirs, ne néglige point et ne négligera point davantage dans l'avenir les moyens de diriger les plantations aux environs des voies ferrées de la manière la plus utile aux intérêts de l'État.

Le reproche d'être vague peut aussi s'adresser à la deuxième des questions, que nous venons de rappeler. La loi du 15 avril 1843 autorise le Gouvernement à réduire les distances fixées pour les plantations, lorsque la disposition des localités le permet.

On ne prétend pas, ou du moins on ne spécifie pas, qu'il y aurait eu abus de ce droit, lorsqu'il s'agissait de Compagnies concessionnaires.

Le premier projet de budget évaluait à 18,137,250 francs les sommes nécessaires aux besoins des services dépendants de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes. Le projet nouveau les élève au chiffre de 18,345,400 francs, soit une augmentation de 427,487 francs, que la note préliminaire aux modifications proposées, analyse et justifie dans les termes suivants :

« Chemin de fer	en plus fr.	188,787
» Postes	— »	151,750
» Télégraphes	— »	51,000
» Service en général	— »	35,950
» Somme égale à la différence en plus ci-dessus	fr.	427,487

» Le budget déposé en mars dernier était établi sur les résultats de l'exercice 1860, tandis que les nouvelles évaluations sont basées sur ceux de 1861, qui présentent, comparativement à l'exercice précédent, les augmentations » approximatives suivantes :

» Recettes nettes	+	fr.	2,000,000
» Recettes brutes	+	»	3,100,000
» Voyageurs	+ nombre	»	586,000
» Grosses marchandises	+ tonneaux	»	300,000 »

SECTION PREMIÈRE.

VOIES ET TRAVAUX.

ART. 53 (ancien).

Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . fr. 268,400

Adopté.

Le projet de budget pour 1862 évalue les dépenses pour traitements et indemnités du personnel de ce service, y compris une augmentation de 4,000 francs, sur 1861, à fr. 260,400

Ces prévisions étaient insuffisantes; on les a majorées d'une somme de 8,000

L'augmentation est ainsi de 12,000 francs, et le crédit total de. fr. 268,400

Il est indispensable de remplacer successivement les anciens surveillants et piqueurs par des sous-chefs de section possédant les connaissances techniques que comporte ce service. L'administration estime à six le nombre de sous-chefs de section à admettre en 1862; la dépense, à raison de 1,300 francs par agent, sera de 7,800 francs. Il y aura, en outre, à rétribuer quatre surnuméraires qui, depuis plus d'un an, coopèrent au travail.

La 1^{re} section demandait si le Gouvernement avait pris une décision relativement au remplacement du directeur général décédé, La 5^e section désirait savoir si on se proposait de modifier l'organisation de la direction générale. — Le *Moniteur*, dans ces derniers temps, est venu répondre à ces questions.

La 4^e section faisait la question suivante : toutes les nominations à des emplois du chemin de fer ne devraient-elles pas être publiées au *Moniteur*? — La réponse à cette question est toute entière dans l'art. 4 de la loi du 28 février 1848 : « les arrêtés royaux qui n'intéressent pas la généralité des citoyens, deviendront obligatoires à dater de la notification aux intéressés. — Ces arrêtés seront, en outre, publiés par extraits au *Moniteur*, dans le délai fixé par l'article précédent (art. 3), sauf ceux dont la publicité, sans présenter aucun caractère d'utilité publique, pourrait léser les intérêts individuels ou nuire aux intérêts de l'État. » Si l'on prétend que cette loi n'est pas observée ou qu'un mode de publication spécial devrait être observé dans l'administration des chemins de fer, ce sont là des opinions à défendre en citant des faits à l'appui. Mais on ne rapporte point de semblables faits; il est donc impossible d'attribuer à la question une portée critique et dès lors la section centrale ne devait pas croire utile d'en transmettre le texte au Gouvernement.

ART. 54 (52 ancien).

Salaires des agents payés à la journée fr. 1,801,500

Adopté.

L'augmentation comparativement au premier budget est de 140,000 francs; comparativement au crédit alloué en 1861, elle est de 145,500 francs.

La majoration permettra de nommer un plus grand nombre de gardes-signaux, gardes-barrières, gardes-excentriques, etc., de manière à diminuer le service évidemment insoutenable imposé aujourd'hui à ces agents.

ART. 55 (53 ancien).

Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie . . . fr. 1,530,000

Adopté.

Les prévisions sont ici réduites de . . . fr. 50,000. . . .

ART. 56 (54 ancien).

Travaux d'entretien et d'amélioration, outils, ustensiles, objets divers . . . fr. 713,000

Adopté.

Il n'a pas été possible, en 1861, de se renfermer dans le crédit annuel, qui a présenté un découvert à peu près égal à l'augmentation de 42,000 francs sollicitée pour 1862.

SECTION II.

TRACTION ET MATÉRIEL.

ART. 57 (55 ancien).

Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . fr. 220,000

Adopté.

Le crédit demandé en mars 1861 s'élevait à. . . fr. 214,450

Augmentation sollicitée . . . fr. 5,550

Ensemble. . . fr. 220,000

D'après le premier projet, l'augmentation aurait été de 4,000 francs seulement. Elle est destinée à améliorer la position de quelques employés dont le traitement n'est pas en rapport avec le travail.

ART. 58 (56 ancien).

Salaire des agents payés à la journée. . . . fr. 2,270,000

Adopté.

ART. 59 (57 ancien).

Primes d'économie et de régularité. . . . fr. 80,000

Adopté.

Le premier projet portait de ce chef une somme égale à celle des exercices précédents, soit . . . fr. 70,000

Il y a lieu de majorer ce crédit de . . . fr. 10,000

Ensemble. . . fr. 80,000

L'emploi du charbon gailleteux pour l'alimentation des locomotives, en remplacement du coke et des briquettes, donnant des résultats très-remarquables au point de vue de la réduction des dépenses, mais exigeant plus de soins, certains avantages ont été assurés aux machinistes qui consommeraient ce combustible. L'expérience, permet d'espérer que dans l'avenir l'alimentation des locomotives pourra être assurée en grande partie au moyen de charbon cru de qualité inférieure, dont le prix varie de 7 à 12 francs, tandis que le coke coûtait de 20 à 25 francs, et les briquettes de 14 à 16 francs.

ART. 60 (58 ancien).

Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois fr. 1,500,000

Adopté.

Il y a ici une réduction de 100,000 francs sur le budget de 1861. Ce résultat est remarquable.

La 5^e section demandait l'opinion du Gouvernement sur le système de chauffage adopté par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon. La section centrale à défaut de renseignements sur la nature du système indiqué, n'a pu se rendre compte de l'importance réelle de la question.

ART. 61 (59 ancien.)

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

Adopté.

ART. 62 (60 ancien.)

Redevances aux Compagnies. fr. 20,000

Adopté.

Le projet de budget indiquait une réduction de 70,000 francs sur le crédit de 1861. Les modifications portent cette réduction à 90,000 francs.

SECTION III.

TRANSPORTS.

ART. 63 ET 64 (61 et 62 anciens).

Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . fr. 1,196,600

Salaires des agents payés à la journée et des manœuvres. . . fr. 1,500,800

Adoptés.

L'art. 63 (61 ancien) est supérieur de 30,000 francs au crédit correspondant de 1861, et de 64,600 francs aux premières prévisions pour 1862.

L'art. 64 (62 ancien) dépasse de 28,137 francs le chiffre consacré en 1861 au même objet et de 56,000 francs le crédit sollicité d'abord pour 1862.

Mais les détails donnés par les notes préliminaires sur les deux projets de

budget ne permettent point de contester l'utilité de ces allocations ainsi augmentées.

ART. 65 (63 ancien).

Frais d'exploitation fr. 488,000

Adopté.

Il y a sur le budget de 1861, une augmentation de 26,000 francs.

ART. 66 (64 ancien).

Camionnage fr. 425,000

Adopté.

L'augmentation, comparativement au précédent budget, est de 15,000 francs.

Toute augmentation de dépense était ici l'indice d'une recette au moins équivalente ; il y a lieu de s'en féliciter.

ART. 67 (65 ancien).

Pertes et avaries fr. 60,000

Adopté.

SECTION IV.

TÉLÉGRAPHIE.

ART. 68 (66 ancien).

Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . fr. 280,000

Adopté.

Le premier projet maintenait le chiffre du budget de 1861. Aujourd'hui on réclame une augmentation de 28,800 francs justifiée par les détails de la note préliminaire aux modifications. La situation du service et le nombre des correspondances établissent la nécessité d'augmenter les moyens de transmission sur les lignes actuelles.

La 4^e section demandait : Les chefs-lieux de canton, qui ne sont pas encore reliés au réseau télégraphique, ne pourraient-ils y être reliés ?

Évidemment, la 4^e section se préoccupe aujourd'hui d'une situation, à laquelle il n'est possible d'arriver que graduellement.

L'année dernière, dans la discussion générale du budget, l'honorable M. Goblet disait :

« Je dirai quelques mots d'un service que M. le Ministre des Travaux Publics » a développé d'une manière remarquable ; c'est celui du service des dépêches » télégraphiques. Cependant des lacunes restent à combler ; il y a des localités » complètement déshéritées sous ce rapport.

» Pour ne citer qu'un fait qui est arrivé accidentellement à ma connaissance et » qui m'a frappé, c'est que le télégraphe s'arrête à Ypres, alors qu'il y a encore, » sur le chemin de fer de la Flandre occidentale, plusieurs localités importantes » qui ne sont pas reliées au réseau général.

« Il y a aussi des villes qui n'ont pas de chemin de fer et qui demandent également une ligne télégraphique. Ne pourrait-on les relier au réseau général par des télégraphes établis le long des routes ? »

Voici comment répondait M le Ministre des Travaux Publics :

« L'honorable M Goblet a parlé aussi du service des dépêches télégraphiques qui a dit-il, reçu de notables améliorations, et il a demandé s'il n'était pas possible de rattacher au télégraphe des villes situées en dehors des lignes des chemins de fer. C'est un objet, Messieurs, sur lequel satisfaction partielle a été déjà donnée à l'honorable membre. J'ai décidé, comme première mesure à prendre, que cinq villes, en dehors du réseau des chemins de fer, seraient reliées au réseau télégraphique. Ce sont, entre autres Aerschot, Stavelot, Diest, etc. La chose va se faire. »

Ces explications sont complétées par quelques observations que nous empruntons à la note préliminaire du premier projet de budget :

« Les augmentations demandées sont la conséquence de l'extension graduelle du service des télégraphes. Cette extension n'a point été interrompue jusqu'à présent, et il est désirable que l'administration soit mise à même d'y faire face, aussi longtemps que les intérêts qui se rattachent à ce genre de correspondance n'auront pas reçu une complète satisfaction.

« Le développement des lignes télégraphiques belges a suivi deux phases distinctes. Les premières lignes ont relié entre eux et avec nos frontières, les centres principaux de population et d'affaires. Après avoir achevé ce premier réseau, le seul productif, il a paru utile et d'intérêt général d'y relier des localités moins importantes et de multiplier de plus en plus les bureaux ouverts à la correspondance privée. »

Il résulte de ces citations, que la voie suivie par l'administration nous rapproche chaque jour du but entrevu par la 4^e section, et qu'il faut encourager le Gouvernement à persévérer dans le système suivi jusqu'à présent.

ART 69 ET 70 (67 et 68 anciens).

<i>Salaires des agents payés à la journée</i>	fr.	78,000
<i>Entretien.</i>	fr.	63,000

Adoptés.

L'augmentation totale sur les deux articles était de 17,000 francs d'après le premier projet ; de 6,000 francs de plus d'après le second. (Voir l'*extrait de la note préliminaire sous l'article précédent.*)

SECTION V.

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

ART. 71 (69 ancien).

<i>Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés</i>	fr.	81,900
---	-----	--------

Adopté.

Crédit du premier budget	fr.	55,950
Augmentation sollicitée.		25,950
Total du crédit.		fr. 81,900

Cette augmentation est nécessaire pour faire face aux besoins qui résultent de la réorganisation du service et de la mise à exécution de l'art. 52 de la loi de comptabilité. Déjà le premier projet de budget faisait prévoir ces augmentations ; il y était dit dans la note préliminaire :

« Bien que cette branche importante de l'administration soit organisée et fonctionne d'une manière satisfaisante, il importe que les fonctionnaires qui en ont la gestion, soient justiciables de la Cour des comptes, indépendamment du contrôle administratif, auquel ils sont soumis actuellement. C'est à ce point de vue que la réglementation a été révisée ; mais, comme il s'agit d'une comptabilité extrêmement compliquée, j'ai institué une commission, dans laquelle la Cour des comptes et le Département des Finances, entre autres, sont représentés. Cette commission a pour mission d'examiner la réglementation projetée, tant au point de vue des obligations imposées par la loi précitée, que des nécessités de service, dont il faudra nécessairement tenir compte dans une certaine limite, ainsi que cela s'est fait pour la comptabilité des recettes. »

Cette comptabilité nouvelle sera établie dans le courant de l'exercice 1862.

ART. 72 (70 ancien).

Salaires des agents payés à la journée fr. 55,800

Adopté.

ART. 73 (71 ancien).

Matériel et fournitures de bureau fr. 250,000

Adopté.

ART. 74 (72 ancien).

Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration fr. 20,000

Adopté.

ART. 75 (73 ancien).

Conférence des chemins de fer belges fr. 1,000

Le budget mentionne ici une faculté de transfert.

L'art. est adopté avec cette mention.

SECTION VI.

RÉGIE.

ART. 76 ET 77 (74 et 75 anciens.)

Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. fr. 38,600

Frais de bureau et de loyer. fr. 3,500

Adoptés.

SECTION VII.

POSTES.

ART. 78 (76 ancien).

Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . fr. 874,000

Adopté.

Il y a augmentation justifiée de 50,000 francs sur le crédit de 1861, et de 40,000 francs sur le crédit porté au premier projet de budget pour 1862.

ART. 79 (77 ancien).

Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes fr. 1,210,000

Adopté.

Il y a une augmentation de 53,750 francs sur le crédit de 1861 et sur le chiffre demandé primitivement pour 1862.

ART. 80 (78 ancien).

Transport des dépêches fr. 545,000

Adopté.

La 4^e section demandait si on ne pourrait organiser des moyens de transport pour relier à la station la plus proche tout chef-lieu de canton encore privé de chemin de fer.

Il a paru à la section centrale, que le passage suivant de la note préliminaire du premier budget répondait à la question en même temps, qu'il justifiait l'augmentation de 53,000 francs demandée sur cet article :

« La création de services de malles-postes affectées au transport simultané des voyageurs et des dépêches sur les routes abandonnées par l'industrie privée, est un des moyens les plus sûrs et les plus puissants pour venir en aide aux localités éloignées des grandes voies de communication.

» Aussi, les nombreux services de l'espèce qui ont été établis depuis quelque temps sur tous les points du pays, ont-ils été accueillis comme un véritable bienfait par les populations intéressées.

» L'administration compte persévérer dans cette voie aussi longtemps qu'il restera des besoins à satisfaire. »

ART. 81 (79 ancien).

Matériel, fournitures de bureau, frais de loyer et de régie. . . fr. 289,000

Adopté.

Il y a une augmentation de 15,000 francs comparativement au budget de 1861.

La 4^e section demandait, si le Gouvernement ne pourrait pas acquérir à Bruges une propriété pour y établir un bureau de postes central. Dans l'exposé des motifs d'un projet de loi déposé le 24 mai 1860, et demandant un crédit pour l'achat d'immeubles à Liège, en vue d'y installer les bureaux de la poste, ceux du télégraphe et le bureau central des petites marchandises, le Gouvernement manifestait l'intention d'appliquer successivement la même mesure à d'autres grandes villes. La section centrale a cru que cette déclaration pouvait servir, au moins pour le moment, de réponse à la question posée.

CHAPITRE V.

SECTION PREMIÈRE.

COMMISSION DES PROCÉDÉS NOUVEAUX.

ART. 82.

Frais de route et de séjour fr. 600

Adopté.

ART. 83.

Matériel, achat de réactifs, d'appareils, etc. fr. 1,400

Adopté.

SECTION II.

COMMISSION DES ANNALES DE TRAVAUX PUBLICS.

ART. 84.

Frais de route et de séjour fr. 1,400

Adopté.

ART. 85.

Publication du Recueil, frais de bureau fr. 3,900

Adopté.

CHAPITRE VI.

ART. 86.

Traitements des fonctionnaires et agents en disponibilité, par mesure générale ou pour un terme illimité fr. 59,500

Adopté.

La 4^e section demandait communication de la liste de tous les fonctionnaires en disponibilité. Il n'a pas été donné suite à cette demande, parce que le chiffre du crédit est le même qu'au budget de 1861 et que la liste a été annexée au rapport sur ce dernier budget.

CHAPITRE VII.

ART. 87 (85 ancien).

Pensions fr. 7,000

Adopté.

CHAPITRE VIII.

ART. 88 (86 ancien).

Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas de droits à la pension fr. 9,000

Adopté.

Des motifs d'humanité ont fait augmenter ce crédit de 2,000 francs, comparativement au budget de 1861.

CHAPITRE IX.

ART. 89. (87 ancien).

Dépenses imprévues non libellées au budget fr. 18,000

Adopté.

L'ensemble du budget est adopté à l'unanimité des membres présents.

La section centrale prend ensuite connaissance des pétitions qui lui ont été renvoyées et décide, qu'elles resteront déposées sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion du budget.

Le Rapporteur,
P. VANHUMBÉECK.

Le Président,
E. VANDENPEEREBOOM.

ANNEXE.

Analyse des pétitions renvoyées à la section centrale.

Numéros
des pétitions.

14369. Par pétition datée d'Avelghem, le 11 avril 1861,
Des habitants d'Avelghem demandent la construction d'une route
d'Avelghem à Ooteghem.
14334. Par pétition datée d'Hansbeke, le 6 novembre 1861,
Le conseil communal d'Hansbeke prie la Chambre d'allouer au
budget des Travaux Publics la somme nécessaire à la construction d'un
pont sur le canal de Gand à Bruges, à l'endroit dit *Hansbeke-veir*.
14528. Par pétition datée de Fontaine-l'Évêque, le 5 novembre 1861,
14566. Des facteurs de la poste, à Fontaine-l'Évêque, demandent une augmen-
14595. tation de traitement.
14602. Même demande des facteurs des postes à Fosse, Fleurus, Eecloo,
14622. Léau, Marbais, Gosselies, Sombreffe, La Hulpe, Isque, Mont-Saint-
14629. Guibert, Tirlemont, Herve, Mettet, Iseghem, Gembloux, Nandrin,
14644. Eghezée, Malines, Grez-Doiceau, Framerie, Ecaussines, Peruwelz,
14652. Tournai, Termonde, Rochefort, Warnant, Dreye, Jodoigne, Charleroi,
14663. Jemmapes-Saint-Ghislain, Quiévrain, Bastogne, Sibret, Namur, Puers,
14675. Waremme, Thielt, Néchin, Wellin, Spa, Engis, Lodelinsart, Frasnes-
14680. lez-Buissenal, Boussu, Dour, Courtrai, Feluy-Arquennes, Silly et
14694. des faubourgs d'Anvers.
14706.
14713.
14746.
14734.
14742.
14770.
14805.

Numéros
des pétitions.

14529. Par pétition datée de Genappe, le 2 novembre 1861,
Des facteurs attachés au bureau de perception des postes, à Genappe, demandent une augmentation de traitement et que certains jours de repos leur soient accordés pendant l'année.
14565. Même demande des facteurs des postes à Wavre, Perwez, Braine-
14596. l'Alleud, Couvin, Nivelles, Manège.
14642.
14594. Par pétition datée de Soignies, le 20 novembre 1861,
Des facteurs des postes, à Soignies, prient la Chambre de leur accorder une augmentation de traitement ou du moins une gratification.
14677. Par pétition du 3 décembre 1861,
Le conseil communal de Hompré demande la construction d'une route d'Ortheville au point d'arrêt du chemin de fer du Luxembourg à Forrières.
14723. Même demande des conseils communaux de Hives, Noville, Forrières,
14691. Ortho, Tillet.
14821.
14816. Par pétition datée de Nassogne, le 15 janvier 1862,
Les membres du conseil communal de Nassogne et d'Ambly demandent que la route à construire d'Ortheville à Forrières passe par Nassogne.
14719. Par pétition sans date,
L'administration communale de Wacken demande l'adjudication publique, aux frais de l'État, d'un service de malle poste entre Thielt, Wacken et Waereghem, en correspondance avec le premier convoi pour Courtrai, Lille, Tournai, et qu'il soit fait à Wacken deux distributions de lettres par jour.
14809. Par pétition datée de Liège, le 9 janvier 1862,
Les sieurs d'Andrimont, Piercot et autres membres du comité des charbonnages liégeois prient la Chambre d'allouer au Gouvernement les fonds nécessaires pour mettre le matériel de transport des chemins de fer en état de satisfaire, en toutes circonstances, aux besoins du commerce, et demandent la réduction des tarifs principalement quant aux charbons.
-