

(1)

(N° 69.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 FÉVRIER 1878.

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1878 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de budget du Ministère des Travaux Publics, qui a été soumis à la Législature au mois de février 1877, avait été arrêté au montant de 81,730,387 fr.; mais, dans la séance du 21 décembre dernier, l'honorable chef de ce Département vous a présenté divers amendements qui ont pour résultat de réduire à fr. 81,352,389 les prévisions de dépenses établies, il y a plus d'une année.

En comparant ces nouvelles évaluations aux crédits budgétaires votés pour 1877, qui se sont élevés à fr. 81,792,534 on constate une diminution de fr. 440,145

Il n'est pas inutile de rappeler ici que, dans ces dernières années, les budgets des travaux publics ont subi de notables réductions.

Les allocations de 1874 étaient inférieures de fr. 926,580 aux dépenses de l'année 1873 pendant laquelle l'État a dû, pour la première fois, assurer l'exploitation des lignes du Luxembourg;

Une nouvelle diminution de fr. 1,452,874 a été opérée aux budgets de 1875-1876 et pour l'exercice dernier elle a été de fr. 1,119,808

C'est donc une réduction totale de fr. 3,479,262

(1) Budget, n° 92, VII, session de 1876-1877, modifications proposées par le Gouvernement, n° 43.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. NOTHOMB, DONET, PETY DE THOZÉE, DESCAMPS, EUGÈNE DE KERCKHOVE et DE SMET.

bien que, pendant cette période, le réseau des chemins de fer dont l'exploitation absorbe la plus grande part du budget se soit développé sur une étendue de 300 kilomètres et que le relèvement des traitements ait imposé une charge nouvelle de près d'un million.

Néanmoins, les crédits alloués n'ont point, dans leur ensemble, été dépassés ; au contraire, d'après un relevé qui nous a été communiqué, ils laisseront disponible une somme d'environ 3,000,000, même après déduction des dépenses imputées ou à imputer sur crédits supplémentaires.

Voici pour chacune des grandes branches de service et comparativement aux crédits portés au budget de l'exercice antérieur, les modifications proposées, abstraction faite des transferts qui constituent de simples virements de fonds, sans charges nouvelles pour le Trésor :

	Augmentations.	Diminutions.
Administration centrale fr.	9,540	»
Ponts et chaussées.	21,850	»
Mines.	6,000	»
Chemins de fer	»	640,405
Postes et télégraphes	164,870	»
Marine	»	2,000
Totaux. fr.	202,260	642,405
Diminution égale à celle signalée ci-dessus. fr.	440,145	

Les observations et les demandes d'explications auxquelles l'examen des propositions du Gouvernement a donné lieu, tant de la part des sections que de la section centrale, sont analysées ci-après :

Résumé des procès-verbaux des sections.

1^{re} section.

Dans la discussion générale, personne ne demande la parole.

ART. 50. — *Demer.* — Un membre demande que les écluses soient fermées pendant l'hiver, de manière à provoquer des inondations utiles à l'agriculture.

CHAPITRE IV. — CHEMIN DE FER. — Un membre signale qu'à la nouvelle gare de Louvain, il manque un abri ou un garage pour mettre les voitures à couvert.

Un autre membre signale l'utilité qu'il y aurait à prolonger la ligne Tirlemont-Tongres jusqu'à celle de Bleyberg, de manière à en faire une ligne internationale.

L'observation sera soumise à la section centrale.

Un membre signale l'état défectueux des clôtures sur les lignes du Grand Central; il en est déjà résulté maint accident et il s'en produira encore. La section demande d'appeler sur ce point l'attention du Gouvernement.

Un membre pose, sans la résoudre absolument, la question de savoir s'il n'y aurait pas avantage et économie notable à faire faire l'entretien des voies par système d'adjudication, sous le contrôle de l'État, comme cela se pratique pour les routes et canaux ?

Ce système trouve des contradicteurs dans d'autres membres; il y aurait, selon eux, danger au point de vue de la sécurité publique, et grands inconvénients à entrer dans cette voie, qui n'est pas suivie pour les routes et canaux.

L'observation sera soumise à la section centrale.

ART. 81. — Un membre critique la suppression de l'heure dans la transmission des dépêches télégraphiques ainsi que le système de fermeture. L'ancien mode valait mieux.

Le projet est adopté à l'unanimité des membres présents.

2^e section.

Un membre fait observer que l'arrondissement d'Eccloo est le seul pour lequel l'État ne se soit imposé aucune dépense en matière de construction de chemins de fer; que dans cette situation, lorsqu'il a été question de la ligne d'Eccloo à Anvers, ce sont les administrations communales qui, pour l'exécution de cette voie ferrée, ont pris un intérêt considérable dans la constitution de la société qui en a fait l'entreprise: par suite de la faillite de cette société, ces administrations communales se trouvent fortement lésées.

C'est pourquoi ce membre prie le rapporteur de la section d'attirer l'attention du Gouvernement sur la pétition ci-jointe des bourgmestres de ces communes.

La section adopte à l'unanimité le projet de loi.

3^e section.

Pas d'observations dans la discussion générale.

CHAPITRE II. — La section appelle l'attention de la section centrale sur la question de l'achèvement du canal de jonction de la Lys à l'Yperlée.

Section 1^{re}, *Ponts et chaussées*; la section demande s'il n'y aurait pas utilité à démolir le pont actuel sur l'Escaut à Termonde et à le remplacer par un pont nouveau qui entrave moins la circulation des eaux. Le pont actuel, dont les piles sont très-massives, diminue la section d'écoulement du fleuve d'environ un cinquième.

CHAPITRE IV. — La section fait remarquer que les fonctionnaires du Département des Travaux Publics ne jouissent pas, d'une manière générale, de l'augmentation de 10 p. % accordée par la loi sur les petits traitements et se trouvent ainsi dans des conditions d'inégalité vis-à-vis des fonctionnaires et employés des autres départements.

Le projet de loi est adopté.

4^e section.

Un membre présente l'observation suivante :

Dans le compte rendu des opérations du chemin de fer pendant l'année 1876, il est indiqué au chapitre X, compte capital et exploitation (page 38), que l'excédant des recettes sur les dépenses se compose de capitaux amortis sur les emprunts pour fr. 82,196,679-73 et du solde du compte du Trésor, fr. 7,586,284-26, faisant ensemble fr. 89,782,963-99. D'autre part, le compte

rendu de la situation générale du Trésor public, au 1^{er} janvier 1877, pages 180 et 181, ne donne pas comme amorti sur la dette extraordinaire, c'est-à-dire sur les emprunts consacrés aux travaux publics, y compris les chemins de fer, qu'un capital de fr. 22,878,216-01, sur un capital total de fr. 668,555,271-71.

Il désire avoir l'explication de cette contradiction apparente ou réelle.

La section décide que la question sera soumise à la section centrale.

Elle charge son rapporteur d'appeler l'attention de la section centrale sur la convenance qu'il y aurait de soumettre au Gouvernement la proposition suivante, concernant l'organisation des caisses de prévoyance des ouvriers mineurs :

1° Conférer aux ouvriers affiliés le droit de prendre part à la nomination des membres du conseil d'administration ;

2° Leur accorder l'éligibilité aux fonctions de membres du conseil d'administration, de manière que leurs délégués soient en nombre égal à ceux des patrons ;

3° Autoriser devant la commission un débat public et contradictoire sur les demandes dont elle est saisie avec faculté de solliciter des enquêtes ou des expertises ;

4° Prescrire que les décisions soient motivées et rendues en audience publique ;

5° Autoriser l'appel devant le tribunal de première instance ;

6° Établir comme règle que tous actes de procédure seront exempts de frais judiciaires, droits de greffe, d'enregistrement et d'expédition, et qu'en cas d'appel, le ministère des avoués ne sera pas nécessaire.

La section appelle l'attention de la section centrale sur le peu d'empressement que met la société de construction de chemins de fer à l'exécution de ses engagements. Déjà, à diverses reprises, des avantages nouveaux ont été accordés à cette compagnie en vue d'obtenir la prompte exécution de ses obligations, et ses lignes concédées depuis le plus grand nombre d'années restent constamment en souffrance : telles sont entre autres, pour la ligne de Courtrai à Braine-le-Comte, la section de Renaix à Enghien, la ligne de Saint-Ghislain à Ath ; telle est encore, pour plusieurs de ses sections, la ligne d'Anvers à Douai.

Un membre présente l'observation suivante : « Le Gouvernement a décrété dernièrement un dégrèvement du prix de transport des minerais de fer du Grand-Duché de Luxembourg ; or, les minerais de fer oligiste de la province de Namur, dont l'emploi dans la fabrication de la fonte, concurremment avec les minettes du Grand-Duché, a pour effet d'améliorer la qualité du fer produit, sont devenus pour ainsi dire inexploitable aujourd'hui, si l'on compare leur prix de transport à celui dont sont frappés les minerais étrangers qui leur font concurrence. »

La section appelle l'attention de la section centrale sur l'opportunité qu'il y aurait, au point de vue du progrès de notre métallurgie, d'accorder aux minerais du pays des avantages analogues à ceux dont ont été gratifiés les minerais du Grand-Duché.

Un membre fait remarquer que M. le Ministre des Travaux Publics a été extrêmement sobre d'explications sur la nouvelle organisation donnée à son département, qu'il n'indique ni les raisons qui l'ont amené à faire cette organisation

nouvelle; ni les vices ou les défauts de l'organisation ancienne, ni les avantages des modifications introduites. Il serait notamment utile de faire connaître si les économies réalisées seront permanentes.

La section décide de soumettre ces remarques à la section centrale:

ART. 8. — Un membre appelle l'attention de la section centrale sur le chiffre invariable de cet article, surtout à la suite de l'ouragan du 12 mars 1876, qui a causé tant de ravages aux plantations de nos routes.

5^e section.

Un membre propose d'appeler l'attention de la section centrale sur l'idée d'accorder aux sociétés de construction de tramways un minimum d'intérêts (éventuellement de 2 p. %) à charge de l'État, à condition que les provinces et les communes intéressées accordent de leur côté un intérêt de 2 p. %. La section, sans se prononcer sur ce principe, charge son rapporteur de soulever cette question en section centrale.

La proposition de réduire à 25,000 francs l'allocation pour le Jardin botanique est adoptée par deux voix contre une et deux abstentions; en tout cas, la section appelle l'attention du Gouvernement sur les dépenses toujours croissantes de cet établissement.

ART. 20. — La section appelle l'attention de la section centrale sur l'accident grave arrivé au syphon qui donne passage aux eaux du canal du Sud à la porte de Damme, à Bruges, et demande au Gouvernement les causes de cet accident.

Un membre propose de charger le rapporteur à la section centrale d'appeler à l'occasion d'un accident tout récent, arrivé au port d'Ostende, l'attention du Gouvernement sur ce port et pense qu'un bateau-dragueur combiné avec des écluses de chasse améliorerait le port. Il engage aussi le Gouvernement à faire rejeter les vases sur les dunes. Cette proposition est adoptée.

Chemins de fer.

La section demande la publication des rapports des ingénieurs envoyés annuellement en mission à l'étranger.

Un membre demande où en sont les travaux de la station de Malines.

Télégraphes.

La section insiste vivement pour que l'heure du dépôt et celle de l'expédition soient de nouveau inscrites sur les télégrammes; un contrôle n'existe ni pour les expéditeurs ni pour les destinataires, c'est un grave abus.

Marine.

Un membre demande que le Gouvernement renonce aux indemnités pour dégâts causés par les navires, lorsqu'ils sont conduits par les pilotes de l'État.

Le budget est adopté à l'unanimité.

6^e section.

Un membre de la section critique la facilité avec laquelle le Gouvernement reprend des lignes de chemins de fer improductifs, grevant ainsi les finances de l'État au profit de quelques particuliers.

La section se rallie à cette observation et charge son rapporteur de la soumettre à la section centrale.

Deux membres ne partagent pas cette manière de voir.

Un membre croit qu'il y aurait lieu d'établir une station sur la ligne d'Alost à Termonde, dans la commune d'Hofsteade, devenue importante à cause du développement qui s'opère dans cette populeuse commune, où les habitants sont obligés de faire usage de la station d'Alost ou de celle de Gyseghem. Il fait observer qu'il y aurait nécessité d'achever la station de Melle sur la ligne de Gand à Bruxelles, où les terrains sont acquis pour son agrandissement, et d'édifier le bâtiment définitif de la station de Meirelbeke.

Un membre fait l'observation qu'il serait utile d'appliquer le timbre-poste de cinq centimes pour les lettres destinées à l'intérieur de la commune.

La section adopte le projet de loi par cinq voix et une abstention.

Examen en section centrale.

Délibérant, à son tour, sur le budget, la section centrale a été amenée, par cet examen, à adresser à M. le Ministre des Travaux Publics une série de questions et de demandes de renseignements que nous insérons avec les réponses en regard.

DEMANDES

1° N'y a-t-il pas utilité à prolonger la ligne de Tirlemont à Tongres jusqu'au chemin de fer de Bleyberg de manière à en faire une ligne internationale?

2° On signale l'état défectueux des clôtures sur la ligne du Grand Central, ce qui aurait donné lieu à des accidents. La section centrale désire savoir si, à ce point de vue, la compagnie est restée dans les

RÉPONSES.

Dans la direction d'Aix-la-Chapelle, la Belgique se trouve reliée à l'Allemagne par deux voies ferrées, et la ligne d'Anvers à Gladsbach établira bientôt une nouvelle communication. Au point de vue des relations internationales, ces lignes paraissent suffisantes au moins pour le moment. Une autre ligne est concédée entre Vivegnies et Bleyberg.

L'utilité du nouveau chemin de fer indiqué semble donc devoir être exclusivement appréciée, au point de vue des intérêts locaux et l'on ne peut perdre de vue qu'il y a peu de temps le Limbourg a vu livrer à l'exploitation la ligne de Maeseyck et que l'on y ouvrira prochainement les lignes de Tirlemont à Tongres, de Diest à Moll, et de Moll à la frontière néerlandaise.

Les rapports trimestriels adressés par les fonctionnaires des ponts et chaussées chargés de la surveillance des voies et travaux des chemins de fer exploités par l'administration du Grand Central Belge,

DEMANDES.

conditions que lui impose la concession.

3° Le Gouvernement pourrait-il faire connaître à la section centrale les résultats des essais d'irrigation tentés sur le Demer et dont il est question dans la réponse qu'il a adressée à la section centrale lors de la discussion du budget de 1877 ? (Voir Rapport de M. Nothomb, Documents parlementaires, 1876-1877, n° 103, p. 13.)

4° On critique la suppression de la mention de l'heure dans les dépêches télégraphiques ainsi que le mode nouveau adopté pour leur fermeture.

La section centrale demande s'il ne serait pas possible de revenir au système antérieur qui serait préférable.

RÉPONSES.

constatent en effet que les clôtures de ces lignes offrent en certains points des déficiences. Mais elles n'ont cependant qu'un caractère exceptionnel et l'entretien des clôtures, si l'on envisage l'ensemble du réseau du Grand Central, peut être considéré comme satisfaisant.

Les observations nécessaires ont toutefois été faites.

Les essais d'irrigation tentés dans la vallée du Demer, à la sollicitation des propriétaires de prairies, n'ont, jusqu'ici, provoqué aucune réclamation et des instructions sont données pour qu'ils soient renouvelés chaque fois que les circonstances le permettent et que l'intérêt des prairies l'exige.

Cependant l'expérience n'a pas été suffisamment prolongée pour que les résultats puissent en être considérés comme absolument concluants.

Les télégrammes à l'intérieur coûtent au Trésor beaucoup plus qu'ils ne lui rapportent, situation évidemment anormale et qui ne pourrait être longtemps maintenue. En vue de conserver au public les avantages du tarif actuel pour les correspondances très-nombreuses dans lesquelles l'enregistrement, l'indication de l'heure de dépôt, la conservation des archives, etc., n'ont que peu d'importance, l'arrêté royal du 14 décembre 1875 a réservé ces opérations aux télégrammes soumis à la taxe d'enregistrement, soit 75 centimes par vingt mots.

Cette combinaison avait le double but de réduire les frais de main-d'œuvre des télégrammes ordinaires et de relever le produit des télégrammes enregistrés.

Les expéditeurs peuvent aussi, s'ils le trouvent bon, insérer la mention de la date et de l'heure dans le texte même de la dépêche.

Mais le public néglige de se servir de

DEMANDES.

6° La question de la jonction de la Lys à l'Yperlée a-t-elle fait un pas et peut-on espérer voir achever cette voie de navigation dans un avenir rapproché ?

RÉPONSES.

l'un et de l'autre moyen. Le déficit que laisse l'exploitation des lignes télégraphiques augmente d'année en année.

Il est probable que le Gouvernement aura prochainement à s'occuper de la révision des taxes télégraphiques tant à l'intérieur qu'à l'étranger.

Une conférence de l'Union télégraphique doit se réunir à Londres au mois de juillet prochain et il est à supposer que l'on y décidera d'assez notables réductions de taxes en ce qui concerne les télégrammes internationaux. Elle aura, d'autre part, à s'occuper du système de tarification des télégrammes par mots déjà appliqué à d'assez nombreuses relations télégraphiques.

Quant au nouveau feuillet pour la réception des télégrammes actuellement mis à l'essai dans quelques bureaux, il dispense de mettre les télégrammes sous enveloppe et de recopier l'adresse. Son emploi active la distribution des correspondances et fait éviter les erreurs de copie auxquelles donnait parfois lieu la transcription de l'adresse. Il permet enfin à l'administration de réaliser une économie notable.

Un feuillet semblable est en usage en France et en Allemagne et le public en paraît satisfait.

On ne peut guère que reproduire les explications données à ce sujet à la séance de la Chambre des Représentants du 20 mars 1877, en réponse à une interpellation de l'honorable M. Struye.

Bien que le Gouvernement soit généreusement intervenu dans la constitution du capital nécessaire à l'établissement du canal de la Lys à l'Yperlée et que la société, plusieurs fois mise en demeure, n'ait pas rempli ses obligations, il serait disposé à proposer aux Chambres d'intervenir encore pour moitié dans la dépense restant à

DEMANDES.

7° Un membre pense qu'il y aurait utilité à démolir le pont sur l'Escaut à Termonde et à le remplacer par un nouvel ouvrage, afin d'augmenter en cet endroit le débit du fleuve.

M. le Ministre des Travaux Publics pourrait-il donner à la section centrale quelques explications à ce sujet ?

8° M. le Ministre des Travaux Publics pourrait-il faire connaître son opinion sur l'intervention de l'État dans la construction des tramways sous forme de garantie de minimum d'intérêt, dans lequel interviendraient les provinces et les communes.

RÉPONSES.

faire, pourvu que, moyennant ce secours, la Société concessionnaire assurât l'achèvement complet du canal. Elle n'a point justifié, jusqu'ici, de la réalisation du capital nécessaire.

Dans le rapport qu'elle a présenté sous la date du 2 juillet 1877 et qui a été déposé à la séance de la Chambre des Représentants du 7 du même mois (n° 216 des documents parlementaires, page 9), la commission chargée d'étudier les questions qui se rattachent tant au libre écoulement qu'à la bonne navigabilité des eaux de l'Escaut et de ses affluents, depuis la frontière de France jusqu'à la frontière des Pays Bas, propose l'exécution d'une rectification de l'Escaut, à Termonde, et la construction, dans ce redressement, d'un nouveau pont.

Il n'est point douteux que le débouché que le pont actuel livre aux eaux est insuffisant et qu'il constitue un obstacle qu'il convient de faire disparaître.

Il ne faut pas étendre, outre mesure, l'intervention du Gouvernement en matière de voirie et de transports. On ne doit pas tout attendre de l'État et sa mission se borne à pourvoir aux intérêts généraux.

C'est pourquoi les voies de communication routières sont, les unes nationales, les autres provinciales, les autres enfin vicinales. Et s'il est vrai que, dans le cours de ces dernières années, un grand nombre de routes ont été reprises par l'État, c'est à raison des modifications profondes que l'établissement des chemins de fer a amenées dans leur importance relative. Mais il convient que les voies d'intérêt provincial ou local conservent leur caractère actuel.

L'établissement et l'exploitation des chemins de fer doivent être régis d'après des principes analogues. Il convient que les

DEMANDES.

9° Dans le compte rendu des opérations du chemin de fer pendant l'année 1876 il est mentionné au chapitre X, compte capital et exploitation (page 38), que l'excédant des recettes sur les dépenses se compose de capitaux amortis sur les emprunts pour fr. 82,196,679 73 et du solde du compte du

Trésor, fr. 7,386,284 26

Ensemble 89,782,963 99

D'autre part, le compte rendu de la situation générale du Trésor public au 1^{er} janvier 1877, pages 180 et 181, ne donne comme amorti sur la dette extraordinaire, c'est-à-dire sur les emprunts consacrés aux travaux publics, y compris des chemins de fer, qu'un capital de 22,878,216-01 sur un capital total de fr. 668,553,271-71.

La section centrale désire obtenir quelques explications sur la signification de ces données et les rapports qu'il y a entre ces divers chiffres.

RÉPONSES.

grandes lignes d'intérêt général soient entre les mains de l'État. C'est une vérité économique que la Belgique a eu l'honneur d'entrevoir la première et où il semble que son exemple doive être bientôt largement suivi.

Mais ce n'est pas à l'État à établir les lignes d'intérêt local, les affluents, les raccordements industriels qui doivent former le complément du réseau principal. C'est là la tâche des communes et des industriels intéressés. Le Gouvernement ne doit les favoriser que par de bonnes mesures législatives et administratives et exceptionnellement par voie de subsides.

Une garantie de minimum d'intérêt par l'État rejeterait en réalité sur lui tout le fardeau de la dépense.

Aux pages 180 et 181 de la situation générale du Trésor public, au 1^{er} janvier 1877, il ne s'agit, littéra B que des emprunts actuellement existants.

On y trouve d'autre part, pages 188 et 189, les emprunts éteints et ceux qui ont été partiellement amortis avant leur conversion en 1855.

Il faut donc ajouter aux chiffres cités ci-contre le total des amortissements effectués sur ces derniers emprunts.

On trouve ainsi :

	CAPITAL.	
	PRIMITIF.	AMORTI.
Chiffres cités aux pages 180 et 181 (valeur nominale). . .	668,553,271 74	22,878,216 04
Chiffres cités à la page 189 (valeur nominale).	423,096,913 96	423,096,913 96
Ensemble, fin 1875 (valeur nominale). . .	791,650,185 67	445,975,129 07
Part du chemin de fer (page 431 du compte		
A reporter. fr.	791,650,185 67	445,975,129 07

DEMANDES.

10° Un membre demande s'il ne conviendrait pas de mettre en adjudication les travaux d'entretien des voies ferrées de l'État. La section centrale décide que M. le Ministre des Travaux Publics sera consulté sur ce point.

RÉPONSES.

Report . fr.	794,650,485 67	445,975,429 07
reudu de 1875 (valeur nomi- nale).	421,949,213 32	98,329,467 34
Soit valeur au taux d'émis- sion.	374,999,405 34	84,894,868 22
Amorti en 1876 (page 459 du compte rendu)		304,814 54
Chiffre cité. fr.		82,496,679 73
Solde du compte du Trésor. .		7,586,284 26
Ensemble.		89,782,963 99

Tous les travaux et fournitures pour l'entretien des bâtiments, ouvrages d'art, terrassements, etc., font l'objet d'entreprises par voie d'adjudications publiques.

Quelques-unes de ces entreprises ont été concédées pour plusieurs années et s'exécutent à bordereaux de prix.

D'autres ont pour base des devis estimatifs à quantités déterminées, à exécuter à forfait, et ne dépassent pas la durée d'un exercice.

L'Administration des chemins de fer se conforme rigoureusement, en ce qui concerne les travaux de ce genre à la règle prescrite par l'article 21 de la loi du 15 mai 1846, portant que tous les marchés au nom de l'État doivent être faits avec concurrence, publicité et à forfait, sauf les exceptions établies par l'article 22 de la même loi.

Mais en ce qui concerne spécialement *l'entretien des voies proprement dit*, il semblerait dangereux de recourir à l'adjudication publique, car cet entretien intéresse au plus haut point la sécurité de la circulation des trains.

Un entrepreneur se préoccuperait avant tout de ses intérêts et pourrait, pour réaliser des bénéfices, risquer de compromettre la sécurité des voyageurs. Il ne disposerait d'ailleurs que d'ouvriers souvent renouvelés et ne pouvant, par cela même, acquérir les connaissances pratiques indispensables pour assurer le bon entretien des voies.

DEMANDES:

11° Le Gouvernement a décrété dernièrement un dégrèvement du prix de transport des minerais de fer du grand-duché de Luxembourg; or les minerais de fer oligistes de la province de Namur, dont l'emploi dans la fabrication de la fonte concurremment avec les minettes du Luxembourg (Grand-Duché), a pour effet d'améliorer la qualité du fer produit, sont devenus aujourd'hui pour ainsi dire inexploitable, si on compare leur prix de transport à celui dont sont frappés les minerais étrangers qui leur font concurrence.

N'y aurait-il pas opportunité, au point de vue du progrès de notre métallurgie, d'accorder aux minerais du pays des avantages analogues à ceux dont les minerais du Grand-Duché ont été gratifiés?

RÉPONSES:

Les prix des tarifs pour le transport par les chemins de fer de l'Etat des minerais de fer du grand-duché de Luxembourg, de la France par Athus et de la province de Luxembourg ont, en effet, été réduits récemment.

Comparés aux prix antérieurs, les prix de transport actuellement appliqués présentent des réductions de 10 p. % environ.

Mais les minerais de fer de la vallée de la Meuse jouissent depuis longtemps des avantages de tarifs spéciaux relativement plus réduits.

Ainsi les prix du tarif spécial pour le transport par abonnement des minerais expédiés de Rhisne, Saint-Denis, Bovesse et Vedrin sur les bassins de Charleroi et du Centre sont inférieurs aux prix de la 4^e classe du tarif n° 3 de 17 à 25 p. %.

Après cet échange d'explications, les autres parties du budget n'ont plus soulevé d'observations, sauf en quelques points que voici :

A propos des articles de la 6^e section; ponts et chaussées, un membre a signalé, en la regrettant, la rigueur, parfois excessive, que l'administration met à faire exécuter dans les villes et agglomérations les dispositions dont quelques-unes fort anciennes, relatives aux ouvertures, caves, saillies ou escaliers donnant sur la voie publique. Il arrive que les propriétaires ou occupants sont contraints à des démolitions ou changements qui leur sont infiniment préjudiciables, sans qu'il y ait avantage réel pour l'utilité publique. On estime que plus de tolérance en cette matière, de la part des agents de l'administration serait désirable. La section centrale appelle sur ce point l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics.

A propos du chapitre III (mines; n° 48), un membre insiste pour la prompte confection de la carte générale des mines.

La section centrale engage M. le Ministre à vouloir bien s'en expliquer lors de la discussion du budget.

Ce même chapitre a fourni à la section centrale l'occasion d'examiner la motion qui s'est produite dans la 4^e section et que nous avons rapportée à la page 4 ci-dessus; elle tend, comme on l'a vu, à introduire de sérieuses modifications dans l'organisation actuelle des caisses de prévoyance des ouvriers mineurs.

Il a paru à la section centrale que cette question se présente, d'un côté, avec un caractère distinct et plus général que celui d'un budget ordinaire; que, de l'autre, par l'importance qu'elle peut avoir, par les considérations diverses qui s'y rattachent, il convient d'en faire l'objet d'une proposition spéciale: il s'agit,

en effet, de remanier une loi organique, d'y introduire des conditions et des garanties nouvelles, de créer une procédure et une juridiction contentieuses, de modifier, en un mot, d'une manière essentielle. ce qui existe en cette matière.

Sans être à même de se prononcer immédiatement et chacun de ses membres réservant son opinion, la section centrale estime que la question soulevée mérite un examen approfondi et engage le Gouvernement à s'y livrer.

Quelques membres invitent M. le Ministre des Travaux Publics à donner, dès maintenant, des renseignements sur la situation actuelle des caisses, les ressources dont elles disposent, les secours qu'elles ont répartis, la manière dont elles fonctionnent, spécialement au point de vue des garanties dues aux ouvriers.

Un membre ajoute qu'il serait opportun de connaître si le système en vigueur a donné lieu à des plaintes fondées.

La section centrale s'est arrêtée assez longuement au chapitre IV (chemins de fer).

Nous retenons et consignons de ses délibérations les remarques suivantes :

Un membre signale de nouveau le mode de répartition de l'augmentation de 10 p. % votée en 1875, usité au Département des Travaux Publics. Selon ce membre, ce mode est abusif, voire même contraire à l'intention du législateur qui a voulu que cette amélioration s'étendit à tous les fonctionnaires, à titre général et uniforme et non à titre de répartition individuelle.

Un autre membre rappelle que cet objet a été précédemment discuté et que le chef du Département s'en est expliqué, à la Chambre, dans la séance du 5 mai 1876 (*Annales*, pp. 911 et 914).

La Chambre n'a pas contredit à ces explications.

Le rapport de la section centrale sur le budget de 1877 s'en est également occupé. (Document n° 105 page 14).

Néanmoins, plusieurs membres de la section centrale persistent à croire que le système suivi par le Département des Travaux Publics n'est pas d'accord avec l'intention et l'esprit de la loi de faveur dont il s'agit.

Au n° 55 (même chapitre), un membre fait la remarque suivante :

« Une voie sur longrines métalliques de l'invention de MM. De Serres et Buttig et qui semble réaliser les qualités d'une bonne voie sur supports longitudinaux continus, vient d'être mise en usage en Autriche. Le Gouvernement ne croirait-il pas utile de faire l'essai du système De Serres et Battig en même temps que celui qu'il entreprend sur une échelle assez vaste, du système Hilf? L'essai simultané et comparatif des deux systèmes permettrait à l'administration d'apprécier plus rapidement les divers avantages qu'on peut attendre de l'emploi des voies métalliques. »

La section centrale verra avec satisfaction M. le Ministre s'expliquer dans la discussion sur ce point important.

La même observation se produit quant au système des voitures. Quel est celui que le Département a l'intention d'adopter définitivement? Est-il en mesure de se prononcer? Les essais sont-ils suffisants? Quels sont les résultats de l'emploi du système Maquet.

Cet objet d'une importance exceptionnelle, qui intéresse à la fois la vie des agents des trains comme la sécurité et la commodité des voyageurs, préoccupe

sérieusement, la section centrale le sait, l'attention de M. le Ministre, et les explications qu'il pourra fournir aux Chambres seront accueillies avec le plus vif intérêt.

Enfin, (et pour terminer, la section centrale a désiré recueillir quelques renseignements sur le point qui, à juste titre, mérite le plus de fixer l'attention : les résultats et les frais d'exploitation des chemins de fer par l'État.

M. le Ministre nous a fourni, à cet égard, des indications que la Chambre lira sans doute avec intérêt.

Le compte rendu des opérations du chemin de fer pendant l'année 1876, constate que les recettes de cet exercice, après prélèvement de toutes les dépenses d'exploitation, des parts attribuées aux compagnies, des annuités et redevances à payer pour rachat ou reprise de lignes, des intérêts des capitaux et des frais d'emprunt, ont laissé un excédant de 2,856,888 francs. Ce produit est certes avantageux, surtout si l'on tient compte qu'il s'applique à une année pendant laquelle la plupart des exploitations de chemins de fer se sont ressenties de la stagnation des affaires industrielles et commerciales.

La situation ne s'est point sensiblement modifiée pendant l'année dernière ; les comptes n'étant pas arrêtés définitivement, quelques-uns des renseignements donnés n'ont pu l'être que d'une manière approximative.

Nous croyons néanmoins utile de les insérer ici, en mettant en regard ceux qui se rapportent aux quatre exercices antérieurs :

	1873.	1874.	1875.	1876	1877. approximatif.
Longueur moyenne exploitée . . . kil.	1,875	1,929	1,966	2,033	2,163
Recettes brutes, par mille francs (¹).	85,822	87,161	89,124	90,520	90,587
Dépenses d'exploitation par mille francs (¹).	62,257	59,958	58,987	57,578	55,886
Recettes nettes par mille francs (¹)	25,565	27,225	50,137	55,141	54,501
Recettes par kilomètre exploité. . . .	45,772	45,186	45,522	44,087	41,788
Dépenses — —	55,204	51,075	29,997	27,946	25,837
Rapport de la dépense à la recette brute .	72.54 %.	68.77 %.	65.18 %.	6.59 %.	61.85 %.

Si, dans ce tableau, l'on prend comme termes de comparaison les années 1876 et 1877, on remarque, entre autres, une augmentation de 110 kilomètres dans la longueur moyenne du réseau exploité et une diminution de 133,000 francs dans le montant des recettes brutes. Mais la dépense d'exploitation a été réduite de 1,492,000 francs et par suite la recette nette dépassera d'environ 1,360,000 francs celle de 1876.

Si l'on envisage la période quinquennale, les résultats obtenus ne méritent pas moins de fixer l'attention. On voit, en effet, que depuis 1873, il y a eu :

Augmentation de 288 kilomètres dans la longueur du réseau exploité ;

Augmentation de 4,565,000 francs dans les recettes brutes et de 10,956,000 fr. dans les recettes nettes ;

Réduction de 6,371,000 francs dans les frais d'exploitation, de 7,567 francs

(¹) Le chiffre mille est pris comme unité, ainsi le chiffre de 85,822 correspond à fr. 85,822,000.

dans la dépense kilométrique et de 5,984 francs dans le montant de la recette kilométrique.

Ces résultats sont assurément satisfaisants et ils témoignent que les éloges que votre section centrale de l'an dernier adressait à M. le Ministre des Travaux Publics et à ses collaborateurs dans l'administration n'étaient pas immérités.

Un grand nombre de pétitions a été communiqué à la section centrale. Elle en a décidé le dépôt sur le bureau, pendant la discussion ; l'analyse s'en trouvera à la suite du rapport.

L'ensemble du budget a été approuvé à l'unanimité et nous vous en proposons l'adoption.

Le Rapporteur,

ALPH. NOTHOMB.

Le Président,

P. TACK.

ANALYSE DES PÉTITIONS RENVOYÉES A LA SECTION CENTRALE.

8914. Par pétition sans date,

Des habitants de Nosseghem demandent qu'au passage, dans cette commune, du chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, il soit établi une halte pour les lundis, mercredis et vendredis.

8939. Par pétition datée de Grand-Leez, le 22 novembre 1877;

L'administration communale du Grand-Leez demande l'exécution des travaux nécessaires à la station dite des Trois-Frères, à Thorem-bais-Saint-Trond, pour que tous les trains de marchandises puissent y faire arrêt.

8955. Par pétition datée d'Asper, le 30 novembre 1877,

Des industriels à Synghem et Asper demandent que le ponton sur l'Escaut à Synghem soit placé à Eenaeme.

8973. Par pétition datée de Châtelet, le 25 novembre 1877,

9087. Des industriels, propriétaires et négociants de Châtelet demandent l'élargissement du canal de Charleroi à Bruxelles et l'ouverture d'un canal de Charleroi à Mons passant par le bassin du Centre.

Même demande d'industriels, propriétaires et négociants de Far-ciennes, Dampremy, Molenbeek-Saint-Jean, Dour, Gilly, Monceau-sur-Sambre, Montigny-sur-Sambre, Courcelles, Couillet, Châtelineau, Mont-sur-Marchienne, Pâturages, Jemmapes, Hornu, Thulin, Pom-merœul, Charleroi, Lodelinsart, Marchienne-au-Pont, Boulers, Jumet, Boussu, Nimy, Gand, Trazegnies, Baulet; du conseil communal de Charleroi; des conseils communaux, industriels, propriétaires et négociants de Roux, Frameries; des président et secrétaire de l'Association charbonnière des bassins de Charleroi et de la vallée de la Sambre.

9086. Par pétition sans date,

Des industriels à Jemappes prient la Chambre de préférer à ces voies le canal à section maritime, dont la concession est demandée depuis 1862.

9063. Pétition datée de Beaumont, le 27 décembre 1877,

Des industriels à Beaumont se plaignent que la Société du Grand-Central belge perçoit, à la station de Berzée, ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse, une surtaxe de 70 centimes par tonne sur tous les transports quittant cette gare et se dirigeant vers Thuillies et Beaumont.