
Chambre des Représentants.

SESSION DE 1881-1882.

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1882 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

La loi de comptabilité, qui prévoit le dépôt dix mois avant l'exercice des budgets des ministères, tend de plus en plus à devenir une lettre morte. Cela est surtout vrai en ce qui concerne le budget des Travaux Publics.

Les savants rapports des sections centrales précédentes ont exposé les raisons de fait qui provoquent fatalement cette situation insolite. La concentration entre les mains de l'État de la plus grande partie du réseau ferré, l'exécution de lignes nouvelles, le perfectionnement continu de l'outillage, du matériel et des appareils de tous genres, les réductions de tarifs, les fluctuations de recettes sous l'empire d'événements inattendus sont autant de circonstances de nature à dérouter à l'avance les prévisions le mieux calculées.

Le budget, présenté d'abord sous une forme qui est la reproduction pure et simple du budget antérieur, ne tarde pas à se charger d'amendements comportant des sommes considérables qu'augmentent encore, par la suite, des allocations de crédits spéciaux.

De 86,126,834 francs en 1880, il s'élève cette année à 103,832,915 francs.

Il n'a point dit son dernier mot. M. le Ministre des Travaux Publics, dans la séance de la Chambre du 31 mars, a annoncé de prochaines demandes de crédits spéciaux.

(1) Budget n° 83, VIII (session de 1880-1881).

Amendements du Gouvernement, n° 126.

(2) La section centrale, présidée par M. DESCAMPS, était composée de MM. GILLIEAUX, HOUTART, DANSAERT, BERGH, SCAILQUIN et MALLAR.

Devenu exploitant commercial dans des proportions sans cesse grandissantes, l'État est soumis à tous les risques de pareille entreprise, à toutes les incertitudes de l'avenir. Il en résulte, en définitive, que l'équilibre du budget général est mal assuré ; que l'ensemble des mesures prises depuis 1870 et se rapportant aux chemins de fer a enlevé aux prévisions budgétaires tout caractère de stabilité.

C'est une transformation radicale qui s'opère dans notre situation économique et financière. C'est presque du socialisme d'État : L'expérience est redoutable, car si l'on peut admettre, à la rigueur, que les chemins de fer doivent, sans bénéfice direct pour le trésor, desservir nos grands intérêts généraux, faut-il qu'on soit exposé au déficit et, cette hypothèse se réalisant, à quels moyens conviendrait-il d'avoir recours pour rétablir l'équilibre rompu ?

Plusieurs de ces points ont été longuement examinés au sein de la section centrale. Nul doute que, dans un avenir peu éloigné, la force des choses n'amène à procéder à des investigations d'ordre exceptionnel pour l'étude et la refonte du système d'exploitation, considéré tant dans ses principes généraux que dans ses détails d'application.

La prospérité du pays, les ressources du Trésor, nos bases d'impôt sont mises en jeu par ce problème qui devient de plus en plus difficile à résoudre.

L'État fait-il chose sage en groupant sous sa direction exclusive toutes les voies ferrées ?

Convient-il de persévérer dans la voie des rachats où l'Allemagne semble vouloir nous suivre ?

Est-il préférable de réagir contre ce système, en adoptant les idées préconisées en France par M. Léon Say qui s'est déclaré nettement hostile au rachat ?

Tout ou partie de l'exploitation pourrait-il s'affermir et quelles en seraient les conséquences ?

Les réductions de tarifs doivent-elles être abandonnées au pouvoir discrétionnaire du ministre ?

Y a-t-il des économies à réaliser, du personnel superflu d'un côté, insuffisant de l'autre ?

Quels sont, par rapport à d'autres exploitations, les résultats obtenus, en tenant un compte exact et minutieux de tous les éléments d'appréciation ?

Autant de questions vastes et délicates, mais qui, si ardues qu'elles soient, sollicitent impérieusement des réponses et, le cas échéant, une enquête approfondie.

Le budget amendé de 1882 présente une augmentation de 4,272,462 francs sur la totalité des crédits successivement votés pour l'exercice 1884.

Des devoirs spéciaux s'imposent aux législateurs. Ou il faut améliorer, consolider l'œuvre de l'exploitation par l'État et éviter des troubles financiers, ou il convient d'examiner sans retard les réformes radicales le mieux en harmonie avec les nécessités.

En vue de réunir les données d'une étude méthodique et complète, la section centrale a posé au Gouvernement une série de questions : elles sont transcrites avec les réponses sous les rubriques qui les concernent.

Un fait capital nous autorise à insister pour que l'organisation des services de

comptabilité, délivrés de tous rouages inutiles, soit rendue aussi simple que possible, d'après un mode commun à tous les services.

Les chiffres et statistiques du compte-rendu des Travaux Publics ne concordent pas toujours avec l'exposé de la situation du Trésor et les relevés de la Cour des comptes.

On se perd dans un labyrinthe.

Le contrôle du législateur, dans ces conditions, ne serait plus bientôt qu'un vain formalisme. Or, il s'agit de plus du tiers du budget de l'État et nous indiquerons, à la seconde partie du rapport, la situation qui nous est faite.

Les sections centrales, appelées les années antérieures à délibérer sur le même objet, ont fait ressortir les responsabilités que des événements soudains, imprévus, pouvaient mettre à charge soit de l'administration, soit du Ministre, depuis qu'on s'est écarté, pour l'ordre des discussions budgétaires, de la pratique qui répondait le mieux aux prescriptions légales. Il appartient au législateur de veiller à ce danger : sa responsabilité revêt un caractère plus grave encore.

Il doit la sauvegarder.

EXAMEN EN SECTIONS.

Dans la 1^{re} section, on a demandé d'apporter de prompts remèdes aux inondations qui sévissent dans la vallée du Haut-Escaut. Le rapporteur a été autorisé à appeler l'attention de la section centrale sur la question déjà soulevée de la corruption des eaux du Haut-Escaut par les résidus des fabriques et usines françaises. — L'importance du projet de Bruges port de mer, a été signalée et hautement reconnue.

La 2^e section signale les nombreuses réclamations qui se sont produites, depuis plusieurs années, en faveur du prolongement de la ligne de Houdeng-Soignies jusqu'à Bassilly, pour relier ainsi Charleroi à Courtrai.

La 3^e section insiste dans le même sens et se prononce, en outre, pour une prompt solution des difficultés relatives à l'établissement d'une avenue conduisant des nouvelles casernes d'Etterbeek à l'entrée du bois de la Cambre ; elle demande l'achèvement des études concernant la ligne projetée de Bruxelles à Lessines.

Dans la 4^e section, on émet le vœu de voir enfin des mesures énergiques empêcher le retour des inondations de plus en plus fréquentes qui ont désolé la vallée de la Senne.

La 6^e section attire spécialement l'attention de la section centrale sur l'utilité de hâter la construction des lignes du Luxembourg et des lignes à établir par la Banque de Belgique et notamment de la voie d'Athus-Givet, qui reste incomplète et improductive.

Elle désire connaître les intentions du Gouvernement quant à la réorganisation des caisses de secours au profit des ouvriers mineurs et à l'intervention de l'État en vue d'alimenter la caisse de prévoyance des ouvriers attachés aux services des chemins de fer.

— Le budget a été adopté par toutes les sections.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 2. *Traitements des fonctionnaires et employés.*

Litt. A. — *Secrétariat général.* — La dotation du secrétariat général est portée de 121,550 francs à 127,200 francs ; cette augmentation de 5,650 francs se base sur l'extension qu'il a été reconnu utile de donner au service chargé de vérifier les titres des créances imputables à charge du budget et des fonds spéciaux alloués pour l'exécution de travaux d'utilité publique, la formation des ordonnances de paiements, etc.

Il importe essentiellement que ce service ne laisse rien à désirer et que les créanciers de l'État n'aient pas à se heurter à des délais qui, en dernier analyse, portent préjudice au Trésor. Plus il y aura de régularité dans les paiements, moins les créanciers de l'État courront risque de voir s'immobiliser leurs capitaux : les prix d'adjudication se ressentiront de toute mesure prise en ce sens.

L'augmentation proposée semble en rapport avec les besoins justifiés de cette partie du service.

Litt. B. — *Ponts et chaussées et mines.* — La nouvelle allocation proposée (307,700 fr.), constitue une majoration de 51,850 francs.

15,900 francs sont affectés à la création d'une inspection générale pour le service des bâtiments civils. Les questions se rattachant à l'art de la construction et de l'entretien des édifices sont d'une nature toute spéciale : leur solution exige le concours d'hommes techniques ; l'ingénieur s'est surtout initié à tout ce qui concerne l'établissement des voies ferrées, des canaux, des routes, des ponts ; ici, c'est la science de l'architecte, c'est aussi l'esthétique de l'artiste qu'il s'agit de consulter et c'est en ce sens qu'il conviendra de fixer le choix d'un personnel appelé à remplir une mission qui exige une pratique toute particulière.

La section centrale ne s'oppose pas aux augmentations sollicitées en faveur du personnel de l'administration centrale. Elle croit devoir cependant, réitérant des observations fréquemment produites et qu'il est regrettable de ne point voir mises à exécution, faire remarquer certaines anomalies.

Pourquoi est-il permis d'entrer dans les bureaux de l'administration centrale sans examen préalable, alors que pour les directions de province des ponts et chaussées, les employés et fonctionnaires sont soumis à une double épreuve ?

Pourquoi certaines catégories de commis de ministère peuvent-ils franchir tous les degrés de l'échelle hiérarchique en restant pendant toute une carrière confinés dans une seule branche de service, alors que les employés et fonctionnaires de provinces sont arrêtés au grade de chef de bureau et appelés à concourir à toutes les branches du service administratif ?

Il en résulte dans les promotions des inégalités choquantes, de véritables injustices qui appellent une réorganisation des cadres. Il ne peut être toléré que des fonctionnaires utiles et dévoués, dont les capacités ont subi le feu des

épreuves, soient condamnés à rester dans les mêmes fonctions pendant vingt-cinq ou trente ans.

Faut-il que la direction de chaque bureau soit confiée à des hommes techniques qui confondent ainsi la partie administrative et le service d'exécution?

Il semble au premier abord que la réponse ne doive pas être douteuse. La possession d'un diplôme d'université ou des hautes écoles implique une somme de connaissances plus étendue que celles qu'on requiert du personnel attaché aux directions et des fonctionnaires de l'administration centrale, recrutés sans garantie d'examen. S'ensuit-il que ces diplômés soient toujours aptes à administrer? A notre époque, tout devient matière à spécialisation. L'homme technique, l'ingénieur excelle surtout dans l'exécution, dans le service actif : il ne peut veiller, il le refuse même parfois, aux détails administratifs qui ont leur importance pour la marche régulière des affaires, mais qui exigent un autre genre d'aptitudes et de connaissances.

C'est pour ce motif qu'un arrêté du 26 janvier 1850, tendant à confondre cette double attribution, ne fut appliqué que pendant un court laps de temps et bientôt rapporté.

La centralisation du service des expropriations a-t-elle porté quelques fruits? Quoique chargé d'exercer son contrôle sur les points les plus disséminés, ce bureau est-il à même de hâter l'accomplissement des formalités, de favoriser les transactions?

Si l'on juge par les faits, par les contestations assez fréquentes qui surgissent entre l'État, l'entrepreneur et des particuliers, la matière des expropriations, tant au point de vue administratif que judiciaire, semble devoir être soumise à revision.

Les enquêtes légales n'éclairent point le public : on n'y produit que des plans terriers qui ne précisent nullement les modifications qu'entraînera l'exécution des travaux qui nécessitent les emprises.

Souvent, l'ordre de mettre la main à l'œuvre est signifié alors que l'État ne dispose que d'une partie des parcelles ; pour obvier à cet inconvénient, on stipule dans les cahiers des charges qu'en cas de retard dans la livraison des terrains, l'entrepreneur aura droit à une simple prolongation de délai. Est-ce juste, est-ce équitable? N'est-ce pas s'exposer à détruire toute l'économie d'un travail? Il importe qu'avant le premier coup de pioche, tous les terrains soient à la libre disposition de qui de droit. C'est éviter une cause permanente de difficultés.

CHAPITRE II.

1^{re} SECTION. — PONTS ET CHAUSSÉES. ROUTES.

La section centrale rappelle le désir exprimé l'an dernier qu'un rapport spécial soit annexé au budget sur la question de l'entretien et de l'amélioration des routes, si vitale pour nos campagnes surtout.

Depuis plusieurs années, les adjudications relatives à l'entretien reposent sur d'autres bases que l'ancien système.

Les pavages, les relevés à bout, tous les travaux au corps de la route proprement

dite, jusqu'aux bordures, rentrent seuls dans l'entreprise ; les cantonniers et agents de l'État ont pour tâche la mise sous profil régulier des talus, fossés et accotements.

De là deux travaux parallèles : l'un ne peut guère s'accomplir utilement sans l'autre.

Il est indispensable qu'ils marchent de pair : de là, le sérieux inconvénient d'agents appartenant à deux entreprises, obéissant à des ordres distincts et obligés à un contact qui a chance de dégénérer en discussions et conflits.

Nous ne pensons pas que cette innovation ait donné les résultats qu'on s'en promettait ; il paraîtrait même qu'on y a déjà renoncé en partie pour adopter le régime de l'entreprise unique.

Il serait utile de connaître le détail des visites d'inspection faites par les chefs de service et le résultat de leurs investigations.

La section renouvelle ici, au sujet du personnel, ce qui a été dit plus haut. La justice distributive commande que les agents administratifs, chefs de bureau, commis, etc., soumis à un double examen, soient placés, quant à la hiérarchie, aux avancements, sur un pied d'égalité avec leurs collègues des autres services, avec d'autant plus de raison que nombre de ceux-ci, dans l'organisation actuelle, ne doivent point subir les mêmes épreuves.

La position des conducteurs des ponts et chaussées est non moins digne d'intérêt : ils ont fait de longues et savantes études dont le cours n'est que de deux années moindre que celui des ingénieurs. Ils sont, on peut l'affirmer sans crainte, la cheville ouvrière de l'exécution des travaux ; ils préparent, élaborent, dressent les plans et devis, exercent une surveillance incessante, facilitent dans la plus large mesure, l'œuvre de l'ingénieur.

Pourquoi ne sont-ils pas, au moins, assimilés aux chefs de section du chemin de fer ?

Pourquoi, après avoir acquis une expérience de vingt-cinq à trente années, voient-ils se dresser devant eux une barrière infranchissable ?

On assiste fréquemment à ce spectacle d'un conducteur instruit théoriquement, versé dans la pratique des travaux, et subordonné à un jeune ingénieur, frais éclos de l'école et qui, comme tout débutant, doit faire son apprentissage avant d'être initié à la science d'exécution. Il y a là quelque chose d'anormal.

Ce fait a frappé le Département des Travaux Publics en France. Par un récent arrêté, il a été décidé qu'un certain nombre de conducteurs pourraient être admis dans le corps des ingénieurs, les uns après un examen, dont le programme est fixé au point de vue pratique surtout, les autres après un nombre d'années de service déterminé et en suite de propositions attestant leurs services et leurs capacités.

Un certain nombre de localités populeuses, où règne une grande activité industrielle, notamment dans l'arrondissement de Huy, attendent avec impatience la construction de ponts sur la Meuse.

Y aurait-il quelque objection tirée des exigences de la stratégie ? Les ressources de la science moderne, de l'art de la destruction ne sont-elles pas assez puis-

santes pour que pareil obstacle puisse, si cela devenait nécessaire, disparaître en quelques instants. La section exprime le vœu que cette question soit résolue en ménageant les intérêts des populations.

A plusieurs reprises, sans qu'un résultat ait été atteint, la section centrale et la Chambre ont été saisies des difficultés relatives à l'avenue qui doit relier les établissements militaires d'Etterbeek au bois de la Cambre. Sous prétexte que trois Départements et différentes communes sont en cause, tout reste en suspens : les propriétaires riverains subissent un dommage qui s'éternise ; leurs droits de propriété sont vinculés. La haute administration a pour devoir urgent de mettre un terme à de regrettables tergiversations qui nuisent à son prestige autant qu'aux intérêts privés.

Cette avenue fait partie du plan d'ensemble qui entourerait l'agglomération bruxelloise d'un réseau de grande voirie ou de boulevards.

L'adoption définitive d'un plan de ce genre serait des plus utiles. L'agglomération au lieu de s'étendre, de se développer d'une manière peu harmonique, sans but nettement indiqué, saurait comment elle doit diriger le rayonnement de ses nouvelles artères.

Les parcs magnifiques déjà tracés ou en exécution à Laeken, dans la vallée de Josaphat, au bois de la Cambre, à Saint-Gilles, à Koekelberg, seraient autant de points de repaire, autant de centres vers lesquels convergeraient les extensions futures.

Ces projets méritent l'attention du pays et du Gouvernement.

La grandeur d'une capitale, le souci de son avenir constituent toujours une des plus puissantes garanties de la nationalité, de l'indépendance d'un peuple.

Demande de la section centrale.

Le Gouvernement n'a-t-il pas encore donné de solution à la question depuis longtemps pendante qui concerne l'établissement d'une avenue reliant les casernes militaires d'Etterbeek à l'entrée du bois de la Cambre ?

Réponse du Gouvernement.

L'établissement d'une avenue reliant les casernes d'Etterbeek au bois de la Cambre n'a, en quelque sorte dans le moment actuel, qu'une utilité essentiellement locale et non une utilité générale.

Aussi la loi du 26 avril 1873, tout en approuvant le tracé de cette avenue, mais en autorisant l'expropriation par zones pour assurer son exécution, a-t-elle eu en vue d'exiger tout à la fois l'intervention de la commune et des riverains dans la dépense.

Les études faites et les négociations entamées pour assurer l'exécution de la loi, conformément à l'esprit qui a présidé à sa rédaction, n'ont pas abouti jusqu'à ce jour. Elles seront continuées avec le vif désir d'arriver à une solution.

En ce moment, le Département des Finances étudie la question au point de

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

vue du coût des terrains nécessaires à l'établissement de l'avenue et de l'augmentation de valeur que son exécution procurerait aux terrains riverains, afin de déterminer la part de la dépense à imposer à leurs propriétaires et de fixer le chiffre auquel l'État doit limiter son intervention dans l'exécution des travaux.

Il nous paraît que la loi du 16 avril 1876, qui décrète une avenue et autorise une expropriation par zone, soulève une véritable question d'intérêt général. Que l'on stipule nettement les conditions auxquelles il y sera donné suite ; qu'une solution soit proposée ou que la loi soit rapportée, et qu'il soit ainsi permis aux propriétaires riverains de reprendre le libre usage de leurs biens. Le temps en s'écoulant ne fera qu'augmenter les dépenses d'un travail qui, en définitive, s'impose : les calculs, les vérifications que l'on annonce au point de vue financier, ne doivent plus subir aucun délai ; l'État lui-même a intérêt à ce qu'une décision définitive intervienne sans nouveau retard.

Cette question se lie au projet d'établissement d'une gare à l'entrée du bois de la Cambre : l'un est une section du chemin de fer de ceinture comme l'autre une branche du grand boulevard extérieur.

2^e SECTION. — BATIMENTS CIVILS.

Le nombre des bâtiments civils ne fait que croître.

Il est vivement à désirer qu'on puisse bientôt *se départir de ce système de location d'immeubles*, qui absorbe des sommes relativement considérables.

Il serait utile de dresser un tableau général des immeubles occupés par les *diverses administrations*, avec indication de chaque propriétaire, du prix et des conditions principales du loyer, des occupants, des places restant disponibles dans chaque immeuble.

Puisqu'un service spécial a été créé, il ne saura mieux justifier son utilité qu'en apportant à un prochain budget la preuve des économies qui auront été réalisées.

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

D'intéressantes publications faites dans le courant de 1880, sur l'initiative de M. le Ministre des Travaux Publics, ont exposé la situation actuelle des voies navigables en Belgique.

Un de ces documents donne le relevé des dépenses et recettes, sur le réseau de l'État, de 1830 à 1880 ; dans un autre tableau sont indiqués les rachats et reprises de canaux et rivières.

L'attention publique, depuis quelque temps déjà, s'est reportée vers l'étude de ces questions.

Une longue période s'est écoulée pendant laquelle les chemins de fer l'ont absorbée presque complètement.

Tout a gravité autour de ce nouvel instrument de transport, et notre pays partagea avec l'Angleterre l'honneur de voir établir et prospérer sur son sol les premières applications de la vapeur, tant sous le rapport de la locomotion que de l'industrie.

Nos voies ferrées, nos usines, nos charbonnages, nos ateliers métallurgiques servirent de modèle et, pendant longtemps, exercèrent une influence prépondérante sur les marchés de l'Europe continentale.

Le progrès a marché : les autres nations ont bénéficié largement de nos exemples ; la concurrence est devenue de plus en plus forte à mesure que se perfectionnaient les outillages et que les produits s'accumulaient.

Le problème économique et social apparaît dans toute sa grandeur, mais aussi avec les difficultés, les complications qu'entraîne une civilisation qui ne cesse de reculer l'horizon des découvertes scientifiques et d'en rechercher les effets *positifs et pratiques*.

Il s'ensuit que, pour ne point déchoir, chaque nation qui travaille, qui produit, doit s'efforcer de rapprocher le plus possible la matière première des lieux où elle sera appropriée à sa destination industrielle ou commerciale, et ensuite des pays du dehors où l'on puisse écouler le trop plein des produits.

On avait pu croire un instant que les chemins de fer suffiraient à cette tâche, au moins sur le premier point. Les faits prouvent le contraire, en ce qui concerne la Belgique. Disons cependant qu'en Angleterre certaines voies ferrées ont lutté avec avantage contre les voies navigables. Forcée nous est de borner nos observations à l'état de choses actuel, à l'exploitation telle qu'elle fonctionne chez nous.

De là, une évolution dans les idées : on s'est demandé, après les épreuves, les expériences faites sur les chemins de fer, après ces réductions de tarifs largement consenties, en présence de ces déficits dont depuis dix ans la suite n'a guère été interrompue, si les voies navigables ne seraient pas encore d'un puissant secours pour réaliser rapidement et économiquement les transports de certaines catégories de produits.

Des projets ont été élaborés : on connaît les sommes immenses consacrées au port d'Anvers, les travaux considérables effectués sur la Meuse. Le canal maritime de Gand-Terneuzen apporte à la capitale de la Flandre orientale un accroissement sensible de transports ; le canal de Charleroi à Bruxelles, dont la dépense a été plusieurs fois amortie, est en voie d'approfondissement et d'élargissement.

Des crédits ont été alloués, d'accord avec les villes de Bruxelles, Malines et Louvain, pour l'étude du réseau des canaux brabançons.

La Belgique possède une vaste plaine maritime ; le flux des marées se fait sentir jusqu'aux portes de la capitale. De l'avis des hommes les plus compétents, des ingénieurs les plus distingués, la conformation topographique de toute cette zone se prête sans efforts à l'établissement de ports intérieurs qui sont une

garantie d'avenir et de développement pour le commerce et l'industrie d'un peuple.

Le mouvement en faveur des exportations, stimulé par une haute et intelligente impulsion, tend à s'accroître : la crise intense que nous venons de traverser, et qui n'est point calmée, est un enseignement. Or, si l'on veut créer des débouchés et rayonner au dehors, il est pratique d'établir d'abord les voies de communication les moins coûteuses sous tous les rapports.

Les canaux maritimes affluant à nos centres les plus peuplés, dans nos agglomérations les plus productrices, contribueraient puissamment à la solution de ce problème.

Les canaux brabançons, d'après les études auxquelles il a été procédé, notamment par M. l'ingénieur Colson, sont d'une exécution facile : la dépense n'a rien d'exagéré, eu égard aux résultats à obtenir et aux sacrifices que le trésor s'est imposés pour des travaux similaires, ainsi que cela résulte des tableaux ci-dessous.

L'heure est venue de compléter ainsi le réseau de nos voies navigables, d'appliquer le système suivi pour les chemins de fer, et de s'entendre avec les villes de Bruxelles et de Louvain pour que leurs canaux et certains cours d'eau qui les alimentent, ne relevant pas encore entièrement du domaine public, deviennent la propriété de l'État. Il est à considérer que les pays limitrophes déploient la plus grande activité pour améliorer leur système de voies navigables.

Le vaste programme élaboré, en 1879, par M. de Freycinet, comprend divers canaux destinés à jouer un rôle important : la France perfectionne ses ports situés le long des côtes et établit des ports à l'intérieur.

Les travaux exécutés à la Seine, les projets mis il y a quelques années en adjudication pour relier le Havre et le Pas-de-Calais à Paris, les projets de canaux de jonction de la Meuse à l'Escaut, de l'Océan à la Méditerranée, tout dénote, de la part de nos voisins, l'intérêt puissant qu'ils attachent à leur réseau hydraulique.

L'Allemagne ne reste pas davantage indifférente et se préoccupe de l'exécution prochaine d'un canal à grande section de la Meuse au Rhin.

Donc, autant de voies nouvelles créées à nos frontières pour lutter contre nos produits et nous susciter les plus puissantes concurrences.

Si nous franchissons les mers, nous voyons un pays, comme le Canada, moins peuplé que le nôtre, voter une dépense de 230 millions pour relier l'Océan aux principales villes intérieures, s'imposer ainsi des travaux gigantesques pour détourner, au profit de son territoire, des transports qui suivent jusqu'à présent d'autres parcours.

Dût la Belgique faire un suprême effort, recourir à une sorte d'emprunt national, elle est tenue, pour se soustraire à une inévitable décadence, de se montrer attentive aux travaux des autres peuples, de rivaliser avec eux et de faire en sorte que ses produits se répandent au-delà des océans, où ils ne pénètrent guère qu'en minime proportion et la plupart du temps sous des pavillons étrangers.

Il n'est pas sans intérêt de connaître, par province, le détail des recettes et dépenses sur nos voies navigables de 1830 à 1880.

	Dépenses.	Recettes.
Anvers fr.	74,285,000	2,800,000
Flandre orientale	48,700,000	5,200,000
Liège	42,000,000	3,100,000
Hainaut	37,450,000	56,000,000
Ports d'Ostende et autres	31,200,000	
Flandre occidentale.	27,700,000	3,000,000
Namur	23,740,000	9,000,000
Limbourg.	14,100,000	5,400,000
Brabant	13,800,000	16,800,000

Il s'en suit que le Brabant, en ce qui concerne les dépenses hydrauliques, ne figure pas même pour un vingtième dans leur répartition, alors que les recettes ont plus que couvert les sommes qui lui ont été affectées, que sa population est de près d'un cinquième du pays entier et qu'il est admirablement situé pour faciliter le mouvement général de nos transports.

C'est avec une vive satisfaction que la section centrale a appris la mise en adjudication prochaine (19 mai) des travaux du canal de Mons à Thieu; le tunnel du canal de Charleroi ne tardera pas à être en pleine exécution.

Les travaux d'élargissement des écluses sont entamés et nul doute qu'à bref délai il ne soit procédé à l'adjudication des ascenseurs destinés à rendre à la navigation des services inestimables.

Le service des canaux et rivières a donné lieu aux questions ci-après :

Demande de la section centrale.

La question de la corruption des eaux du Haut-Escaut par les résidus et les déjections des fabriques françaises a-t-elle fait l'objet d'un nouvel examen ?

Quelles mesures compte-t-on prendre à ce sujet ?

Réponse du Gouvernement.

Depuis la note fournie à la Chambre des Représentants et reproduite à la page 18 du rapport portant le numéro 225 des documents parlementaires de la session de 1880-1881, la situation est à peu près restée la même.

La commission internationale qui a été instituée par arrêté de M. le préfet du département du Nord, en date du 7 juin 1881, à l'effet de poursuivre la solution des questions que comporte l'épuration des eaux du ruisseau de l'Espierres, devait, aux termes de l'article 8 de cet arrêté, terminer ses travaux dans le délai de six mois, à partir de sa constitution.

Le Gouvernement belge n'a pas été informé, jusqu'ici, si la commission a accompli sa tâche et, dans l'affirmative, quelles conclusions elle a formulées.

Des renseignements viennent d'être demandés à ce sujet.

Demande de la section centrale.**Réponse du Gouvernement.**

Le Gouvernement belge saisit du reste toutes les occasions qui se présentent pour renouveler ses légitimes réclamations et, tout récemment encore, il a itérativement insisté pour que le Gouvernement français, qui ne dénie du reste aucune de ses obligations, les accomplisse enfin sans plus de retard.

Au moyen du crédit de 100,000 francs alloué à l'article 15 de la loi du 14 août 1881, il sera exécuté sur le territoire belge, certains travaux qui consisteront notamment dans l'agrandissement de quelques débouchés insuffisants et dans le creusement d'une dérivation du ruisseau de l'Espierres, entre les siphons de Saint-Léger et d'Evregnies.

Ces travaux, qui ne tarderont pas à être adjugés, et l'entretien régulier du lit du ruisseau auront pour résultat de diminuer la fréquence des débordements, qui laissent sur les terrains riverains de l'Espierres, une boue noire et infecte. Ces travaux, des plus utiles au point de vue des propriétés riveraines, n'empêcheront pas cependant la corruption des eaux de l'Espierres ni de celles de l'Escaut.

Le Gouvernement français a seul le moyen et le devoir d'apporter au mal un remède radical.

Il est fâcheux qu'une décision ne soit pas encore intervenue. Les études, les expériences se poursuivent depuis longtemps; les moyens à employer pour éviter l'infection ne sont plus un secret scientifique: leur application n'offre point de difficultés.

Nous aimons à croire que l'administration française se pénétrera des règles du bon voisinage et que, l'an prochain, la section centrale n'aura plus à formuler d'observations sur ce point.

Demande de la section centrale.**Réponse du Gouvernement.**

L'administration poursuit-elle l'étude de la transformation des canaux reliant à la mer nos principaux centres? Quels sont

L'administration ne perd pas de vue l'étude de la transformation des voies de navigation reliant les principaux centres

Demande de la section centrale.

les résultats de l'examen auquel il a été procédé par la commission chargée d'apprécier le projet de Bruges port de mer, et par les ingénieurs appelés à donner leur avis sur le réseau des canaux brabançons?

Réponse du Gouvernement.

industriels du pays à nos ports maritimes.

Ainsi elle s'occupe activement de la rédaction du projet de mise à grande section du canal de Charleroi à Bruxelles et d'un canal de Mons aux embranchements du canal de Charleroi, qui doivent donner aux trois bassins houillers du Hainaut des facilités nouvelles pour le transport de leurs produits vers Anvers. — Une partie importante des travaux à exécuter a déjà même été adjugée et d'autres travaux, non moins importants, ne tarderont plus à l'être également.

D'un autre côté, la construction de nombreuses gares d'évitement sur les canaux de Liège vers Anvers, ainsi que l'établissement récent d'une ligne télégraphique le long de ces canaux, permettront sur cette voie une navigation plus active, et amélioreront dans une proportion notable la situation de l'importante industrie des transports entre Liège et Anvers.

Enfin l'amélioration de la communication de Gand avec la mer se poursuit avec une grande activité. Elle est terminée sur le territoire de la Belgique en ce qui concerne le canal proprement dit; on a mis la main à l'œuvre sur le sol des Pays-Bas, et la construction de l'avant-port de Gand est entamée.

Quant à la question d'une communication directe de Bruges à la mer, la commission instituée pour l'examen du projet présenté par M. De Maere-Limander, a terminé son travail et nommé son rapporteur. Ce travail sera incessamment publié.

En ce qui concerne les canaux brabançons, l'administration doit faire observer que l'on a donné ce nom à des canaux concédés aux villes de Bruxelles et de Louvain. Il ne lui appartient pas d'étudier en ce moment les améliorations dont ils sont susceptibles.

La section centrale verrait avec bonheur aboutir tout projet dont la conséquence serait de réveiller la vieille cité de Bruges de sa décadence séculaire, de la tirer de sa torpeur et de faire participer davantage sa population à l'activité du travail national.

Nous connaissons bientôt le résultat des travaux officiels de la commission instituée pour examiner les plans élaborés par un praticien de haute valeur, M. De Maere-Limmander.

Une commission pourrait être aussi nommée pour la question des canaux brabançons : son travail, facilité par les études déjà faites, serait promptement achevé.

Nous savons parfaitement que les canaux de Bruxelles et de Louvain au Rupel sont la propriété de ces deux villes qui, à d'autres époques, ont pris une initiative hardie qui a eu d'heureux résultats pour la prospérité du pays.

Il appartient à l'administration d'étudier, à bref délai, les perfectionnements dont ces voies navigables sont susceptibles : en effet, le canal de Willebroek n'est, en définitive, que la continuation du canal de Charleroi, à l'amélioration duquel des sommes immenses vont être consacrées.

Ces travaux ne produiront tous leurs effets utiles que si le plan d'ensemble signalé par les autorités les plus compétentes est exécuté — sinon, le trafic se heurte à des solutions de continuité : des lacunes font tache dans un réseau dont toutes les parties ne seraient pas ramifiées comme il convient. Cela est si vrai, que la Chambre elle-même a alloué des subsides pour l'étude d'une question dont l'importance majeure se révèle quand on suit, sur les cartes dressées à cet effet, le mouvement progressif des transports et les concurrences qui nous menacent.

Tout doit être soumis à l'étude en matière de voies navigables? Pourquoi faire une exception à ce sujet, alors que des centaines de millions ont été absorbés par des rachats de voies ferrées et que l'intérêt du Brabant et du Hainaut, nos deux provinces les plus importantes, est directement en jeu? Ne pas réaliser l'ensemble, c'est fatalement frapper de stérilité, au moins en partie, les dépenses qui auraient été faites.

Demande de la section centrale.

Ne convient-il pas de rendre les tarifs uniformes sur nos voies navigables et d'organiser le service de jour et de nuit sur les canaux les plus fréquentés? Y a-t-il des négociations en voie pour la reprise des canaux qui ne font pas encore partie du réseau de l'État?

Réponse du Gouvernement.

La loi de 1865 a apporté déjà une certaine uniformité dans les tarifs des droits perçus sur la navigation. Le Département s'est préoccupé, en outre, très vivement depuis un certain temps, de la suppression de toutes les taxes locales qui grèvent la navigation. Il entre dans ses intentions de persévérer dans cette voie; mais le desideratum de l'uniformité complète ne pourra être obtenu que lorsqu'une solution sera intervenue au sujet des questions que le Département des Travaux Publics

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

ne peut résoudre sans le concours de celui des Finances, qu'elles intéressent directement.

L'article 6 du règlement général de police et de navigation prévoit l'autorisation, pour le batelage, de naviguer la nuit. Cette autorisation est donnée dans tous les cas où le Département reconnaît l'utilité de la mesure. On ne pourrait l'étendre à toutes les voies navigables sans doubler à peu près le nombre d'agents préposés à la manœuvre des ponts et écluses ; or, il est douteux que l'industrie des transports en profiterait généralement, actuellement du moins, car elle ne pourrait le faire qu'en doublant aussi le personnel qu'elle exploite. Ce n'est que sur quelques voies ou dans des circonstances exceptionnelles que la mesure pourrait présenter une utilité sérieuse, et, comme on l'a dit, rien n'empêche qu'elle soit prise dans ces cas.

L'article 6 du règlement général est rédigé comme suit :

« En général et sauf les dérogations indiquées ci-après, la navigation ne peut se faire en dehors des heures suivantes, savoir : pendant le mois de

janvier	de 7 h. du mat. à 5 h. du s.	
février	de 6 1/2 —	6 —
mars	de 6 —	7 —
avril	de 5 —	7 1/2 —
mai	de 4 —	8 1/2 —
juin	de 4 —	9 —
juillet	de 4 —	9 —
août	de 4 —	8 —
septembre	de 5 —	7 1/2 —
octobre	de 6 —	6 1/2 —
novembre	de 6 1/2 —	5 1/2 —
décembre	de 7 —	5 —

« Toutefois, aux écluses qui limitent les biefs soumis à l'influence de la marée, le passage des bateaux peut commencer à trois heures du matin, pendant les mois de juin et de juillet.

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

» Les ingénieurs en chef peuvent autoriser et même rendre obligatoire la navigation, en dehors des heures qui viennent d'être indiquées, lorsque les bateaux encombre les biefs, notamment à l'approche et à la suite des chômages.

» Notre Ministre des Travaux Publics peut en outre, autoriser, par arrêté spécial et d'une manière générale, la navigation de nuit, sur les voies navigables ou parties de voies navigables sur lesquelles il jugera la mesure utile ou opportune.

» Il fixe les conditions de cette autorisation. »

Certes, d'utiles modifications ont été apportées par l'administration actuelle au régime de nos voies navigables.

Les statistiques, les documents officiels récemment publiés ont jeté un jour nouveau sur ces intéressantes questions et il faut en savoir gré aux inspireurs comme aux auteurs de ces remarquables publications.

C'est avec satisfaction que la section centrale a reçu les renseignements contenus dans cette réponse.

Il reste cependant exact que trop de variété existe dans le tarif des péages : notre navigation est sujette encore à plus de trente tarifs différents, avec cette singulière anomalie que les prix sont souvent plus élevés sur les voies qui rapportent davantage et ont amorti les frais de premier établissement.

Aucune indication ne nous est donnée relativement aux canaux brabançons.

Déjà, l'an dernier, la section centrale a insisté sur l'urgence d'aviser à des mesures définitives pour la jonction des canaux de Charleroi et de Willebroeck et la construction des ponts destinés à relier le boulevard d'Anvers au boulevard Léopold II.

Toute une population d'environ cinquante mille âmes, sur le territoire de Molenbeek-Saint-Jean, commune depuis trop longtemps déshéritée, a le plus vif intérêt à voir se résoudre ces difficultés qui se sont plus ou moins multipliées : ici encore, c'est une mesure d'ensemble qui s'impose, faute de quoi l'on court risque de se perdre et de s'attarder dans les détails.

La reprise par l'État de la Senne, le paiement de ce qui reste dû à la ville de Bruxelles pour les travaux d'assainissement, le rachat du canal, les installations nouvelles, tous ces points se trouvent étroitement confondus et l'un ou l'autre ne peut être entamé que d'après les données d'une conception générale.

Le moment est venu de sortir des tâtonnements, des avant-projets, de négociations commencées puis interrompues, pour passer aux actes.

Les exemples des nations voisines et d'outre-mer sont de nature à stimuler notre prévoyance et le zèle de l'administration.

Demande de la section centrale.

Quels sont les résultats des études qui ont dû être faites en vue de rechercher quels travaux devraient être effectués pour remédier aux inondations de la Senne?

Quelles mesures l'administration a-t-elle l'intention de prendre pour améliorer le régime de ce cours d'eau qui sert à l'alimentation d'un canal ?

Réponse du Gouvernement.

La Senne n'étant ni navigable ni flottage, c'est en principe aux administrations provinciales qu'il incomberait d'améliorer son régime. Toutefois, en présence des vives réclamations qui se sont produites dans ces dernières années, le Gouvernement a chargé de l'étude de la question, M. le directeur général Maus qui a fait partie, dès l'origine, de la commission instituée pour l'examen des questions relatives à la Senne.

M. Maus a présenté récemment un mémoire résumant l'étude d'ensemble du projet en question.

Le comité permanent consultatif des Travaux Publics a commencé l'examen de ce mémoire. Il attend, pour se prononcer définitivement, qu'il ait sous les yeux les autres pièces du projet et notamment les profils en long et en travers ainsi que les calculs justificatifs.

Le Département a donc tout lieu d'espérer qu'il sera très prochainement en position d'adresser, au sujet de ces travaux, une communication aux provinces intéressées.

Le Gouvernement qui a toujours témoigné de sa vive sollicitude pour les travaux en question, a déjà demandé et obtenu des Chambres législatives, par la loi du 14 août 1881, un premier crédit de 500,000 francs, comme subside pour les travaux d'amélioration de la Senne.

Il semblait résulter des déclarations faites l'an dernier, qu'un projet complet serait déposé dans le courant de la session actuelle.

Dès 1865, une commission d'ingénieurs, après de longues études, avait dressé des plans d'ensemble. Diverses considérations auxquelles les riverains d'amont et d'aval de la ville de Bruxelles sont restés étrangers, firent exécuter une partie des plans contrairement aux règles de l'art en matière hydraulique. C'est par l'aval que les travaux eussent dû s'entamer.

Les riverains d'aval, sur tout le parcours où la rivière n'a pas été rectifiée, où

les plans primitifs n'ont pas été observés, sont exposés à des inondations plus fréquentes que jamais ; ils sont victimes d'une situation vraiment exceptionnelle : la Senne a des débordements alors que le fléau des crues extraordinaires ne sévit nulle part ailleurs. Aussi, les propriétés, depuis les faubourgs de Bruxelles jusqu'au Sennegat, ont-elles souffert des dégâts réitérés, qui les déprécient de plus de 30 p. % à certains endroits.

Exiger l'entente préalable des provinces, d'une foule de communes, pour la plupart dépourvues de ressources, ce serait ajourner indéfiniment des mesures nécessaires en vue de conjurer d'inévitables catastrophes.

La Senne est peut-être la seule rivière traversant une agglomération de cinq à six cent mille âmes, qui reste soumise au régime qui a frappé d'impuissance tous les efforts faits en vue de prévenir des inondations passées à l'état chronique.

Des cours d'eau se trouvant dans des conditions moins dignes d'intérêt, ont été successivement repris par l'État.

Certes, la section centrale approuve fort le Gouvernement d'avoir, par la loi du 14 août 1881, sollicité un premier subside de 500,000 francs en vue d'améliorer la Senne ; mais, n'y a-t-il pas à considérer que jusqu'au xvi^e siècle, la Senne était navigable ; que de nombreux bateaux la remontaient jusqu'au cœur de Bruxelles ; que si, en fait, elle a perdu son caractère de navigabilité, c'est que, d'une part, la ville a entrepris, à ses risques et périls, la construction du canal de Willebroeck, que d'autre part, près de trois siècles plus tard fut creusé le canal de Charleroi, et que ces deux voies navigables sont en partie alimentées par les eaux de la Senne ?

Si, dès Philippe le Bon, des concessions furent octroyées par le souverain à la ville, sur le lit de la rivière, les diverses chartes n'attestent pas moins qu'elle est restée un bien domanial et que le souverain n'a jamais renoncé à ses droits de propriété du cours d'eau. Aucun acte d'aliénation n'est intervenu.

Il serait peu équitable de faire assumer à cet égard de nouvelles charges par la ville de Bruxelles, qui a déjà consacré à ces travaux plus de dix-huit millions.

La Senne n'est plus, en réalité, qu'un affluent de canaux qui desservent les intérêts généraux du pays. Il est à noter aussi qu'un dommage réel est causé à la ville, propriétaire du canal de Willebroeck, par l'établissement d'un pont de chemin de fer sur le Ruppel, en aval de la dernière écluse. Des plaintes très vives se sont élevées à ce propos. La navigation se trouve fréquemment interrompue et de sérieuses entraves sont apportées au commerce maritime. En effet, la circulation des trains sur la ligne d'Anvers à Bruxelles, par Boom, nécessite à chaque instant l'ouverture du pont ; les bateaux en vue à l'heure où la marée est sur le point de descendre, perdent un temps précieux et se voient souvent obligés d'attendre la marée suivante : de là des frais de chômage qui se chiffrent par des centaines de francs, pour les navires d'assez fort tonnage, et détruisent toute l'économie d'un transport.

Cette situation appelle un prompt remède.

En ce qui concerne la Senne, il est regrettable que le comité consultatif n'ait pu encore être saisi des profils en long et en travers, ainsi que des calculs justificatifs. Des explications plus satisfaisantes nous seront sans doute fournies. Nous

ne saisissons pas, en effet, comment un mémoire a pu être soumis aux délibérations du comité, sans être accompagné des documents qui en sont l'accessoire obligé.

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER.

Avant d'examiner les amendements proposés et mis en regard des crédits alloués pour 1881, nous croyons utile d'exposer les faits principaux de l'exploitation.

Voici le tableau :

	1877	1878	1879	1880	1881
Longueur exploitée au 31 décembre . (Kilom.).	2,457	2,403	2,586	2,792	2,888
Importance du service de nuit . . . (Id.) .	732	732	792	981	1,009
Part des frais d'exploitation due spécialement à l'effet des rampes. } Rapport.	12. "	12.27	13.78	14.75	15.23
Points d'échange (Nombre).	44	49	50	56	59
Stations (Id.) .	460	509	565	582	605
Machines (Id.) .	1,066	1,093	1,189	1,267	1,463
Voitures et wagons (Id.) .	33,395	34,398	35,728	39,150	42,142
Parcours des trains (Kilom.).	22,031,963	23,192,419	25,499,296	29,731,139	"
Id. des locomotives (Id.) .	31,638,529	33,394,731	36,454,494	41,648,286	"
Coût moyen de la locomotive-kilomètre . . .	3.07	3. "	2.85	2.77	"
Id. du train-kilomètre	4.41	4.32	4.08	3.87	"
Heures de feu	3,791,237	3,902,580	4,254,078	4,972,055	"
Fonctionnaires et employés . . . (Nombre)	5,421	5,531	5,607	6,219	5,740
Agents de la voie. { Surveillance . (Id.) .	5,366	5,481	5,968	6,702	7,080
{ Entretien . . (Id.) .	2,930	3,023	3,340	3,685	4,257
Machinistes et chauffeurs (Id.) .	1,855	1,878	1,992	2,366	2,616
Serre-freins, nettoyeurs et manœuvres (Id.)	1,463	1,470	1,603	1,852	2,147
Ensemble du personnel (Id.) .	23,806	20,276	30,473	34,163	36,265
Voyageurs (Id.) .	37,421,220	40,099,387	40,926,127	43,032,832	"
Grosses marchandises (Tonnes).	14,324,700	15,777,988	17,091,623	18,812,314	"
Recettes brutes	90,418,053	95,194,884	100,190,996	113,873,375	"
Transports gratuits et à prix réduits. { Somme payée	508,504	867,183	976,505	1,702,819	"
{ Réduction accordée	2,782,279	3,222,624	4,029,050	5,051,772	"
Dépenses d'exploitation. { Redevances aux compagnies	3,761,685	3,964,484	4,120,424	5,004,422	"
{ Frais d'exploitation	35,319,535	37,215,952	39,178,192	67,836,089	"
{ Charges financières	37,537,104	37,889,202	40,233,839	41,977,063	"

Demande de la section centrale.

Quels sont les résultats de l'exploitation des chemins de fer au 31 décembre 1881 ? (Résumé.)

Réponse du Gouvernement.

Les résultats de l'exploitation de 1881 peuvent se résumer comme suit :

Recette brute . . . fr. 113,456,169
Dépenses d'exploitation. 71,345,420

Recette nette de tout le réseau fr. 42,110,749

Part des compagnies dont l'État exploite les lignes 4,970,000

Recette nette de l'État fr. 57,140,749

En comparant les résultats des deux derniers exercices on constate :

	1880.	1881.	Différences.
Longueur moyenne exploitée.	2,702 kilom.	2,841 kilom.	+ 139 kilom.
Recette brute . . .	113,873,375	113,456,169	— 417,206
Dépenses d'exploitation.	67,830,089	71,345,420	+ 3,509,331
Recette nette. . . .	46,037,286	42,110,749	— 3,926,537
Part des compagnies.	5,004,122	4,970,000	— 34,122
Recette nette de l'État.	41,033,164	37,140,749	— 3,892,415

La section constate que le compte-rendu de l'exercice 1880 mentionne une recette nette de fr. 42,195,275-69. Le tableau ci-dessus la réduit à 41,033,164 francs. Les charges s'élevaient à fr. 41,977,063-20. D'où proviennent ces différences?

Pour 1881, 139 kilomètres en plus étant exécutés, les charges seront d'environ 44 millions. La recette a été de 42,110,749 francs y compris les 4,970,000 francs formant la part des compagnies dont l'État exploite les lignes (*).

1^{re} SECTION. — SERVICES COMMUNS.**ART. 56. Traitements et indemnités.**

Le crédit est porté de 676,240 à 745,225 francs, soit, en plus, 68,985 francs.

Cette somme doit s'appliquer presque exclusivement à la création de nouveaux emplois se rattachant à la haute surveillance, au service général.

Il est difficile de se prononcer, en pleine connaissance de cause, sur cette

(*) L'Exposé de la situation du Trésor, au 1^{er} janvier 1882, vient d'être distribué.

Le déficit pour 1881 serait de fr. 6,259,982-57, dont une part de fr. 4,861,725-48 incomberait au chemin de fer : l'Exposé attribue cette circonstance à la plupart des causes qui sont indiqués par la section centrale.

L'Exposé reconnaît, pour 1880, un boni de 248,212 francs au profit du chemin de fer.

augmentation du personnel au moment où le réseau s'accroît, se développe chaque jour pour faire face à des nécessités plus grandes.

Les résultats que la fin de l'exercice nous révélera permettront peut-être de mieux apprécier l'efficacité de ces dépenses ; elles ne sont guère définies : des services, des études d'ordre général, la haute surveillance revêtent un caractère vague et peu précis ; cela peut impliquer ou un travail excessif ou une besogne aussi réduite que possible.

Chaque branche de service étant organisée, outillée, disciplinée pour l'exécution, il est certain que l'œuvre de la haute administration doit tendre à se simplifier ; dans les plus colossales entreprises dues à l'initiative privée et où tous les rouages sont agencés comme peuvent l'être les appareils mécaniques de la plus vaste usine, peu de maîtres suffisent pour veiller à *la régularité des opérations et assurer le bénéfice*.

ART. 57. *Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.*

L'augmentation de 6,650 francs ne donne lieu à aucune observation.

L'intérêt principal de l'exploitation réside dans les services d'exécution.

Le personnel se trouve-t-il proportionné dans les diverses branches de l'administration à ce qu'exigent les nécessités, *n'y a-t-il pas trop d'un côté, trop peu de l'autre ?*

Le réseau comprend	22	stations de 1 ^{re} classe ;
	35	— de 2 ^e —
	99	— de 3 ^e —
	186	— de 4 ^e —
	174	— de 5 ^e —

C'est dans les stations surtout que se concentrent les mouvements, la plus grande somme d'activité, l'ensemble des opérations et transactions relatives à l'exploitation.

La surveillance doit s'y montrer attentive aux moindres détails : les agents, depuis le garde-excentrique jusqu'au chef de gare, assument tous des responsabilités plus ou moins graves.

L'administration supérieure se compose de :

5	administrateurs,
4	inspecteurs généraux,
9	directeurs d'administration,

avec un nombreux personnel sous leurs ordres.

Le personnel technique compte :

31	ingénieurs, directeurs et chefs de service ;
235	ingénieurs, sous-ingénieurs, chefs de section et sous-chefs.

Enfin, le personnel administratif proprement dit :

30	directeurs et inspecteurs, chefs de service ;
65	contrôleurs ;
75	vérificateurs ;
15	chefs de division pour les directions ;
98	chefs de bureau ;
et 100	commis-chefs.

Il est à remarquer que parmi ces fonctionnaires figurent à peine 10 chefs de bureau et 20 commis-chefs dans les stations de 1^{re} et de 2^e classe où le travail se déploie dans toute son intensité : c'est là que s'effectue la plus grande partie des recettes et des dépenses, que le public afflue, que les réclamations les plus fréquentes se produisent.

Est-il indispensable qu'à chaque ingénieur ou agent du service actif corresponde en quelque sorte un agent administratif et même davantage ?

Cette situation mérite d'être sérieusement examinée, d'autant plus que le personnel du service actif est généralement astreint aux plus rudes corvées et jouit de moins de jours de repos et de congé ; ils ne sont pas appelés comme les autres à bénéficier des dimanches, jours de fêtes et de fermeture des bureaux fixés pour certains services.

L'ensemble des services se décompose comme suit :

1 ^o Pour les voies et travaux,	11 groupes.	—	Chefs de service et adjoints.
2 ^o Traction et matériel,	7 districts.		Id.
3 ^o Exploitation,	11 groupes.		Id.
4 ^o Service des recettes,	3 circonscriptions.		Id.
5 ^o Chauffage,	1 chef de service avec adjoints.		
6 ^o Éclairage,	1	—	
7 ^o Voitures,	1	—	
8 ^o Approvisionnements,	1	—	

De nombreuses questions se rapportent d'une façon quelconque à toutes ces branches diverses.

L'État, plus que tout autre, a pour obligation impérieuse de faire régner la justice distributive dans toute l'administration, de répartir équitablement le travail, les traitements, les salaires, d'éviter tout genre de rémunération ou de faveur qui peut donner suite à l'arbitraire.

Quand on consulte les chiffres, les relevés des primes, indemnités, frais de déplacement, il semble que certains services semblent plus favorisés que d'autres, que la balance n'est pas égale. En 1881, il a été alloué de ce chef 1,085,254 francs dont fr. 345,954-48 pour déplacements, *ce qui constitue en grande partie une indemnité déguisée*, puisque les fonctionnaires et agents sujets au déplacement, se trouvent, en général, au centre de leurs opérations, que les groupes sont de plus en plus fractionnés, et que les parcours, *du reste gratuits*, sont restreints.

La distribution des indemnités, quoiqu'on fasse, soulève des récriminations, provoque des abus.

Il serait peut-être préférable de les convertir en augmentations de traitements pour les agents méritants qui se sont signalés par de réels services, par leurs capacités.

La perturbation jetée dans les services par l'adjonction des lignes rachetées et des voies nouvelles, l'admission au service de l'État d'une série d'agents attachés aux compagnies, ont contribué à créer des inégalités choquantes.

Pour les fonctionnaires un seul cadre existe.

Les commis ont des cadres distincts, en sorte qu'un avancement rapide est

assuré à ceux qui sont versés dans les services appelés à prendre le plus d'extension.

Par la force des choses, malgré les promotions nombreuses qui ont eu lieu l'an dernier, le *service d'exploitation est placé dans un état d'infériorité relative.*

Demande de la section centrale.

Quelles sont les sommes allouées en 1881 pour frais de déplacement et primes?

Réponse du Gouvernement.

On a payé en 1881, pour frais de déplacement, aux fonctionnaires astreints à voyager par la nature de leurs attributions, une somme de fr. 345,954 48

En primes la dépense est :

— Au personnel des stations et des trains (gardes) pour régularité de la marche des trains (l'allocation budgétaire) fr. 330,000 »

— Aux machinistes, chauffeurs, serre-freins et lampistes, pour économie de consommation et régularité dans la marche des trains (l'allocation budgétaire). fr. 409,300 »

Fr. 739,300 »

Fr. 1,085,254 48

La section centrale désire savoir, en outre, s'il est exact que les primes de régularité aient été réduites : des mesures ayant effet rétroactif ne sauraient se justifier, si elles avaient pour effet de diminuer le profit des agents qui ont accompli leur tâche à l'entière satisfaction de l'administration.

On a souvent fait remarquer, avec raison, ce qu'offrait de particulièrement intéressant la position de certains gardes et machinistes qui sont astreints à un travail excessif.

Les tableaux des heures de service nous prouvent que nombre de ces agents sont en activité pendant seize à dix-sept heures : des circulaires ont mis en évidence cet abus et enjoint aux chefs de service d'user de tous les moyens en leur pouvoir pour en prévenir le retour.

Il s'est maintenu jusqu'à présent, mais la section espère qu'il disparaîtra dans un avenir peu éloigné. C'est à la fois *une question de sécurité pour le public, d'humanité pour ces agents, en prise avec un travail excessif, et un danger continu.*

2^e SECTION. — VOIES ET TRAVAUX. CONSTRUCTIONS NOUVELLES.ART. 62. *Traitements et indemnités.*

Les dépenses en plus, prévues pour 1882, s'élèvent à 76,425 francs.

L'augmentation du personnel a pour cause le développement des lignes nouvelles qui viendront, jusqu'à concurrence de 112 kilomètres, s'adjoindre au réseau dans le cours de l'exercice.

Le service des voies et travaux est subdivisé en onze groupes distincts ; on a créé, en outre, un service des constructions nouvelles.

Nous ne saurions trop recommander, à ce dernier point de vue, de procéder avec un soin minutieux à l'élaboration des plans préalables aux adjudications.

En matière de bâtiments surtout, il est possible d'éviter ces modifications, ces remaniements qui sont souvent une source de difficultés, de retards ou de conflits avec les entrepreneurs ; si la nature du sol a été constatée par des sondages suffisants, si, dès la mise en adjudication, tous les plans, dessins et profils ont été dressés et qu'il y ait concordance parfaite entre eux et les énonciations des devis, tout permet de supposer que les travaux se poursuivront avec ordre et économie et que les crédits ne seront point dépassés.

Pendant l'exécution, il convient que, tout au moins, les chefs de section, dès qu'il s'agit d'une entreprise de quelque importance, visitent chaque jour les travaux, se rendent compte des imprévus, entendent les observations ou réclamations de l'entrepreneur, de telle sorte que tout fait pouvant éventuellement donner lieu à contestation soit immédiatement établi : il ne faut pas que de simples surveillants, ne possédant point parfois les notions les plus élémentaires de l'art de la construction, soient appelés à donner des ordres ou à tenir des attachements qui requièrent des aptitudes dont ils seraient dépourvus.

ART. 63. *Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois.*

La majoration, par rapport à 1881, si l'on a égard à la charge extraordinaire de 347,500 francs. votée pour cette année, est de 1,800 francs seulement ; mais elle devient permanente et se motive par les considérations qui précèdent.

C'est ainsi que s'expliquent aussi les augmentations relatives au matériel fixe tenant à la voie, à la location de locaux et à la création de nouveaux bureaux de marchandises.

Pour faciliter les transports et rendre moins onéreuses les conditions d'embarquement et de débarquement des marchandises, des conditions nouvelles ont été réglées pour la construction et l'exploitation des embranchements industriels aux stations des chemins de fer ; aux termes d'un arrêté du 25 octobre 1880, l'administration s'est chargée, en lieu des concessionnaires, de l'entretien des parties situées dans le périmètre des stations.

L'installation de moyens mécaniques de transbordement rapide devient une condition essentielle du développement du trafic avec nos voies ferrées.

L'arrêté du 25 octobre 1880 a simplifié les formalités relatives à l'instruction des

demandes en concession ; les redevances d'exploitation pour les raccordements ont été supprimés, les dépenses diminuées, les concessionnaires jouissent de la faculté d'user, pour l'établissement de leurs voies, de tous les matériaux susceptibles de recevoir une application rationnelle. Ces mesures pourraient être complétées.

Au 31 décembre 1880, il y avait 480 raccordements et 42 gares privées.

La longueur effective du réseau comprenait 1,257,369 mètres à double voie, 1,534,145 mètres à simple voie, soit 2,791,514 mètres.

Ce chiffre a atteint 2,882,000 mètres en 1881.

3^e SECTION. — TRACTION ET MATÉRIEL.

Les augmentations demandées sont de :

115,975	francs	du chef des traitements et indemnités ;
1,048,675	—	pour salaires des agents payés à la tâche, par journée ou par mois ;
155,500	—	pour les primes d'économie et de régularité ;
750,000	—	pour entretien, réparation et renouvellement du matériel ;

en tout 2,070,150 francs.

Le rapport de la section centrale sur les crédits supplémentaires, pour l'exercice 1881, a déjà fait connaître que le nombre des machines s'était élevé de 1,267 à 1,463 ; celui des voitures et wagons de 39,150 à 42,142.

Faut-il que l'augmentation des dépenses soit en raison directe du parcours kilométrique des trains et de l'effectif du matériel ?

N'y a-t-il pas défaut d'équilibre, dans une trop forte proportion, entre la quantité des transports et l'usage du matériel et l'effort de la traction ?

Nous n'ignorons pas que l'administration n'a cessé de se préoccuper de ces points si importants : mais, n'est-il pas à prendre des mesures plus énergiques encore pour diminuer les frais d'entretien et de réparation, empêcher les bris et accidents, éviter des déperditions de forces sans profit pour le trésor et pour le public ?

Quelques chiffres offrent à cet égard le plus vif intérêt.

Le travail des véhicules et des trains en transports de voyageurs et de marchandises, en 1880, a donné les résultats suivants :

VOYAGEURS.

Capacité moyenne des voitures (places) 40⁰.82.

Nombre moyen de voyageurs :

Par voiture-kilomètre	9 ⁰ .19
— train —	65 ⁰ .58
— voie —	383 ⁰ .307 voyageurs,
(longueur moyenne d'une ligne).	

Parcours moyen par voyageur 22⁰.80.

Le nombre des places occupées n'a été que de :

En 1 ^{re} classe	15.39 p. %.
— 2 ^e —	19.11 —
— 3 ^e —	26.11 —
Sur l'ensemble	23.22 —

MARCHANDISES.

Capacité moyenne des wagons (tonnes) 9.99.

Nombre moyen de tonnes :

Par wagon-kilomètre	5.80
— train —	92
— voie —	502,832 tonnes.

Parcours-kilomètre moyen d'une tonne . 70^k.48

Le rapport entre le nombre des tonnes-kilomètre transportées et la capacité des wagons a été de 43.31 p. %.

En résumé, le travail utile pour le transport des voyageurs n'atteint pas 28 p. %; il n'est que d'un peu plus de 40 p. % pour les marchandises.

Ce fait met en relief l'influence ruineuse que peuvent exercer, au point de vue des recettes, l'exploitation de certaines lignes, dont le trafic se réduit à peu de chose, ou la multiplicité des trains sur certains parcours.

Le crédit sollicité pour entretien, réparation et renouvellement du matériel atteint, à lui seul, 10,150,000 francs sans compter une série de dépenses réparties sur d'autres postes et qui viennent en définitive majorer cette catégorie de dépenses.

Il est intéressant, dans cet ordre d'idées, de se renseigner sur les accidents survenus, les bris et avaries de matériel, les conséquences pécuniaires qui en résultent, etc.

Le nombre des accidents, pendant la période si mouvementée de 1880, a été de 358; il était de 270 en 1879.

Aucun voyageur n'a été tué sur 43,032,882.

15 ont été blessés ;

13 contusionnés.

Parmi ces accidents figurent 131 collisions aux stations et 112 déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.

Raison de plus pour fortifier de plus en plus le service actif, pour recruter dans les stations un personnel d'élite et le traiter en conséquence.

91 accidents auraient pu être évités par une meilleure disposition des signaux ou appareils d'enclenchement.

21 par l'emploi du block-système.

Aussi, diverses demandes de crédit ont-elles été justifiées par ces considérations d'intérêt si puissant.

Le nombre des voyageurs transportés a monté de 40,545,605 en 1879, à 45,032,882 en 1880.

Il y a donc eu : 1 blessé par	2,868,859 voyageurs
1 contusionné par	3,510,222 —

Il a été payé de ce chef: en indemnités, . . fr.	593,766 45
en secours temporaires	116,150 »
en pensions	85,533 »

Les avaries en matériel roulant auraient été, d'après les relevés administratifs, de fr. 265,776 45

Ces sommes n'embrassent évidemment pas l'ensemble des dépenses provenant des accidents, bris, avaries, etc.

Nous comprenons qu'une statistique exacte n'est point sans difficultés ; mais à en juger par les frais d'atelier qui sont de 15 p. % du budget du chemin de fer, les chiffres précités ne s'appliquent qu'à une partie des conséquences dommageables dues à des accidents ; ce mot lui-même est élastique : il ne comprend sans doute pas, dans la pensée des auteurs du compte-rendu, ces détériorations, ces avaries qui se produisent sans collision, sans déraillement, sans accident proprement dit, par suite des manœuvres, de chocs trop violents, de tensions trop brusques, des conditions de chargement, etc., etc.

M. le Ministre des Travaux Publics a conçu la sage idée de faire établir pour les ateliers, une véritable comptabilité commerciale ; elle n'a pas encore reçu toute son organisation.

Les tableaux annexés au compte-rendu de 1880, ne fournissent pas toujours des renseignements précis ; ils laissent des points dans l'ombre et offrent certaines anomalies.

En prenant pour base les chiffres annexés à ces tableaux, nous avons établi les relevés ci-dessous ; à prendre les chiffres à la lettre, nous aurions à constater des différences de moyenne présentant des écarts considérables pour le prix de la main-d'œuvre dans les divers ateliers : les mêmes conditions de travail ne se retrouveraient pas dans chaque atelier et, d'année en année, dans le même atelier.

Quelques explications serviraient à jeter plus de lumière sur une branche du service qui absorbe des sommes aussi élevées.

Il est bien certain que, quels que soient le zèle et l'intelligence déployés par les fonctionnaires et agents, la discipline et l'ordre dans le travail, la rigoureuse justification des dépenses, l'État est inapte à produire aussi économiquement que l'industrie privée.

La question délicate à résoudre serait de savoir dans quelle mesure il s'écarte des moyennes atteintes, dans les entreprises analogues, par les grandes compagnies qui ne relèvent que d'elles mêmes.

Il ne faut jamais perdre de vue que l'État ayant à desservir les intérêts du

commerce et de l'industrie du pays, est amené à s'imposer des sacrifices contraires aux principes d'une exploitation guidée, surtout, par le souci des dividendes à distribuer.

Nous pouvons, en ce qui concerne le matériel citer des exemples, comme nous aurons à en invoquer sur d'autres parties du service.

On sait qu'au 1^{er} janvier 1881, une nouvelle convention a pris cours pour l'échange réciproque du matériel entre l'État belge et le Nord-Français.

Malgré certains avis contraires, il était à prévoir, et le fait fut signalé, que les effets de cette convention seraient négatifs en ce qui concerne les recettes, tout en étant profitables à de grandes industries.

En 1880, sous le régime de l'union internationale, le Nord-Français a payé à l'État :

Pour emploi de 251,879 wagons	fr.	1,550,637	»
soit fr. 6-15 par wagon.			

En 1881, la Compagnie a utilisé 268,113 wagons ; l'ancien tarif eût donc produit	fr.	1,648,894	95
--	-----	-----------	----

La Compagnie du Nord ne payant plus qu'à raison de fr. 4-26 par wagon, la recette a été de		1,142,804	35
--	--	-----------	----

soit un déficit de	fr.	506,090	60
------------------------------	-----	---------	----

D'autre part, d'après le règlement de l'union, l'État belge a payé en 1880, pour 129,745 wagons en parcours sur le Nord	fr.	502,737	92
---	-----	---------	----

Sur les mêmes bases, nous aurions eu à payer en 1881, pour 129,867 wagons	fr.	503,622	78
---	-----	---------	----

Nous n'avons payé que		412,120	27
---------------------------------	--	---------	----

soit un boni de	fr.	91,502	51
---------------------------	-----	--------	----

qui, déduit de	fr.	506,090	60
--------------------------	-----	---------	----

laisse un déficit de	fr.	414 588	09
--------------------------------	-----	---------	----

qui s'augmentera encore par cette circonstance qu'à partir du 30 septembre 1882, l'État belge est tenu d'assurer complètement le service des charbons au moyen de son matériel, en dehors de toute participation de la Compagnie du Nord.

Le déficit total sera de plus de 500.000 francs.

L'Est-Français vient à son tour de dénoncer la convention : nouvelle diminution de recettes pour usage du matériel.

Cependant, presque toutes les administrations étrangères se sont ralliées au système de l'union internationale.

Pendant l'exercice 1881, 5.200 wagons en plus ont été livrés à la circulation pour le transport spécial des charbons.

La convention étant révocable, nous avons à nous mettre en mesure de parer aux nécessités et de faire appliquer à nouveau le système généralement suivi.

La section n'hésite pas à déclarer qu'un bill d'indemnité devrait être accordé au Gouvernement s'il prenait la résolution, dictée par la prudence, de faire mettre immédiatement en adjudication les véhicules nécessaires.

Le tableau ci-après, dressé d'après le compte-rendu, donne un taux moyen, par journée, qui a besoin d'explication : elles seront sans doute fournies pendant la discussion.

La colonne (taux moyen) est le résultat des calculs de la section, de même que la comparaison des dépenses des divers ateliers.

La réponse ci-dessous à la demande adressée au Gouvernement par la section centrale, met davantage en relief ce qu'il y a d'obscur, de mal défini en cette matière : les chiffres contiennent de doubles emplois ; il y a des applications de prix qui échappent à un contrôle certain.

La réforme de la comptabilité, sous ce rapport, est d'une incontestable urgence.

Demande de la section centrale.

Comment explique-t-on les différences de moyennes dans le chiffre des dépenses faites aux divers ateliers de réparation telles qu'elles sont relevées dans le tableau du compte-rendu pour l'exercice 1880 ?

Réponse du Gouvernement.

Nous ne pouvons mieux répondre à la question posée, qu'en reproduisant le texte du chapitre V, page 59 du compte-rendu relatif aux chiffres de dépenses portés aux tableaux XLIII et XLIV, dont il s'agit.

Les annexes XLIII et XLIV ont pour but d'indiquer l'importance relative des ateliers du railway, au point de vue du travail général produit par chacun d'eux, c'est-à-dire, du nombre d'ouvriers employés, du nombre de journées de travail et de l'importance des dépenses effectuées.

On s'exposerait à des mécomptes si l'on attribuait aux chiffres publiés, la valeur de ceux d'un bilan commercial.

On ne peut non plus déduire des chiffres donnés dans ces tableaux, les prix de revient de l'entretien et des réparations du matériel roulant, car les ateliers et notamment les ateliers généraux, ne se bornent pas à réparer le matériel roulant ; ils sont, de plus, chargés de la confection et de la réfection du mobilier, comme aussi des outils, des engins de chargement et de déchargement des marchandises et des bagages, des appareils d'éclairage et de chauffage, du matériel d'incendie des stations ; des essais ; de la manutention des

Demande de la section centrale.**Réponse du Gouvernement.**

fournitures en réception; de l'entretien du matériel et des bâtiments et enfin, des dépenses de fabrication du fer, de l'acier remanié, du cuivre bronze, du laiton, etc., de la graisse, des couleurs, des vernis, de l'encre, des bâches, etc., etc.

Ces chiffres comprennent des doubles emplois quant aux frais effectués, en main-d'œuvre et en matières, pour les objets de rechange et d'approvisionnement d'ailleurs confectionnés dans les ateliers généraux. Ces objets figurent une seconde fois au compte des ateliers des lignes qui les mettent en œuvre et qui en tirent parti.

L'Administration a mis à l'étude un système de comptabilité qui permet d'établir des comptes réguliers de dépenses pour les différentes opérations du chemin de fer.

Les principes de cette comptabilité ont été adoptés; l'étude de leur mode d'application a été confiée à une commission d'organisation, dont le travail est très avancé.

Nous pouvons espérer aboutir pour l'exercice 1883.

Demande de la section centrale.**Réponse du Gouvernement.**

Des instructions ont-elles permis de réduire le travail parfois exagéré imposé à certains agents du service actif, tels que machinistes, chauffeurs, gardes, etc ?

Depuis assez longtemps l'administration s'est préoccupée des moyens d'éviter que certaines catégories d'agents fussent astreints à une durée excessive de présence. (La présence n'implique pas, d'ailleurs, un travail continu.) A différentes reprises elle a prescrit, aux chefs de service, de chercher à réduire cette durée et, en dernier lieu, elle a tracé la règle suivante :

1° Indépendamment du repos dont le personnel jouit pendant les heures de présence, lui assurer un repos non interrompu d'au moins huit heures ;

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

2° Réduire la durée de présence du personnel de nuit.

Des nécessités de service peuvent seules justifier des dérogations exceptionnelles à ces règles parfaitement établies et l'attention des chefs immédiats est attirée sur la responsabilité qu'ils encourraient si des accidents étaient provoqués par un excès de fatigue qu'une répartition convenable du travail aurait permis d'éviter.

Il n'est toutefois pas au pouvoir de l'administration d'empêcher absolument ces cas exceptionnels à moins de créer des dépenses excessives ; on ne peut en effet établir les cadres du personnel qu'à raison des besoins courants et non pas en vue de circonstances extraordinaires ou de courte durée.

Lorsque celles-ci se présentent, il faut que les agents dépassent, dans une certaine mesure, les limites ordinaires parce qu'il n'est pas possible de se procurer, en tout cas et sur l'heure, des agents au courant du service à exécuter.

D'autre part, la diversité des occupations que comporte l'exploitation des chemins de fer ne permet pas d'attribuer à chacun, dans la distribution du travail, des journées d'égale durée ou d'égale fatigue ; il s'en suit que certains agents doivent fournir un travail dépassant la moyenne. On remédie à cette inégalité en faisant alterner les journées trop prolongées avec des repos ou avec des journées moins rudes.

Lorsque les prestations dépassant la durée ordinaire prennent un caractère permanent, ainsi que cela s'est produit d'une manière assez sensible à la fin de 1881, on recourt à des extensions de personnel.

Personnel de surveillance et de la police de la voie.

Déjà à partir de 1879, les allocations relatives au personnel des voies et travaux

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

ont été augmentées afin que l'on pût, par des admissions nouvelles, diminuer la longueur du service à faire par ce personnel.

Le budget de 1882 comprend une somme de 197,600 francs, destinée en partie à réaliser de nouvelles améliorations dans la même voie.

Au point de vue de la durée du service imposé aux agents chargés de la surveillance et de la police de la voie, le réseau exploité par l'État se divise en deux catégories :

1° Lignes où il existe un personnel de jour et un personnel de nuit.

Sur ces lignes aucune exagération de service n'est à craindre, les agents se remplaçant de 12 en 12 heures et même de 8 en 8 heures à certains postes de grande importance.

2° Lignes sur lesquelles il n'y a pas de service de nuit complet et sur lesquelles, par suite, il n'y a pas de personnel double.

Sur ces lignes la durée du service est déterminée par les heures fixées pour la marche du premier et du dernier train de la journée ; cette durée est donc variable et il serait difficile de donner des indications bien précises. Seulement comme cela est constaté plus haut, des mesures sont prises pour remédier à la situation quand il est constaté qu'il y a excès.

Personnel des trains. — Machinistes, chauffeurs, serre-freins.

En ce qui concerne le personnel des trains la durée du service des machinistes et des chauffeurs est exprimée par le nombre d'heures de feu des locomotives.

Il est à remarquer que le nombre d'heures de feu des machines dépasse d'une manière assez notable la durée de

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

présence effective du personnel préposé à leur marche.

Ces heures sont comptées à partir du moment où on allume jusqu'au moment où on tire le feu. Chaque allumage est évalué à 3 heures dans cette comptabilité. Cependant le machiniste ni le chauffeur ne coopèrent à l'allumage. Il suffit qu'ils se présentent à l'atelier une demi-heure avant le départ du premier train qu'ils ont à desservir.

D'autre part, le temps qui s'écoule entre le moment où la machine quitte un train et celui où elle en prend un autre figure également au nombre des heures de feu ; ces stationnements constituent des repos pour les machinistes.

Par contre, il faut noter qu'une partie du travail du personnel n'est pas comptée dans le nombre d'heures de feu.

Il n'y est pas fait état du temps employé au lavage périodique de la locomotive et au service de planton dans les remises.

Quoi qu'il en soit, les heures de feu peuvent être considérées comme donnant la mesure du temps de présence des machinistes et des chauffeurs.

Le rapport entre ces heures de feu et le nombre de machinistes, qui a été en moyenne de $11 \frac{6}{10}$ pour l'ensemble de l'année 1881, n'atteint plus que 11 heures $\frac{2}{10}$ pour le mois de janvier écoulé, le dernier pour lequel nous possédons des renseignements à ce jour.

Les dernières extensions du cadre accordées en 1881 et qui n'avaient pu encore être réalisées entièrement en janvier ramèneront la moyenne à 11 heures $\frac{1}{10}$.

Dans ces conditions l'utilisation du personnel est suffisamment complète en même temps que les forces des agents sont ménagées et qu'ils obtiennent le repos nécessaire.

La situation du personnel serre-frein

Demande de la section centrale.**Réponse du Gouvernement.**

s'est améliorée dans des proportions analogues.

Gardes.

Quant aux gardes, leur service est réglé, autant que possible, de telle manière que les agents d'un même dépôt soient utilisés alternativement aux différentes prestations de ce dépôt, afin qu'une brigade de gardes, chargée un jour d'un service long et pénible, soit chargée le lendemain d'un service tout à la fois moins long et moins fatigant.

Personnel des stations.

Généralement la règle qui prescrit de donner un repos non interrompu d'au moins huit heures par jour est observée dans les stations. Ce n'est que sur quelques points de peu d'importance, où le personnel est très restreint et où le service commence tôt pour finir tard, que ce repos absolu n'est pas tout à fait de huit heures; mais il faut ajouter que le travail de ces gares n'est pas bien fatigant et qu'il comporte des heures de loisir pendant la journée.

L'alternement du service de jour avec le service de nuit est également réglé en pratique dans la plupart des gares comme l'administration l'a prescrit:

Les renseignements donnés à la section centrale montrent que l'administration s'est émue des plaintes qui avaient trouvé, et à bon droit, leur écho dans l'opinion publique.

Les tableaux officiels des heures de travail accusent eux-mêmes, à charge de certains agents, une besogne qui ne leur permet guère huit heures de repos non-interrompu; et cependant, ce personnel subit double fatigue, est exposé à toutes les intempéries et à un danger incessant. On dit que, dans l'intervalle de deux trains, machinistes, gardes et chauffeurs disposent de quelques instants de repos; ils sont généralement de peu de durée; d'autre part, il ne paraît pas que les salles mises dans ce but à la disposition de ce personnel soient amé-

nagées comme elles devraient l'être et aient produit des effets salutaires. C'est au surplus d'une pratique difficile.

Le remède ne serait-il pas plus tôt dans la suppression d'un certain nombre de trains dont l'utilité pourrait être révoquée en doute ; dans une nouvelle organisation des lignes secondaires qui, par une exploitation analogue à celle des voies principales, entraînent des pertes de temps et d'argent ?

La liste des accidents survenus sur nos différentes lignes renferme encore les noms d'une série de gardes qui, malgré toutes les précautions, ne sauraient toujours se soustraire aux multiples périls de leur rude tâche. Il est fâcheux que malgré tant de tristes exemples, tant de réclamations, aucun système d'une application moins dangereuse pour le recolement des billets ne soit, jusqu'à présent, parvenu à s'introduire.

Comparaison de la main-d'œuvre dans les petits

DÉSIGNATION des ATELIERS.	RÉPARATIONS MOYENNES.			PETITES RÉPARATIONS.		
	NOMBRE de journées.	SALAIRES PAYÉS.	TAUX MOYEN de la journée	NOMBRE de journées.	SALAIRES PAYÉS.	TAUX MOYEN de la journée.
Ans	"	"	"	"	"	"
Herbesthal	"	"	"	1,018	8,689 "	8 50
Landen	"	"	"	"	"	"
Pepinster	458	8,281 40	18 20	1,540	50,247 20	22 57
Liège	11,148	159,259 99	12 49	5,506	97,292 98	27 75
Statte	"	"	"	"	"	"
Verviers	"	"	"	"	"	"
Anvers.	5,076	15,456 46	3 04	9,774	50,115 37	5 08
Bruxelles (Nord).	5,524	29,807 76	5 40	10,553	15,646 77	1 50
Malines	"	"	"	"	"	"
Tirlemont	"	"	"	"	"	"
Braine-le-Comte	"	"	"	5,600	18,720 "	3 20
Bruxelles (Midi)	4,859	55,470 "	11 20	5,298	18,490 "	5 60
Charleroi.	9,244	47,505 "	5 10	5,025	15,855 "	5 20
Luttre	"	"	"	"	"	"
Monceau	7,784	55,590 "	4 50	2,704	11,150 "	4 10
Haine-Saint-Paul.	5,559	12,779 56	5 80	1,562	5,995 15	5 80
Manage	"	"	"	"	"	"
Mons	6,149	21,100 "	5 40	3,185	10,942 "	5 40
Quaregnon	2,925	12,019 90	4 10	897	5,692 53	4 10
Quiévrain	"	"	"	"	"	"
Saint-Ghislain.	5,251	10,985 05	5 40	500	1,018 80	5 40
Tournai	4,514	20,565 65	4 60	2,407	14,857 57	4 90
Bruxelles (Quartier-Léopold)	"	"	"	72	252 "	5 50
Montigny.	"	"	"	472	1,820 63	5 85
Namur.	8,016	18,480 27	2 50	1,780	6,254 09	5 50
Alost	"	"	"	657	2,100 06	5 50
Blankenberghe	"	"	"	451	1,510 76	5 50
Gand	9,419	52,967 10	5 50	12,252	42,881 55	5 50
Ostende	1,757	5,754 07	5 50	1,670	5,512 77	5 50
Arlon	546	6,526 45	18 20	1,810	11,214 52	6 20
Jemelle	53,877	76,782 70	2 50	1,597	3,194 55	2 50

ateliers. — Locomotives et tenders. — Année 1880.

ENTRETIEN ET VISITE.			Observations.
NOMBRE de journées.	SALAIRES PAYÉS.	TAUX MOYEN de la journée.	
1,081	70,749 11	65 40	
5,458	19,595 85	5 60	
820	11,100 55	15 50	
1,848	28,754 08	15 50	
7,948	45,558 48	5 40	
980	14,880 20	15 20	
727	2,592 40	5 50	
15,806	44,754 "	2 80	
18,957	52,556 52	2 70	
2,531	6,991 95	3 "	
5,415	16,480 50	3 "	
4,560	7,080 "	1 60	
1,555	16,560 "	10 70	
12,516	15,440 "	1 10	
4,138	8,540 "	2 "	
8,516	15,440 "	1 60	
2,767	10,510 58	5 70	
720	4,084 65	5 70	
11,881	42,217 "	5 60	
2,507	9,759 51	4 10	
690	2,950 16	4 30	
4,007	14,457 55	5 60	
6,067	15,144 95	2 50	
5,584	19,416 75	5 50	
5,641	27,957 74	4 95	
18,894	47,701 09	2 50	
5,604	25,885 72	4 20	
1,479	5,664 88	3 80	
21,671	99,750 11	4 60	
6,287	20,015 70	5 20	
4,661	29,457 90	6 30	
8,920	46,708 05	5 20	

Comparaison des dépenses des ateliers généraux.

ANNÉES.	NOMBRES MOYENS d'ouvriers.	NOMBRES des JOURNÉES.	MATIÈRES EMPLOYÉES.	SALAIRES PAYÉS.	FRAIS GÉNÉRAUX.	PROPORTIONS des frai généraux.	PRIX DE REVIENT de la JOURNÉE de travail.	Observations.
BRUXELLES (Quartier-Léopold).								
1880	431	108,459	419,232 »	386,247 »	191,641 »	54 p. o/o	5 19	En 1880, avec 26 ouvriers de plus, on a fait moins de travail qu'en 1879. Les frais généraux se sont accrus de 27,450 francs et le prix de revient de la journée de travail (main-d'œuvre et frais généraux réunis) s'est élevé à fr. 3-19 au lieu de fr. 4-85, chiffre de l'année précédente.
1879	405	107,243	407,184 »	384,685 »	163,991 »	46 —	4 85	
Différence en plus . .	26	»	»	1,562 »	27,450 »	8 —	» 56	
Différence en moins . .	»	1,804	77,922 »	»	»	»	»	
LUTTRE.								
1880	654	199,227	959,818 41	591,168 08	459,178 74	74 p. o/o	5 47	Accroissement des frais généraux et du prix de revient de la journée de travail.
1879	560	166,892	870,859 19	491,587 80	557,089 58	72 —	5 08	
Différence en plus . .	74	52,555	568,679 22	99,580 28	82,089 56	2 —	0 09	
MALINES.								
1880	2,874	849,992	5,557,431 87	2,793,130 25	2,010,728 86	72 p. o/o	5 65	Il y a lieu de remarquer le prix élevé de la journée de travail (main-d'œuvre et frais généraux réunis). Si, en 1879, Malines avait travaillé aux mêmes conditions que le Quartier-Léopold, il aurait économisé fr. 708,174 58 et, en 1880, en marchant comme Luttre, il aurait dépensé en moins 407,996 16 soit en deux années. fr. 1,116,180 54
1879	2,485	783,577	5,856,956 20	2,490,843 40	1,860,087 45	74 —	5 77	
Différence en plus . .	121	96,615	»	502,284 85	150,671 41	»	»	
Différence en moins . .	»	»	199,804 63	»	»	2 —	» 12	

Cet autre tableau fait ressortir davantage l'urgence qui commande d'établir, à ce sujet, une comptabilité d'ordre commercial et d'où découlent les raisons des différences entre les résultats obtenus.

4^e SECTION. — TRANSPORTS.ART. 71. *Traitements et indemnités.*

Le crédit demandé comporte une somme de 8,710,265 francs, au lieu de 8,205,060 francs. pour 1881.

A l'article 72 (salaires), la majoration est de 5,525,000 à 5,650,100 francs.

Il y a en outre une différence en plus de 60,000 francs affectés aux primes pour assurer la marche régulière des trains et de 94,600 francs pour frais d'exploitation.

L'extension du réseau est invoquée comme raison de ces dépenses nouvelles.

Le mouvement ne cesse de progresser.

En 1880, le chiffre des voyageurs a atteint 43,032,882.

Les recettes de la 1 ^{re} classe ont produit fr.	6,698,631 24
— 2 ^e —	8,601,220 39
— 3 ^e —	22.467,160 78
Total fr.	37,767,012 38

soit 33.49 p. % du produit total.

Le relèvement de 5 p. % des prix du barème a amené 1,510,000 francs d'augmentation, et la substitution du kilomètre à la lieue, 780,000 francs (1).

Les voyages effectués au moyen des cartes d'abonnement ont presque doublé.

Il en est de même des livrets circulaires.

La recette des bagages a augmenté de 7.60 p. %; celle des colis par exprès, petits paquets et articles de messagerie, de 8.77 p. %.

La création des services des petits paquets est une heureuse innovation que déjà les compagnies anglaises et françaises nous ont empruntée.

Nous ne pouvons qu'applaudir aux mesures qui règlent le transport des denrées alimentaires, poissons, viandes, lait, légumes, gibier.

La comptabilité relative à ces services a permis, d'après les déclarations faites à la Chambre par l'honorable M. Sainctelette, de réduire de dix-sept à trois le nombre de relations d'une même lettre de voiture.

Une commission a été instituée en vue de rechercher les moyens de simplifier les écritures : par circulaires toutes récentes (24 janvier et 5 mars 1882), les fonctionnaires ont encore été invités, dans les limites de leurs attributions, à faire connaître toutes les modifications qu'ils croiraient utiles de proposer en ce sens.

La comptabilité des petits paquets d'un poids de 5 kilogrammes ne serait-elle pas avantageusement appliquée aux colis de plus de 5 kilogrammes, même jusqu'à 15 kilogrammes?

En ce qui concerne les transports d'articles de messageries à l'intérieur du pays, le système des feuilles de route serait remplacé favorablement par un bordereau unique par destination, à l'instar du mode adopté, en Angleterre, par la société Van Gend et les messageries de France.

L'encombrement serait moindre pour les facteurs de stations et pour les gardes qui sont souvent surchargés de feuilles de route et de colis, ce qu

(1) Quelques anomalies ont été signalées dans le barème des billets aller et retour, pour les trois classes. notamment en ce qui touche les longs parcours sur la ligne du Luxembourg.

occasionne des pertes ou des excédants, puis toute une série de réclamations, d'écritures et de recherches.

Cette partie du service est aussi délicate qu'importante.

Les gardes doivent donner décharge au personnel des marchandises. Y a-t-il insuffisance de personnel eu égard aux quantités de colis? En tous cas les irrégularités sont fréquentes et appellent un prompt remède.

Désirant éviter les abus, supprimer tous imprimés et écritures sans utilité directe, l'administration a, entre autres mesures, établi un bureau central de régularisation des avances et crédits autorisés.

Le montant des reprises effectuées pour dépenses de toutes espèces, indemnités du chef de réclamations, accidents, pertes et avaries, menues dépenses des divers services, s'est élevé :

En 1880, à fr.	1,622,515 03
En 1881, à	2,102,468 86

Dans ces chiffres si élevés qui sont toute une révélation, figurent pour les menues dépenses :

1° 1 ^{re} direction, service général, en 1880. . . . fr.	1,976 »
— en 1881.	3,702 »
2° Voies et travaux, en 1880.	49,522 »
— en 1881.	64,089 »
3° Traction et matériel, en 1880.	56,426 75
— en 1881.	57,570 21

et dans les autres branches, les mêmes proportions.

Le tonnage des grosses marchandises transportées en 1880 a été de 18,812,511 tonnes, soit une augmentation de 1,720,688 tonnes.

La recette s'est élevée de 58,779,637 francs à fr. 64,424,595-72 dont le tiers environ pour le tarif de la 4^e classe.

Le rapport de la recette des marchandises au produit total avait été de 58.72 p. % en 1879; il est descendu à 56.62 p. % en 1880.

D'une année à l'autre, la plupart des tarifs ont été révisés.

Les produits réalisés par les transports en général ont atteint la somme de 113,785,288 francs,

dont 73,552,747 francs au service intérieur,

9,290,474 francs aux services mixtes,

et 30,962,066 francs aux services internationaux et de transit.

Ces derniers chiffres justifient diverses réductions de tarifs et, en définitive, tout ce qui est sagement prévu pour attirer sur notre réseau le trafic étranger.

Dans le chiffre de 18,812,511 tonnes transportées,

les houilles sont comprises pour.	7,850,542 tonnes.
les minerais de fer —	1,578,462 —
le coke —	1,172,191 —
les céréales —	659,818 —
les bois —	481,928 —
les pavés —	458,028 —

Certains chiffres ont une valeur décisive pour démontrer ce qui a été mainte fois affirmé, à savoir qu'une foule d'*aleas*, en matière d'exploitation de railways, se jettent à la traverse des prévisions. C'est ainsi qu'en 1873 avec un développement de réseau moins étendu, il est vrai, on a consommé 352,000 tonnes de combustibles pour les besoins du service : le coût était de 6,530,000 francs.

En 1874, 333,000 tonnes pour 5,810,000 francs.

En 1875, 453,000 tonnes pour 5,929,000 francs.

En 1878, 468,000 tonnes (à peu près la même quantité qu'en 1875) pour 3,140,000 francs.

En 1879, 526,000 tonnes pour 3,264,000 francs.

En 1880, 617,000 tonnes pour 5,055,000 francs.

Le coût des installations du service de chauffage, comprenant 24 chaudières de 40 chevaux, 24 appareils réchauffeurs, 12,000 bouillottes, a été de 9,696,500 francs; l'effectif des chaufferettes était de 18,275 au 1^{er} janvier 1881 (*).

En résumé, d'après le compte-rendu, le rapport de la dépense à la recette brute pour toute l'exploitation aurait été :

En 1873 de 72.02 p. ‰.

En 1874 de 68.33 —

Pour descendre en 1880 à 59.62 —

Dans le compte-rendu pour 1880, sont insérés des tableaux comparatifs des principales exploitations de l'Europe.

Dans le relevé des dépenses, il n'est point fait mention des chemins de fer anglais qui, dans leur ensemble, rapportent près de 5 p. ‰ des capitaux engagés.

Pour autant que les statistiques soient exactes, la recette moyenne par voyageur transporté serait, en Belgique, de fr. 0-75; par tonne transportée, de fr. 3-43.

La dépense moyenne par locomotive-kilomètre serait de fr. 2-10; par train-kilomètre, de fr. 2-29, c'est-à-dire les chiffres les plus bas de l'Europe, à part le Grand-Central et le Nord-Belge, quant à la recette par tonne transportée, et encore, ces compagnies reçoivent-elles davantage par tonne-kilomètre, fr. 0-05 au lieu de fr. 0-04.

Mais, si l'on met en parallèle le produit brut des exploitations et leur recette, on constate que le rapport est, entre la dépense et la recette, beaucoup plus favorable sur les lignes :

	Produit (chiffres ronds).	Dépenses (chiffres ronds).
de l'État autrichien fr.	82,700,000	34,036,000
de l'Empereur Ferdinand	62,297,000	24,915,000
de Paris-Lyon-Méditerranée . .	284,807,000	128,000,000
de Paris-Orléans	154,000,000	79,000,000
du Nord	133,000,000	71,000,000
de Cologne-Meudon	65,000,000	29,000,000

(*) Un système de chauffage spécial a fait l'objet d'expériences et de rapports administratifs favorables? Y a-t-il quelque obstacle à ce que ces essais se continuent pour que des économies permettent de réduire le chiffre de cette dépense? Il y a souvent avantage à favoriser les applications nouvelles dues à l'initiative privée.

En Belgique, 1880 donne 68 millions de dépenses pour 114 millions de recettes.

Les résultats de l'exploitation des chemins de fer donnent un intérêt tout spécial à l'étude des questions qui se rattachent à la convention Van Gend. En effet, le dilemme se pose dans toute sa rigueur : si, malgré la réduction de 50 p. % sur les tarifs consentie au profit de cette société, l'État en retire quelque avantage, pourquoi ne pas étendre et généraliser le système ? Des contrats d'affermage pourraient devenir une source de bénéfices certains.

Si le contraire est vrai, pourquoi le maintien d'un privilège qui préjudicierait au Trésor.

Quelle est la situation ?

Toutes les compagnies ont refusé d'admettre les prix et conditions de la convention Van Gend pour les relations mixtes avec l'État.

La convention a été mise en vigueur sous le régime du tarif du 1^{er} mai 1867, auquel a succédé celui du 1^{er} février 1868. D'autres modifications ont été introduites, sans que les conséquences pécuniaires en aient été signalées jusqu'à présent.

De 1867 à 1873, les recettes opérées par l'État ont toujours été en croissant : elles ont atteint 422,562 francs. Depuis lors, il y a eu diminution : en 1879, les recettes sont tombées à 364,998 francs, malgré le développement du trafic.

En échange de la réduction de 50 p. %, la Société prend à sa charge, le chargement et le déchargement. Elle dresse le bordereau et applique les taxes ; le camionnage est déduit et c'est sur la taxe nette représentant le transport que la réduction de 50 p. % est accordée. Elle est responsable des avaries ou manquants non imputables à un vice inhérent aux véhicules de transport.

L'État n'a qu'un service de traction.

Il s'ensuit que les 50 p. % de la taxe rentrent à très peu de chose près dans la caisse de l'État.

Or, d'après les chiffres officiels, l'ensemble de l'exploitation coûte environ 60 p. % et les marchandises du tarif 2 faisant l'objet de la convention, considérées isolément, absorbent davantage.

Telle est la raison invoquée par l'administration pour maintenir le *statu quo*.

Quant aux taxes, elles restent les mêmes pour le public, mais, en cas d'avarie ou manquant, la Société Van Gend indemnise généralement suivant facture. Ce service est limité à 49 stations d'intérieur.

Un traité est intervenu entre cette même Société et la Compagnie du Grand-Central Belge : les transports sont soumis à deux systèmes différents.

Sur certains points du réseau, on paye une somme fixe par jour pour une quantité de transports déterminée ; ailleurs, la taxe se calcule d'après le poids. Dans les deux cas, la Société s'est réservée la faculté de grouper les envois.

En France, les six grandes compagnies de chemins de fer n'ont consenti aucun tarif particulier pour les sociétés de messageries.

S'il est vrai que pareille espèce de convention évite une concurrence dangereuse, assure à l'État son trafic intérieur, l'exempte de certains frais, lui facilite le relèvement de ses tarifs et, en somme, le constitue en bénéficiaire, la conclusion

est toute simple à tirer : ou la dépense d'exploitation est trop élevée ou ne peut s'atténuer, et la question des affermages s'impose, ou des économies sont réalisables, et il faut se mettre résolument à l'œuvre.

L'affermage a, du reste, déjà été indiqué, dans d'autres rapports de la section centrale, comme pouvant peut-être s'appliquer avec avantage aux lignes secondaires dont plusieurs pèsent lourdement à charge de l'État.

Ces observations ont donné lieu à la question suivante :

Demande de la section centrale.

L'administration compterait-elle réaliser des bénéfices en généralisant un système de convention analogue au régime adopté par la Compagnie Van Gend ?

Réponse du Gouvernement.

La convention Van Gend est limitée actuellement aux 49 stations du service intérieur dénommées ci-après : Alost, Anvers, Arlon, Ath, Audenarde, Binche, Braine-le-Comte, Bruges, Bruxelles, Charleroi, Châtelain - Châtelet, Courtrai, Deynze, Enghien, Fontaine-l'Évêque, Gand, Gosselies-Courcelles, Grammont, Hal, Jemappes, La Louvière, Landen, Leuze, Lessines, Liège, Lierre, Lokeren, Louvain, Malines, Marchiennes, Mons, Mouscron, Namur, Ninove, Ostende, Péruwelz, Renaix, Saint-Ghislain, Saint-Trond, Soignies, Sottegem, Spa, Termonde, Tirlemont, Tongres, Tournai, Verviers, Vilvorde et Wavre.

Il a été prouvé, à différentes reprises, que cette convention donne des résultats favorables au point de vue des bénéfices de l'exploitation. Mais si cette conclusion est vraie, en tant que la convention reste limitée aux gares de premier ordre, il n'en serait plus de même si elle devait être étendue aux gares de moindre importance.

Dans les stations de 3^e, 4^e et 5^e ordre, on a pensé que le service des articles messageries et celui des charges incomplètes étant peu important, sa suppression ne permettrait pas d'avoir des installations moins dispendieuses, ni d'opérer aucune réduction de personnel. Il est à remarquer en effet que les agents qui s'occupent des opérations relatives à ce service, ont aussi dans leurs attributions des travaux de nature diverse, sans compter ceux qui résulteraient de la surveillance à

Demande de la section centrale.**Réponse du Gouvernement.**

exercer sur les agents de l'entrepreneur.

Or, il est telles de ces besognes qui ne souffrent pas de retard et qui exigent la présence *simultanée, sur divers points*, des employés qui en sont chargés; par conséquent chacune d'elles nécessiterait le maintien de l'agent actuellement préposé à son exécution.

Il résulte de ce qui précède qu'à faire assurer dans les stations secondaires le service des messageries et des charges incomplètes par un entrepreneur, ce serait s'assujettir à une double dépense, celle relative à l'entrepreneur et celle relative au personnel, sans pouvoir diminuer nos installations.

Cette réponse ne nous paraît point fournir les éclaircissements nécessaires.

A-t-on, eu égard à la convention, diminué les installations dans les gares de premier et de deuxième ordre ?

Quelles dépenses en plus, dans l'état de choses actuel, résulterait de la dénonciation de ce contrat ?

A supposer la suppression du service articles messageries et charges incomplètes dans les gares de troisième, quatrième et cinquième classe, et en admettant que le personnel ne doive pas être réduit, il resterait vrai qu'il pourrait se consacrer davantage aux autres soins du service. Il est reconnu que, dans une foule de stations, le personnel d'exécution est surchargé d'occupations de tous genres.

Nous sommes d'accord pour reconnaître que ces besognes exigent une grande célérité, sans parvenir cependant à nous expliquer comment on requiert la présence simultanée d'un même agent sur divers points. C'est de l'ubiquité.

Dans une gare, si petite qu'elle soit, où le passage des trains est fréquent, un agent ne saurait à la fois exercer des surveillances d'ordres divers, sans qu'il y ait danger, et le chiffre des accidents survenus dans les gares confirme cette appréciation.

Quoi qu'il en soit, on ne comprend pas aisément que les gares principales, avec un personnel actif, militant, bien encouragé, ne parviendraient pas à accomplir ce que l'industrie privée sait réaliser.

Réduction des tarifs.

Pour affirmer la situation financière des chemins de fer, il est essentiel de ne point perdre de vue l'influence susceptible d'être exercée sur les recettes, par les réductions des tarifs : elles ont été nombreuses dans le courant des années 1880 et 1881.

Elles ont été inspirées par la plus louable intention : le Ministre, agissant de son autorité, a évidemment servi les intérêts du commerce et de l'industrie et surtout de l'importation comme de l'exportation maritime.

A supposer qu'il n'y ait pas immédiatement compensation entre ces réductions et l'augmentation du trafic, toujours est-il que ces mesures sont destinées, à bref délai, à accroître le mouvement de notre railway national qui verra affluer des transports en transit de plus en plus considérables.

Reste néanmoins à élucider le point de savoir si l'exploitation se fera à un taux rémunérateur ou sans perte, étant donné qu'une quantité de transport déterminée soit assurée à l'État.

On irait à l'encontre du but, si l'augmentation du trafic devait avoir pour corollaire une perte plus sensible sur telles ou telles parties de l'exploitation.

Ci-dessous, pour 1880 et 1881, le déclassement des marchandises, avec réduction sur les prix de transport.

Demande de la section centrale.

Quelle influence les plus récentes réductions de tarifs ont-elles exercée sur les recettes ?

Réponse du Gouvernement.

Les principales réductions de prix accordées en 1881 sont les suivantes :

A. Tarif spécial, par 100 et 200 tonnes, pour les minerais :

1° Du Luxembourg belge, la réduction est respectivement de fr. 0-75 et de fr. 1-00 par tonne ;

2° Du Grand-Duché (Prince-Henri et Alsace-Lorraine) et de l'Est-Français *via* Athus, la réduction est respectivement de fr. 0-75 et de fr. 1-00 par tonne.

B. Tarif spécial, par 100 et 200 tonnes, pour les houilles, cokes et briquettes de charbon :

1° Vers les hauts fourneaux d'Athus et Signeulx-frontière (Gorey), la réduction est respectivement de fr. 0-50 et de fr. 0-75 par tonne ;

2° Vers l'est de la France, par Athus et Lamorteau, la réduction est respectivement de fr. 0-75 et de fr. 1-00 par tonne ;

C. Tarif spécial, par 100 et 200 tonnes, pour les transports de houille du Couchant de Mons en destination des usines à gaz de Schaerbeek, Anvers et Forest.

D. Le tarif spécial n° 15 applicable aux charbons des bassins de Charleroi et du Centre, destinés à l'embarquement à Mons (Bassin) et à Warquegnies (Rivages de St-Ghislain), a été étendu aux envois de

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

charbons du Couchant de Mons et du bassin du Centre vers Namur (Meuse) et devant y être embarqués, en destination des localités françaises situées au delà de Givet.

E. Réduction de fr. 0-50 accordée aux minerais à l'importation par les ports belges et par celui de Terneuzen.

Le tableau ci-annexé donne la comparaison, pour les années 1880 et 1881 (période pendant laquelle les réductions ont été opérées): 1° du mouvement, 2° de la recette, 3° du prix moyen des divers transports spécifiés ci-dessus, et indique les différences en plus et en moins de l'année 1881 comparativement à l'année 1880.

Il résulte de l'examen de ce tableau que la faveur accordée :

A. aux transports de minerais effectués vers les différents bassins du pays a produit, en 1881, une augmentation de mouvement de 59,392^T et une diminution de recette de fr. 52,594-41 ;

B. aux transports de houille vers le Luxembourg et vers l'Est-Français a produit, en 1881, une augmentation de mouvement de 38,928^T et une augmentation de recette de fr. 46,469-44 ;

C. aux transports de charbon destinés aux usines à gaz a produit, en 1881, une augmentation de mouvement de 11,077^T et une augmentation de recette brute de fr. 27,543-58 ;

D. aux transports de charbon destinés à l'embarquement à Namur (Meuse) a produit un mouvement de 1,111^T et une recette de fr. 2,888-60 ;

E. aux transports de minerais à l'importation maritime a produit, en 1881, une augmentation de mouvement de 2,085^T et une augmentation de recette de fr. 9,359-60.

Tableau du mouvement et de la recette des transports de houille, coke et minerais, effectués aux conditions des tarifs spéciaux qui ont été modifiés en 1881, comparés au mouvement et à la recette des mêmes produits expédiés pendant la période correspondante de 1880.

*Tableau du mouvement et de la recette des transports de houille, coke et minerais
mouvement et à la recette des mêmes produits expédiés*

DÉSIGNATION DES TARIFS SPÉCIAUX.	DATE de L'INTRODUCTION des RÉDUCTIONS	DÉSIGNATION de MOIS PENDANT LESQUELS les RÉDUCTIONS ONT ÉTÉ APPLIQUÉES.	1880			
			MOUVEMENT. Tonnes	RECETTE.	PAIX MOYEN.	
Réduction en faveur des transports de minerais effectués par 100 et 200 tonnes vers les différents hauts-fourneaux de Liège, de Charleroi et du Centre	1 ^{er} sept 1881.	Sept. à déc. inclus.	7,303	31,473 90	4.50	
		Sept. à déc.	Centre	28,220	142,428 60	5.04
			Charleroi	181,836	867,370 39	4.71
			Liège	60,671	204,179 42	3.36
C de 75 c ^s et de 1 fr. par tonne au départ de l'Est français. .	(1) Nov. et déc.	2,790	12,010 70	4.50		
			280,822	1,237,665 01	4.48	
Réduction en faveur des envois de houille, coke et briquettes de charbon effectués par 100 et 200 tonnes des divers bassins du pays	Id.	Sept. à déc. inclus.	7,303	51,473 90	4.50	
		Sept. à déc.	219,500	837,756 13	5.90	
			226,803	889,210 05	5.92	
Réduction variant de fr. 0-52 cent. à 1 franc pour les transports de houille effectués du Borinage par quantités de 100,000 et de 200,000 kilogrammes en destination des usines à gaz de Forest (Midi), Schaerbeek et Anvers . . .	15 août 1881.	Sept. à déc. inclus.	18,096	68,291 70	3.77	
Extension du tarif spécial n° 15, aux envois de charbons expédiés du Borinage et du Centre, pour être réexpédiés, par voie d'eau, vers des localités françaises situées au-delà de Givet. .	15 sept. 1881.	15 sept. au 31 déc	"	"	"	
Réduction de fr. 0-30, en faveur des minerais importés par les ports belges et de Terneuzen.	1 ^{er} nov. 1881.	Nov. et déc.	2,525	11,893 10	4.69	
Totaux généraux.			529,248	2,227,059 84	2. .	

effectués aux conditions des tarifs spéciaux qui ont été modifiés en 1881, comparés au pendant la période correspondante de 1880.

1881			DIFFÉRENCE SUR 1880			Observations.
MOUVEMENT. Tonnes.	RECETTE.	PRIX MOYEN.	MOUVEMENT. Tonnes.	RECETTE.	PRIX MOYEN.	
10,535	59,394 95	5.75	+ 5,230	+ 7,921 03	- » .57	
13,260	56,886 20	4.29	- 14,960	- 85,542 40	- » .75	
230,150	904,786 63	5.93	+ 48,314	+ 37,216 26	- » .83	
63,210	192,233 40	5.04	+ 2,539	- 11,926 02	- » .32	
5,039	11,747 40	5.84	+ 269	- 263 30	- » .46	(¹) En septembre et octobre 1881 ces transports se réinscrivaient à Athus frontière.
520,214(²)	1,205,068 60(²)	5.76	+ 59,392	- 32,594 41	- » .72	(²) Les transports effectués par quantité de 10 tonnes entrent dans ces chiffres pour 27,530 tonnes et fr. 110,054-05.
10,535	59,394 95	5.75	+ 5,250	+ 7,921 03	- » .57	
235,198	890,284 52	5.51	+ 33,698	+ 38,548 59	- » .39	
263,755(³)	935,679 47(³)	5.52	+ 38,928	+ 46,469 44	- » .40	(³) Les transports effectués par quantité de 10 tonnes entrent dans ces chiffres pour 136,000 tonnes et fr. 484,706-53.
29,173	93,837 20	5.28	+ 110,771	+ 27,543 58	- » .49	
1,111	2,888 60	2.60	+ 1,111	2,888 60	•	
4,610(⁴)	21,234 70	4.48	+ 2,083	+ 9,539 60	- » .21	(⁴) Antérieurement à l'introduction de ces nouveaux prix les transports de l'espèce étaient confondus avec ceux taxés aux prix de la 4 ^e classe; la comparaison a été établie en prenant les transports de la 4 ^e classe pour 1880 et ces mêmes transports majorés de ceux effectués aux conditions du tarif spécial n° 8 pour 1881
620,841	2,260,718 37	4.42	92,693	33,668 73	» .58	

Demande de la section centrale.

N'y a-t-il point possibilité de rendre les tarifs moins nombreux et moins compliqués ?

Réponse du Gouvernement.

L'administration des chemins de fer de l'État possède :

1. Dix-neuf tarifs généraux, savoir :

1° Tarif intérieur ;

2° Tarif mixte unique avec toutes les compagnies belges (1). Ce tarif régit à la fois le trafic de l'État vers les compagnies et *vice versa*, et le trafic des compagnies entre elles, avec ou sans transit, par les lignes de l'État belge ;

3° Tarif belge-néerlandais, du 1^{er} juillet 1880, entre toutes les administrations belges (1) et toutes les administrations hollandaises ;

4° Tarif belge Berg-Marche, du 1^{er} octobre 1880, entre toutes les administrations belges (1) et les stations du chemin de fer de Berg et Marche ;

5° Tarif belge-rhénan Cologne-Minden, du 1^{er} octobre 1880, entre toutes les administrations belges (1) et les lignes du chemin de fer de l'État prussien gérées par les directions de la rive droite et de la rive gauche du Rhin ;

6° Tarif belge-sud-ouest-allemand entre toutes les administrations belges (1) d'une part, Bâle, l'Alsace-Lorraine, le grand-duché de Luxembourg, le Sarrebruck, le Palatinat, le grand-duché de Bade, le Wurtemberg, le Nassau, le chemin de fer du Mein-Neckar et la Hesse, d'autre part ;

7° Tarif belge-bavarois, du 1^{er} janvier 1880, entre toutes les administrations belges (1) et la Bavière ;

8° Tarif belge-allemand, du 1^{er} janvier 1881, entre toutes les administrations belges (1) et la Saxe, le centre, le nord et l'est de l'Allemagne, c'est-à-dire avec toute la partie de l'Allemagne non desservie par les tarifs *sub.* 4, 5, 6 et 7 ;

9° Tarif belge-allemand-russe entre toutes les administrations belges (1) et la Russie, du 1^{er} février 1880 ;

(1) Sauf la compagnie du Grand-Central belge.

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

10° Tarif belge-austro-hongrois entre toutes les administrations belges (1) et l'Autriche-Hongrie, du 1^{er} octobre 1881;

11° Tarif belge-franco-italien, du 1^{er} octobre 1880, entre la Belgique et l'Italie par la France;

12° Tarif entre toutes les administrations belges (1) et le chemin de fer du Prince-Henri;

13° Tarif entre toutes les administrations belges (1) et la Suisse *viâ* Athus-Delle;

14° Tarif entre toutes les administrations belges (1) et le nord-est de la Suisse, du 1^{er} juin 1881;

15° Tarif entre toutes les administrations belges (1) et les stations du chemin de fer de l'Est-Français, du 1^{er} mars 1882;

16° Tarif entre toutes les administrations belges (1) et les stations des chemins de fer du Nord et de l'Ouest-Français, du 1^{er} juillet 1876;

17° Tarif entre toutes les administrations belges (1) et le chemin de fer d'Anzin, du 15 août 1874;

18° Tarif entre toutes les administrations belges (1), Londres et Harwich, par le Great-Eastern-Railway-Company, du 1^{er} mai 1881;

19° Tarif anglo-belge *viâ* Anvers avec le Cork-Steam-Ship-Company, du 10 décembre 1880.

Il existe aussi des tarifs généraux directs en transit par la Belgique, entre la France et la Hollande, la France, la Russie et le nord-ouest de l'Allemagne, entre l'Angleterre, d'une part, la Bavière, la Suisse, l'Alsace-Lorraine et le nord-ouest de l'Allemagne, d'autre part.

B. Des tarifs distincts pour le transport des voyageurs, des colis postaux, des petits paquets et des articles finances.

C. Des tarifs exceptionnels internationaux applicables à des relations détermi-

(1) Sauf la compagnie du Grand-Central belge.

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

nées, pour le transport des chevaux et bestiaux, de combustibles, de bois, du sucre brut, des œufs, fruits et légumes, des sels, du matériel roulant de chemin de fer, des fontes brutes, des pyrites et minerais de fer, des pierres, des cotons, des twist, des vins et liqueurs, etc.

Pour réduire le nombre de nos tarifs généraux, il faudrait soit les fusionner, soit supprimer nos relations directes avec certaines contrées.

A l'intérieur de la Belgique, la fusion ne saurait être plus complète puisque le chemin de fer de l'État et ses correspondants ne possèdent chacun que leur tarif intérieur et le tarif mixte figurant sous le numéro 2, dans la nomenclature ci-dessus.

Notre trafic international est aussi régi par un seul tarif par pays pour la Hollande, la Russie, l'Italie et l'Autriche-Hongrie. Le tarif avec l'Autriche-Hongrie est applicable par toutes les frontières austro-hongroises situées entre Simbach et Cracovie; quarante-quatre routes différentes y participent !

Il est vrai que nous avons cinq tarifs généraux avec l'Allemagne, deux avec la Suisse, trois avec la France et deux avec l'Angleterre; mais ce nombre se justifie par l'importance des relations, par la nécessité d'approprier les taxes aux exigences du trafic, lesquelles varient selon les régions à desservir, et aussi par la concurrence lorsque plusieurs routes se disputent le trafic dans une même région. Chacune de ces routes exige alors un tarif distinct.

D'un autre côté tous les tarifs généraux existants ont leur raison d'être; la suppression de l'un ou de l'autre d'entre eux compromettrait les intérêts du commerce et ceux du trésor.

Quant aux tarifs exceptionnels applicables à des articles déterminés, ils consacrent des prix réduits dans des relations où la pratique a démontré que les tarifs

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

généraux étaient trop élevés pour répondre aux besoins de l'industrie et du commerce.

*
**

Notre tarif intérieur et le tarif mixte, qui régissent toutes les relations à l'intérieur de la Belgique, ont des conditions réglementaires identiques, une classification des marchandises identique, des tarifs spéciaux d'importation, d'exportation, etc., identiques et, sauf pour le trafic avec la Société de Flandre occidentale, des barèmes identiques. On ne saurait guère obtenir une uniformité plus complète.

Notre système de tarification est aussi l'un des plus simples qui existent. Tous les spécialistes qui se sont occupés de la question des transports par voies ferrées, sont d'accord pour lui reconnaître ce mérite. Lorsque les grandes compagnies françaises ont négocié l'établissement d'un tarif mixte général entre leurs réseaux, c'est au système belge qu'elles ont donné la préférence. M. le sénateur George l'a aussi recommandé au Sénat français dans son rapport du 13 décembre 1878 et, enfin, M. Hoffmann en parle en termes élogieux dans l'étude comparative des systèmes de tarifications qu'il a été chargé de faire au nom de la Chambre syndicale des transports à Paris.

Quant à nos tarifs internationaux, il a fallu tenir compte, pour les former, non seulement de ce qui existe en Belgique, mais aussi de ce qui se passe dans les pays en relations ; ces tarifs sont, en général, le résultat de la combinaison des systèmes intérieurs des diverses administrations qui y participent.

Le plus souvent ces systèmes intérieurs diffèrent essentiellement entre eux.

D'un autre côté, les intérêts auxquels les tarifs internationaux doivent pourvoir

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

sont nombreux et divers et les règles de tarification doivent varier selon les contrées et les marchandises : tel produit qui peut, dans une région donnée, supporter une taxe élevée, doit être transporté à des conditions plus favorables pour atteindre d'autres marchés.

Des tarifs construits dans de semblables conditions doivent nécessairement présenter certaines complications. L'administration des chemins de fer de l'État s'est toujours attachée à réduire celles-ci le plus possible.

Tableau des déclassements des marchandises avec réduction sur le prix du transport.

Désignation des marchandises.	Classification nouvelle.
Carbonate de soude	Admis à la 3 ^e classe du tarif III.
Sel de soude	Id. id.
Déchets d'étoupes	Id. id.
Sparte brut (jones)	Id. id.
Vieux cordages	Id. id.
Sels raffinés	Admis à la 4 ^e classe du tarif III.
Lin et chanvre bruts ou en paille . . .	Admis à la 3 ^e classe du tarif III.
Laines de toutes espèces.	Admis à la 2 ^e classe du tarif.
Fécules exotiques.	Id. id.
Galène en sac.	Admis à la 3 ^e classe du tarif.
Oléine — acide oléique — stéarine — céréales, graines fourragères — alquifoux — acide de zinc — déchets de papier et de carton — cordages vieux et cru- chons vides.	Admis à la 3 ^e classe du tarif III.
Les guanos — le nitrate de soude — les vieux cuirs — la chlorure de calcium — l'alumine et le carbonate de chaux.	Admis à la 4 ^e classe du tarif III.
Mélasses ordinaires (résidus de fabri- cation)	Admis à la 3 ^e classe du tarif.
Chlorure de chaux	Id. id.
Ardoises pour toitures	Admis à la 4 ^e classe du tarif.
Pommes — poires — prunes fraîches destinées à l'exportation maritime par les ports belges	Admis au tarif spécial n° 4.
Pavés, pierrailles et macadam destinés à l'exportation par les ports belges . . .	Admis au tarif spécial n° 2.

Désignation des marchandises.	Classification nouvelle.
Pommes de terre pour l'exportation maritime.	Admis au tarif spécial n° 7.
Écorces à tan pour l'exportation maritime.	Id. n° 7.
Sucre brut pour l'exportation maritime.	Id. n° 5.
Tuyaux en tôle pour l'exportation maritime.	Id. n° 6.
Chicorées en racines fraîches pour l'exportation maritime	Id. n° 7.
Ciments pour l'exportation maritime . .	Id. n° 7.
Marbres en bloc à l'importation maritime.	Id. n° 8.
Houilles, briquettes, cokes, en destination des gares de l'Est par Lamorteau et Athus	Admis au tarif spécial n° 13 et 14.
Minerais en provenance du Grand-Duché et de l'Est-Français, <i>viâ</i> Athus vers Liège, Charleroi et le Centre . . .	Id. id.
Minerais à l'importation par les ports de Gand, Anvers, Ostende, Bruxelles, Bruges, Louvain, Termonde et Nieuport.	Admis au tarif spécial n° 8.

La section a voulu être renseignée sur le service des agences commerciales à l'étranger.

Demande de la section centrale.

Indiquer les agences commerciales fondées à l'étranger pour le service des chemins de fer, les dépenses faites dans ce but et les résultats atteints ?

Réponse du Gouvernement.

L'administration des chemins de fer de l'État belge possède trois agences commerciales à l'étranger : à Vienne, à Milan et à Bâle ; cette dernière avec succursale à Anvers.

L'agence de Vienne a coûté pendant la première année (1^{er} mars 1880 au 1^{er} mars 1881), la somme de 25,500 francs représentant le traitement de l'agent commercial et de son adjoint, les frais de voyage et de résidence, l'achat du mobilier de l'agence, etc. La dépense de la seconde année (1^{er} mars 1881 au 1^{er} mars 1882) sera environ de 24,000 francs.

L'agence de Bâle-Anvers fonctionne pour le compte commun de notre administration et de celle de l'Alsace-Lorraine ; elle coûte annuellement une somme de 30,000 francs, dont le tiers environ est supporté par nous.

La communauté de l'agence a pris fin

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

le 1^{er} avril courant. Le bureau d'Anvers est maintenu et le département examinera s'il y a lieu de créer à nouveau, pour son compte, un bureau à Bâle. La décision à prendre à ce sujet est subordonnée au résultat de négociations pendantes entre les administrations intéressées.

L'agence de Milan est installée depuis le mois de janvier dernier seulement.

La mission de ces agences consiste :

1° A édifier le Département des Travaux Publics et, par suite, les industriels belges, sur ce qui se passe, dans le domaine des tarifs, dans les contrées de leur circonscription, sur les ressources et les conditions d'exportation et d'importation offertes par ces contrées et sur le régime douanier.

2° A maintenir et à développer le trafic avec les chemins de fer de l'État belge et avec les ports belges en signalant les nouveaux éléments de trafic et les agissements des routes concurrentes ; les agents commerciaux doivent surtout exercer une surveillance de tous les instants sur les lignes aboutissant aux ports étrangers.

3° A nous renseigner immédiatement, sur les prix de transport par la navigation ou par la voie ferrée au-delà des points tarifés directement avec la Belgique, sur les itinéraires les plus avantageux à faire suivre aux transports annoncés, sur les exigences de la douane, de la police, etc.

Le Département apprécie chaque jour davantage les heureux résultats de l'institution des agences commerciales.

Grâce à la présence sur les lieux de nos agents commerciaux, à leurs rapports suivis avec les administrations et le commerce étrangers, nous sommes tenus constamment au courant de ce qui se passe en matière de tarifs, des changements apportés et même projetés dans les prix et conditions de transport par les autres routes, etc., et nous pouvons ainsi non seulement saisir toutes les occasions

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

propices au développement de notre trafic, mais encore déjouer les efforts que ne cessent de faire nos concurrents pour attirer à eux les transports qui sont acquis aux chemins de fer de l'État belge.

Nos agences commerciales rendent notamment de très grands services pour le transit maritime et contribuent puissamment au maintien de la situation avantageuse que le port d'Anvers possède dans nombre de relations où les ports allemands, français, hollandais, etc., luttent à prix inférieurs ou égaux.

D'un autre côté nos agents commerciaux nous fournissent souvent des renseignements très utiles pour nos commerçants et nos industriels ; ils s'attachent aussi, dans leurs tournées, à engager les maisons étrangères à entrer en relations avec les fabricants et les producteurs belges et il y parviennent fréquemment.

5^e SECTION. — *Contrôle des recettes.*

La comptabilité a été réorganisée par un arrêté du 30 septembre 1877.

Ce service a entraîné, depuis quelques années, des dépenses croissant dans une proportion des plus rapides et qui s'accroîtra encore, quand les agents titulaires de certains emplois auront acquis des titres au maximum des traitements affectés à ces emplois.

Les multiples vérifications du contrôle des recettes dans ses diverses applications sont-elles compensées par des avantages équivalents à la dépense ?

La comptabilité contradictoire organisée dans les stations de 1^{re} et de 2^e classe, affranchit les chefs de gare des responsabilités inhérentes à la gestion financière ; les receveurs chefs-comptables ont cette charge exclusive ; ces deux catégories d'agents se contrôlent réciproquement grâce aux procédés mis en vigueur. De plus, le receveur chef-comptable a lui-même sous ses ordres des comptables spéciaux par branche de recettes ; ainsi donc, le service administratif mandate les recettes et dépenses ; le receveur chef-comptable fait recette de toutes les sommes qu'il a encaissées et que les comptables-adjoints portent en recettes et dépenses.

Il y a donc là un triple contrôle faisant obstacle aux malversations et qui rend aisée la tâche de l'administration supérieure.

Le chef-comptable est justiciable de la Cour des comptes ainsi que ses subordonnés.

Ne suffit-il pas alors du contrôle sédentaire des recettes : est-il nécessaire de

recourir au contrôle actif des services qui occasionne une dépense des plus considérables? N'y a-t-il pas dans cet ordre d'idées, de véritables doubles emplois?

En ce qui concerne la vérification des bureaux secondaires, c'est-à-dire, des gares de 3^e, 4^e et 5^e classe, cette mission ne rentre-t-elle point naturellement dans les attributions des fonctionnaires et agents qui constituent les onze groupes du service des transports?

Le contrôle s'exerce encore par des agents du service commercial, du contentieux et du contrôle des matières.

Il convient de rechercher par tous les moyens de simplifier les rouages de la comptabilité.

Si, par exemple, les écritures des stations étaient tenues en parfaite concordance avec les recettes quant aux ports à recevoir, aux déboursés, aux remboursements, aux ports perçus au départ, il n'y aurait pas à se livrer à un travail spécial pour en rechercher l'accord entre les relevés du départ et ceux de l'arrivée pour le trafic intérieur, et de là, de nombreuses correspondances évitées entre la direction du contrôle des recettes et les stations du réseau.

Une notable partie de ce personnel servirait utilement aux bureaux frontières, aux points d'échanges, dans les gares importantes, pour les rectifications de taxes, l'acceptation des marchandises, les réserves à stipuler vis-à-vis des compagnies, la surveillance du personnel des trains, etc.

Déjà un arrêté royal du 28 octobre 1880 a supprimé la direction de la régie pour la transférer au contrôle des recettes : les contrôleurs payeurs liquident les salaires et vérifient les états qu'ils ont soldés.

N'y a-t-il pas là aussi double emploi avec le travail de vérification qui incombe aux chefs de station, aux chefs de service des transports, des voies et travaux, etc., et à leur nombreux adjoints?

Puisqu'on a créé l'institution des receveurs chefs-comptables, n'est-ce pas entre leurs mains que les recettes et dépenses devraient se concentrer, se centraliser?

Le crédit demandé pour traitements et indemnités est de 1,645,480 francs, dépassant de 109,710 francs le crédit antérieur.

Il y a toutefois à déduire la somme de 46,000 francs transférée de l'article 71 (transports), et représentant le montant des traitements moyens de vingt-trois commis désignés pour le service des recettes, ensuite de l'organisation de la comptabilité contradictoire dans certaines stations.

Il y a urgence à faire fonctionner un système de comptabilité d'un mécanisme simple et rapide; il résulte du compte-rendu des opérations pour 1880 que, pendant cet exercice, il a été commis 90,901 erreurs de calcul, fausse application des tarifs, etc., soit une erreur sur soixante-quinze inscriptions dans l'établissement des taxes.

L'administration a fait constater elle-même que les erreurs de calcul figuraient dans ce chiffre pour 50 p. % ; elle a fait les recommandations les plus expresses. Mais, si nous passons à un autre ordre d'idées, qui se lie entièrement à celui que nous venons de traiter, ne paraît-il pas évident que les tarifs eux-mêmes devraient être simplifiés.

Il y a là tout un dédale où les intelligences les plus perspicaces, courent risque de s'égarer. L'ensemble des tarifs embrasse des montagnes de chiffres et les modifications incessantes déroutent même la clairvoyance d'une longue pratique.

Unifier, simplifier, tels sont les remèdes à un état de choses qui multiplie les dossiers inutiles, suscite des entraves au public et provoque des dépenses en pure perte.

Voici les réponses qui nous sont parvenues après la rédaction de ce qui précède :

Demande de la section centrale.

N'y a-t-il point lieu de réduire le service du contrôle actif des recettes? Ne fait-il pas double emploi avec le service de comptabilité contradictoire, la comptabilité centrale et certaines attributions de contrôleurs et vérificateurs attachés à différents services ?

Réponse du Gouvernement.

Le chemin de fer de l'État comprend actuellement près de six cent cinquante bureaux comportant environ sept cents gestions comptables, de sorte que chacune des vingt-cinq sections de surveillance compte une moyenne de vingt-cinq à trente de ces gestions.

Outre la surveillance incessante qu'ils doivent exercer sur toutes les caisses, les fonctionnaires du contrôle actif des recettes arrêtent, conformément à l'article 50 de la loi de comptabilité de 1846, les écritures et les livres des comptables, lors des remises de gestion ainsi qu'au 31 décembre de chaque année.

De plus, ils procèdent aux enquêtes, missions spéciales, installations de bureaux, et ces diverses occupations absorbent leur temps au point qu'ils ne peuvent qu'à grand-peine suffire à la tâche qui leur est imposée.

La section centrale appréciera du reste les difficultés spéciales que doit présenter la vérification de paiements et encaissements qui entraînent un mouvement de fonds annuel de plus de cinq cents millions représentant un nombre d'autant plus élevé d'opérations qu'elles portent généralement sur des sommes très minimes.

La comptabilité contradictoire n'existe que dans les quarante-neuf bureaux les plus importants du réseau, lesquels comportent nonante-deux gestions distinctes.

Vu l'élévation des recettes et dépenses qui s'y opèrent et l'impossibilité reconnue de continuer à en faire assumer la respon-

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

sabilité par un seul fonctionnaire, l'administration a scindé la gestion de vingt et un de ces bureaux et l'a partagée entre un receveur chef-comptable et un ou deux receveurs comptables gérant chacun des caisses distinctes, le premier centralisant en outre les opérations et s'assurant de leur régularité, assurant la concordance journalière des écritures avec le service administratif et participant aux vérifications des caisses de ses sous-ordres faites par les fonctionnaires du service actif.

Sauf pour ce dernier point, il est donc impossible d'établir une analogie entre le travail des receveurs et celui auquel se livrent les contrôleurs qui, entre la vérification des caisses et des écritures du service des recettes, doivent procéder au recatement des nombreux colis en souffrance ou en cours de livraison, afin de s'assurer de l'exactitude des découvertes que les livres renseignent.

L'administration centrale vérifie les taxes et s'assure de l'exactitude de toutes les parties formant le compte mensuel de chaque station; elle vérifie ou opère le partage des recettes; dresse et assure les comptes que le chemin de fer de l'État échange avec ses 65 correspondants du pays et de l'étranger, établit les états mensuels et annuels du mouvement et de la recette, les tableaux du compte rendu, etc., etc.

Le partage des recettes comporte un travail considérable, attendu qu'il s'agit de décomposer les taxes pour voyageurs, marchandises, etc., en autant de parts qu'il y a d'exploitations en cause.

En résumé les receveurs gèrent chacun, suivant l'importance des stations, soit une branche déterminée des produits, soit tout le service des recettes d'un bureau; le contrôle actif, veille par la confrontation sur place des différents livres, à ce qu'aucun détournement des deniers de l'État, ne puisse s'opérer; l'administration cen-

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

trale résume les écritures de toutes les stations et les vérifie dans tous leurs détails.

Quant aux contrôleurs et vérificateurs attachés à d'autres services, il n'ont aucunement à s'occuper des recettes.

La question soulevée par la section centrale n'est pas de savoir si, dans l'organisation actuelle, les agents de la comptabilité, tant du service actif que du contrôle sédentaire, ont un travail suffisant ou non, mais si leur surveillance ne forme pas double emploi, au moins pour les bureaux importants, avec le contrôle qui doit être forcément exercé par tous les fonctionnaires du service administratif, du contentieux, du service commercial, du contrôle des matières, des onze groupes de transports et par les comptables.

Les receveurs chefs-comptables et certains comptables vérifient, avec le concours d'adjoints, les caisses tenues par les sous-comptables qui sont ainsi l'objet d'une surveillance incessante.

Nous n'apercevons point les motifs concluants pour lesquels les contrôleurs d'autres services seraient sans attributions quant aux recettes.

Ne serait-il point pratique de réunir sous une même direction tout ce qui a trait aux vérifications, de telle sorte qu'un travail d'ensemble permettrait à l'administration supérieure de se rendre compte à jour de toutes les opérations.

Le service administratif mandate toutes les pièces du service des recettes sur lequel tous les fonctionnaires sont donc appelés à exercer leur action.

Ainsi, n'est-il pas vrai que les contrôleurs-payeurs qui distribuent le salaire des ouvriers, sont eux-mêmes contrôlés par les chefs des divers services et par leurs adjoints ?

Les travaux de statistique doivent-ils nécessairement être disséminés dans diverses directions ?

La comptabilité simplifiée, les écritures diminuées, le personnel actif des gares renforcé amèneraient ce résultat, à tous égards satisfaisant, d'imprimer à chaque gare sa véritable physionomie ; les opérations se traitant d'une façon plus rapide, plus correcte, moins sujette à erreurs, les renseignements statistiques et autres s'y recueilleraient sans peine au profit du public et de l'administration.

Les gares sont comme les points saillants du champ de bataille : là se porte l'intérêt de l'action ; là se meuvent les corps d'armées qui doivent être habilement préparés par un état-major dont l'influence sera d'autant plus éclairée, dont les ordres seront d'autant plus clairs et précis, qu'il sera moins nombreux et assurera l'unité dans les manœuvres.

Demande de la section centrale.

N'y a-t-il pas double emploi du service des renseignements de statistique attaché au secrétariat et au service général avec les nombreux services de statistique organisés à la direction du contrôle des recettes et au service commercial de la quatrième direction ?

Réponse du Gouvernement.

Il n'y a pas double emploi dans les différents services auxquels se rapporte la question posée.

Les directions spéciales réunissent les éléments de statistique, chacune en ce qui concerne son service. Le rôle de la direction des études d'ordre général et de statistique est de coordonner ces renseignements et d'en tirer fruit pour éclairer le Ministre et l'administration. Cette direction doit s'enquérir des faits qui se passent à l'étranger, et qui intéressent le Département, au point de vue technique et économique ; elle recueille les éléments nécessaires pour établir la comparaison entre l'exploitation des chemins de fer étrangers et celle des chemins de fer de l'État belge.

Elle est chargée de la rédaction du compte-rendu et de l'établissement du prix de revient de l'exploitation au moyen des éléments de comptabilité et de statistique élaborés par les services d'exécution.

De plus, le bureau des renseignements et l'atelier de reproduction des plans relatifs aux adjudications, relèvent de cette direction.

Elle s'entoure de renseignements qui peuvent être utiles au public, au sujet des conditions techniques et des conditions d'entreprises, des travaux importants à adjudger à l'étranger ; elle recueille les données de prix des marchés à l'étranger, et établit la statistique des fluctuations de prix des objets et matériaux dans le pays même.

CHAPITRE V.**POSTES ET TÉLÉGRAPHES.****1^{re} SECTION. — SERVICES COMMUNS.**

Il n'y a de modifications notables à cet égard, que l'augmentation de 57,800 francs pour acquisition d'outils et machines servant en partie à la fabrication des timbres.

2^e SECTION. — POSTES.

L'extension de cette branche de service ne se ralentit pas.

Le poste des traitements et indemnités des fonctionnaires reçoit une augmentation de 250,070 francs ; celui des facteurs de 258,257 francs.

Ces employés, dont le rôle est modeste, mais dont les responsabilités s'aggravent chaque jour, de qui l'on exige des aptitudes physiques et morales de nature à leur concilier la plus entière confiance. méritent de sérieux encouragements.

Si leur tâche a, dans les campagnes, ses côtés exceptionnellement pénibles, elle est devenue, dans nos grandes villes, de plus en plus laborieuse ; d'autre part, les nécessités de l'existence sont plus lourdes et le chétif budget du facteur est bientôt épuisé.

Nul doute que l'administration ne s'efforce, dans les limites compatibles avec les ressources du budget, d'améliorer leur sort en tenant un juste compte des milieux où ils ont à remplir leur mission.

Les renseignements de 1880 sur le service des postes présentent beaucoup d'intérêt.

De nombreux états ont adhéré à l'Union postale universelle.

Le service a fonctionné sous l'empire de la loi du 50 mai 1879, qui a introduit une série de modifications des plus utiles, notamment :

Assurance des valeurs étendue aux valeurs en nom et aux pièces de monnaie ;

Taxation au poids pour tous les imprimés ;

Tarif des cartes postales rendu applicable aux cartes fabriquées par l'industrie privée ;

Présentation par la poste des effets de commerce à l'acceptation et recouvrement des effets payables par intervention.

Le mouvement général des correspondances privées manuscrites a été de 65,646,651 pour le service intérieur. de 25,888,655 pour le service extérieur, plus 11,653,250 lettres de service.

On a transporté 71,850,000 numéros de journaux.

Le nombre moyen des lettres par habitant était de 11.18.

La Flandre orientale, qui figure la 9^e dans le classement des provinces d'après le degré d'instruction, compte 6.36 lettres par habitant.

Le Hainaut qui est 8^e, 10.25.

Sur 413.912 envois par lettres recommandées, une seule lettre a été égarée.

Il y a eu 320,340 envois par lettres assurées pour une somme de 382,843,284 francs. Cinq lettres (valeur 2,360 francs) ont été perdues ce qui représente 6 centimes par 10,000 francs.

Les envois de cartes postales, journaux. imprimés, papiers d'affaires sont en progression.

De même pour les mandats qui ont monté à une somme de 100,720,362 francs pour l'intérieur -- 28 p. % de plus qu'en 1879.

Les mesures adoptées quant aux effets de commerce produisent leurs effets utiles.

Le service des recouvrements à l'intérieur, organisé à partir du 1^{er} mai, 1^{er} novembre et 1^{er} décembre 1880, a rendu de réels services.

De 1875 à 1880, le nombre des bureaux de poste s'est élevé de 486 à 765.

En résumé, la recette supérieure de 3.21 p. % à celle de 1879, a atteint fr. 11,557,072-60.

La dépense a été, y compris la quote-part des postes dans les frais généraux de l'administration, de fr. 7,071,543-79, soit 61 p. % de la recette brute.

La recette nette a donc été de fr. 4,485,526-81, résultat tout à l'éloge d'agents zélés, intelligents et chez qui la probité la plus scrupuleuse se conserve comme une tradition d'honneur.

Le bureau central de Bruxelles voit ses opérations se multiplier chaque jour.

Il convient de ne plus tarder à le construire et à l'installer sur l'emplacement de l'ancienne Monnaie, désigné depuis longtemps à cet effet ; à la grande joie des Bruxellois, dont la patience a été assez éprouvée, le temple des Augustins aura vécu.

3^e SECTION. — TÉLÉGRAPHES.

Les traitements et indemnités nécessitent une augmentation de dépenses de 167,080 francs, les salaires de 104,600 francs, l'entretien des lignes de 6,400 francs.

La longueur des lignes était, au 1^{er} janvier 1881, de 5,537 kilomètres, le développement total des fils de 24,594 kilomètres. Il y avait à tenir compte, en plus, de 601 kilomètres de fils le long des cours d'eau et de 1,158 kilomètres établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer.

Le nombre des bureaux ouverts a été porté à 772.

La Suisse en compte 1,121, l'Empire germanique 9,682, la France 5,528, l'Angleterre 5,427.

Le personnel comprenait 4,583 agents, dont 2,162 appartenant aux chemins de fer et postes.

Le nombre des dépêches a été de 3,423,815 et la recette a produit fr. 2,516,287-96

Les télégrammes de service ont atteint le chiffre énorme de 2,753,227, dont 73 p. % relatifs au matériel et à la circulation des trains et 11 p. % aux transports égarés et dévoyés.

Cela semble exorbitant.

La dépense s'est élevée à fr. 3,594,022-20, de sorte que le télégraphe est en déficit de 1,119,582 francs, étant donné que les deux-cinquièmes de ses envois sont consacrés à des correspondances gratuites et de service.

Un système de primes télégraphiques a été organisé; il n'a point, que nous sachions, procuré des avantages sensibles : la répartition des primes exige une série d'écritures, tout un formulaire administratif pour aboutir à ce mince résultat qu'à l'expiration d'un semestre de nombreux agents perçoivent à peine quelques centimes. Les progrès incessants qui s'accomplissent dans le domaine des applica-

tions de l'électricité, permettront sans doute, dans un prochain avenir, de réaliser des économies dont on pourrait faire fruit pour améliorer le sort d'une catégorie d'agents dont la mission est souvent fastidieuse et prolongée. Ici encore, tout l'intérêt du service se concentre sur l'exécution : un personnel restreint doit suffire aux nécessités de l'administration centrale.

Des bureaux téléphoniques établis dans les maisons communales, aux bâtiments d'école, dans les bureaux de poste, chez certains fonctionnaires à désigner, faciliteraient à peu de frais les communications, les envois de dépêches jusque dans les moindres localités du pays.

L'intérêt des frais d'installation, calculé par l'honorable M. Le Hardy de Beaulieu, a été évalué à 7 francs par kilomètre et par an. Un appoint moyen de 25 centimes en sus de la dépêche principale couvrirait la dépense; l'échange de quelques dépêches par jour donnerait un bénéfice.

Il y a là les éléments d'une organisation spéciale qui répondrait à des besoins nouveaux avec la quasi-certitude d'un profit à retirer.

Les services télégraphiques et téléphoniques jouent un rôle de plus en plus important dans les relations privées; ils secondent l'action administrative, et tous les jours nous constatons de quelle manière ils interviennent dans les recherches judiciaires.

Des bureaux parfaitement organisés conviendraient à nos principaux palais de justice, notamment à ceux de Bruxelles, Anvers, Gand et Liège.

Placés sous la direction de chefs instruits et expérimentés dans la matière, ils constitueraient, entre les mains de la justice, une arme aussi puissante que rapide dans ses effets.

La section attire sur ce point l'attention du Gouvernement (1).

MARINE.

On propose de porter le budget spécial de la marine de 3,151,770 francs à 3,316,245 francs, soit une augmentation de 164,475 francs.

Les renseignements, au 1^{er} janvier 1881, nous apprennent que le matériel comportait 13 bateaux à vapeur, 21 bateaux pilotes et phares, 1 navire école, 2 embarcations à vapeur et 132 canots.

Le personnel se composait de 929 fonctionnaires, agents et ouvriers.

Le nombre des passagers, qui s'était relevé en 1880, a déchu en 1881.

Le produit annuel moyen sauf, pour 1880, est inférieur à la dépense. Ce service exige donc des réformes.

Les deux lignes postales qui sont subventionnées ont donné des résultats encourageants; elles ouvrent la voie à de nouveaux essais.

Le nombre des passagers s'est élevé de 10,964, en 1879, à 21,651, en 1880, soit 97 p. % de plus; les marchandises, de 191,830 à 235,316 tonneaux. L'expérience semble décisive.

(1) Depuis les délibérations de la section centrale, le Gouvernement a fait distribuer l'exposé des motifs d'un projet de loi sur les concessions téléphoniques.

Une commission a été chargée de rechercher les moyens d'obvier aux interruptions des communications avec le Brésil et les états de la Plata; il serait à souhaiter que ses travaux amenassent quelque solution pratique : de graves intérêts ont été souvent lésés de ce chef.

Les transports effectués par la double ligne d'Anvers sur New-York et Philadelphie prennent un essor remarquable.

De 113,318 tonneaux et 10,327 passagers le mouvement s'est porté à 164,693 tonneaux et 20,947 passagers en 79 traversées, 20 de plus qu'en 1879.

Ces données sont autant de salutaires avertissements bien faits pour éclairer nos nationaux et stimuler leur esprit d'entreprise : c'est à l'initiative privée surtout qu'incombe l'obligation de s'affirmer.

Ce poste du budget devrait acquérir plus d'importance. Pour cela, il ne suffit pas qu'Anvers et Gand se trouvent directement reliés à la mer par de grandes voies de navigations.

Il n'y aura de résultats sérieux que si toute la plaine maritime est aménagée, outillée en conséquence. Perfectionner ce qui existe : Ostende, Gand, Anvers; faire une large part aux revendications de villes comme Bruges, Louvain, Malines, Bruxelles, et par là même, favoriser le développement industriel et commercial des bassins de Mons, du Centre, de Charleroi, de Namur, de toute la zone aux matières pondéreuses, tel est le programme dont toutes les parties s'enchaînent et sont en quelque sorte solidaires.

Il résulte à l'évidence de la diminution des recettes sur nos paquebots que nous avons à lutter contre les plus sérieuses concurrences.

Il semble nécessaire notamment que des trains soient organisés dans des conditions qui multiplient les traversées de la Manche par Flessingue et Queenstown. Nos malles, quelles que soient les garanties de sécurité qu'elles offrent aux voyageurs, la rapidité de leur course, le savoir et les aptitudes de nos officiers de marine, peuvent-elles rivaliser sous le rapport du confort et de l'élégance avec les bateaux concurrents.

Dans ce cas encore, le service d'exécution mérite une constante sollicitude : c'est vers les besoins qu'il accuse qu'il convient de reporter les ressources de cette partie du budget.

CAISSE DE RETRAITE ET DE SECOURS DES OUVRIERS.

Une caisse de prévoyance fut instituée, pour les ouvriers du chemin de fer, par arrêté du 1^{er} octobre 1838.

Le prélèvement était de 1 p. % sur les salaires.

Elle fut transformée, en 1845, en caisse de retraite et de secours, et la retenue fixée à 2 p. %.

Le 2 octobre 1851, le taux en fut élevé à 2 1/2 p. %; enfin, un arrêté du 16 décembre 1859, modifié en partie par celui du 20 juillet 1878, prescrit un prélèvement de 3 p. %, pour les salaires jusqu'à fr. 2-40, et de 4 p. % pour les salaires plus élevés.

De 1875 à 1880, les cotisations versées par les ouvriers ont fourni la somme totale de 5,418,104 francs.

L'importance proportionnelle des cotisations d'ouvriers et des subventions de l'État est de 71.63 à 28.37.

Le chiffre des ouvriers attachés au service de l'État s'accroît chaque jour : c'est presque l'armée sur pied de paix.

Nombre de ces modestes agents jouissent de salaires qui varient entre 2 et 3 francs et sont astreints à des labeurs rudes et pénibles : préposés aux barrières, aux signaux, aux excentriques, à des postes souvent dangereux pendant douze, quatorze et quinze heures, ils sont dignes de toute la sollicitude de l'État.

Cette institution ne sauvegarde pas encore d'une manière suffisante les invalides, les blessés ou les parents des victimes : elle mérite une attention toute spéciale et les affiliés devraient être appelés — dans une équitable mesure — à la gestion et au contrôle des ressources qui alimentent la caisse. Elle puise même des ressources dans la contribution d'agents temporaires qui, renvoyés ou non du service après avoir versé des sommes importantes, ne participent pas aux avantages de la caisse ; du reste, la position des agents temporaires qui ont rendu de longs services devrait être définitivement régularisée.

QUESTIONS DIVERSES.

Avant d'aborder l'examen de la situation économique et financière des chemins de fer, postes, télégraphes et marine, la section centrale a jugé utile de s'éclairer sur les divers points relatés dans les questions ci-après posées au Gouvernement.

Demande de la section centrale.

Le bureau spécial institué pour déterminer le prix de revient en matière d'exploitation des chemins de fer a-t-il utilement fonctionné ?

Quels sont, à grandes lignes, les résultats obtenus ?

Réponse du Gouvernement.

La méthode adoptée pour la détermination des prix de revient, comprend essentiellement les opérations suivantes :

1. Répartition des dépenses, en trente-trois catégories répondant aux différentes natures d'emploi.

2. Concentration des dépenses sous trois intitulés : Trains de voyageurs. Trains de marchandises. Entretien de la route à répartir entre les deux espèces de trains.

3. Nombre d'unités de trafic entre lesquelles doivent être réparties les dépenses d'exploitation.

4. Répartition des dépenses reprises au n° 2 entre les unités de trafic du n° 3.

5. Détermination des frais d'intérêts et d'amortissement des capitaux engagés,

Demande de la section centrale.**Réponse du Gouvernement.**

correspondant à 100 francs de dépenses d'exploitation.

6. Exposé des dépenses totales *par unité de trafic et ce, sous la forme que revêtent les tarifs* actuellement en vigueur.

Les calculs ont été faits pour les exercices 1876 et 1877; ils seront terminés cette année pour les exercices 1878 et 1880. Mais les résultats de ces calculs ne pourront être produits que lorsqu'on aura confronté plusieurs exercices, afin de constater si la méthode adoptée produit des résultats concordants.

La section centrale émet le vœu que cette confrontation ne tarde pas : elle est déjà possible pour quatre exercices, et cette étude, bien conduite, contrôlée par le législateur, sera destinée à faire ressortir ce qu'il s'est accompli d'utile et ce qu'il peut exister de vicieux dans l'organisation des services.

Demande de la section centrale.**Réponse du Gouvernement.**

Des mesures ont-elles été prises pour étendre et mieux déterminer la responsabilité des chefs de service et en vue de rendre plus rapides et moins nombreuses les correspondances administratives ?

L'arrêté organique de l'administration des chemins de fer, en date du 15 novembre 1877, détermine, en son chapitre II (articles 37 à 64), les devoirs et obligations ainsi que la responsabilité des chefs de service.

L'article 40 est conçu comme suit :

« Les chefs de service assurent la marche régulière de leur service et veillent à la bonne exécution des ordres supérieurs.

» Aux termes de l'article 41 ils ont pour devoir de soumettre au Ministre, au comité d'administration ou au directeur dont ils relèvent, selon leur importance et leur objet, toutes les propositions que peuvent motiver la régularité ou la sécurité du service, l'intérêt du public ou du trésor.

» En cas d'urgence ils suppléent à l'absence d'ordres ou à l'insuffisance des instructions (art. 42). »

L'article 43 dispose que les chefs de ser-

vice s'attachent à reconnaître par eux-mêmes et avec le concours de leurs adjoints, notamment :

« Si le service est organisé de manière à en assurer la régularité ou la sécurité, et s'il offre au public les facilités et les garanties désirables.

» S'il est apporté, dans les dépenses toute l'économie possible, sans nuire à la bonne marche du service.

» Si les lois, arrêtés, règlements et ordres en général sont bien interprétés et exécutés dans toute leur étendue.

« Si le personnel est au courant des instructions qui répondent à la spécialité de service ou de travail qui lui est attribuée, s'il apporte dans ses relations de service avec le public toute la prévenance et l'esprit de conciliation que l'on peut exiger de lui. »

En cas d'interruption momentanée du service, par suite d'inondations, de neige, d'éboulement ou de toute autre cause, les chefs de service doivent prendre d'initiative telles mesures que les circonstances réclament. (Art. 48).

L'administration ne cesse de se préoccuper des mesures à prendre pour simplifier les écritures et diminuer, dans la mesure du possible, la correspondance de service, comme aussi pour accélérer l'instruction des affaires.

On ne peut en donner de meilleure preuve qu'en reproduisant l'article 53 du règlement organique de 1877, lequel dispose que « dans le but de simplifier les relations par écrit, d'accélérer l'expédition des affaires, d'établir une entente commune entre les chefs de service d'un même groupe, ces fonctionnaires doivent se réunir en conférences de service aussi fréquemment que possible, et obligatoirement, au moins une fois par semaine.

» Dans ces réunions, ils se communiquent mutuellement toutes les affaires

Demande de la section centrale.

Réponse du Gouvernement.

» importantes, même lorsqu'elles sont du
» domaine exclusif de l'un d'eux.

» Ils se concertent notamment au sujet
» de toutes mesures ou propositions ayant
» pour objet de donner satisfaction au
» public, d'assurer la régularité et la sécu-
» rité du service, d'améliorer les installa-
» tions dans les stations, d'obtenir une
» meilleure utilisation des moyens de
» traction et de transport, l'économie
» dans les dépenses; de prévenir les
» détournements de trafic, etc., etc. »

Dernièrement il a été rappelé qu'afin d'éviter toute perte de temps et des correspondances inutiles, les chefs immédiats doivent adresser, non à l'administration centrale, mais aux chefs de service en cause, les communications et la correspondance relatives à des objets sur lesquels ces fonctionnaires peuvent statuer.

Déjà elle a attribué aux chefs de service le pouvoir de statuer sur les dépenses ne dépassant pas 50 francs et, d'accord avec la Cour des Comptes, de faire opérer le paiement de ces dépenses sur la caisse des stations, sauf régularisation ultérieure.

Depuis l'année dernière, les chefs de service sont chargés d'ordonnancer également sur la Caisse des stations, le paiement des salaires du personnel ouvrier appartenant à leurs circonscriptions respectives; précédemment ces salaires étaient payés par l'ordre de l'administration centrale.

Enfin, l'administration étudie plusieurs projets de décentralisation ayant notamment pour but d'étendre dans de notables proportions les pouvoirs des chefs de service en matière de personnel et de dépense.

Comme on le voit, l'administration fait sa préoccupation constante de toutes les mesures propres à simplifier les écritures, à diminuer la correspondance, et elle ne peut que prendre l'engagement de persévérer dans cette voie.

Demande de la section centrale.

Quel système le Gouvernement se propose-t-il d'adopter définitivement en ce qui concerne les chemins de fer secondaires ?

Réponse du Gouvernement.

Le Gouvernement se réfère aux explications données, à la Chambre des Représentants, par M. le Ministre des Finances, dans la séance du 17 mars 1882.

Il faut bien reconnaître que, jusqu'à présent, aucune solution véritablement pratique n'a été proposée.

Il ne sera point facile d'introduire, dans le domaine des faits, un système financier qui exigera le concours de l'État, des provinces, de groupes de communes et de particuliers. C'est un rouage compliqué à l'excès et dont la manœuvre offrira de sérieuses difficultés.

Vouloir établir des chemins de fer secondaires, vicinaux, agricoles — peu importe le titre — en s'entourant d'autant d'interventions, en imposant aux lignes nouvelles des tarifs déterminés, mais susceptibles de modifications au gré de l'État, en rejetant toute voie quelconque qui exposerait l'ancien réseau à une concurrence ; tracer ainsi une sorte de cercle de fer dans lequel ce genre spécial de transport serait fatalement obligé de se mouvoir au milieu des risques les plus divers, plus nombreux encore que ceux des exploitations ordinaires, c'est évidemment aboutir, malgré les excellentes intentions du Gouvernement, à un ajournement de la question.

L'État a des obligations d'autant plus graves à remplir que l'exploitation de son réseau est en déficit.

Il est fâcheux que l'initiative privée, sur ce point comme sur beaucoup d'autres, ne se soit pas montrée plus ferme, plus résolue : elle eût peut-être — et il en est temps encore — réussi à présenter des combinaisons, à tenter des expériences plus convaincantes que les plus beaux programmes — ce qui hâterait l'adoption d'un système définitif.

Demande de la section centrale.

Le projet d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Mayence a-t-il fait depuis l'an dernier l'objet d'études nouvelles ?

Réponse du Gouvernement.

Oui. L'administration fait dresser un avant-projet conformément aux bases indiquées dans une note que lui a remise M. Le Hardy de Baulieu.

Le chemin de fer direct de Bruxelles-Mayence se justifie par les considérations suivantes qui se réfèrent à la note à laquelle il est fait allusion.

DISTANCES :

Par le projet direct :		Par les voies actuelles les plus courtes :	
	Kilomètres.		Kilomètres.
De Bruxelles à la frontière prussienne par Viel-Salm . . .	143	De Bruxelles à Herbestal . . .	138
De la frontière à Kempten près de Bingen	140	De la frontière à Kempten par Cologne, Bonn, Coblenze . . .	257
De Kempten à Mayence. . . .	22	De Kempten à Mayence. . . .	22
Total. . . .	305	Total. . . .	417
De Mayence à Francfort-sur-Mein	45	De Mayence à Francfort-sur-Mein	45
Total. . . .	350	Total. . . .	462

Différence en faveur de la voie nouvelle 112, et en supposant 12 kilomètres d'allongement pour éviter des montagnes ou ravins, villages, usines ou châteaux, il reste un raccourcissement minimum de 100 kilomètres sur les routes actuelles.

Ceci sur le trajet en longueur.

Sur les pentes et rampes la différence est plus sensible encore. Le trajet actuel comporte les plans inclinés de Liège et d'Aix-la-Chapelle de 28 à 30 millimètres par mètre.

Le nouveau tracé n'aura pas de rampes de plus de 10 millimètres, en Belgique, si l'on construit une ligne de premier ordre passant, à hauteur suffisante, au-dessus des vallées de la Dyle, de la Meuse, de l'Ourthe et de la Salm, au moyen de viaducs, comme il en existe, en Angleterre, pour des lignes beaucoup moins importantes à tous égards, construites par des particuliers.

La ligne proposée pourra donc être une voie à grande vitesse ; elle doit être construite dans cette prévision avec tous les perfectionnements de l'art moderne et n'être coupée par aucune ligne, route ou chemin à niveau.

Les stations devront être peu nombreuses et espacées de 20 à 30 kilomètres. Le pays environnant se raccordera à ces stations par les chemins de fer existants ou par de nouveaux embranchements.

Une plus grande surface de pays pourra ainsi être desservie par ce chemin de fer sans nuire à la vitesse et sans créer de dangers permanents, comme le font les stations trop rapprochées et les croisements à niveau des chemins de fer et autres.

On pourra donc, par ces moyens, atteindre les vitesses des grandes lignes postales internationales, soit 60 et même 65 milles à l'heure (90 à 100 kilomètres), comme sur les lignes entre Londres et Dublin, Londres-Liverpool, Londres-Edimbourg, Paris-Marseille, etc.

On pourra donc faire le trajet de Francfort-sur-Mein à Londres en 12 heures, savoir :

De Francfort à Bruxelles (330 kilomètres) en	4 heures.
De Bruxelles à Ostende ou Nieuport (130 kilomètres) en	2 »
D'Ostende à Douvres en	4 1/2 »
De Douvres à Londres en	2 »
Total	12 1/2 heures.

Par Nieuport on gagnerait probablement une heure et demie si l'on appropriait une ligne directe de grande vitesse et l'embarquement sur une jetée en mer. (Voir à cet égard le rapport de MM. Hawskey, Abernethy et Calrer, ingénieurs maritimes anglais, en date du 30 décembre 1873.)

Dans le cas probable où la construction du tunnel sous la Manche soit mis en exploitation, il suffira d'approprier à la grande vitesse les lignes existantes pour faire de Bruxelles le passage obligé du trafic qui traverserait ce tunnel venant ou en destination du nord, du centre et du midi de l'Allemagne et de l'Italie par le Saint-Gothard.

La ligne projetée serait donc le passage obligé, parce qu'il serait le plus court, du trafic entre l'Allemagne centrale et du Sud, l'Autriche, une grande partie de l'Italie et tous les pays de l'Orient, et l'Angleterre et, par là, l'Amérique et les colonies. C'est-à-dire des populations les plus denses et les plus commerçantes du monde s'élevant à plus de cent millions d'habitants.

Inutile de s'étendre sur les avantages que retireraient Bruxelles de se trouver au nœud de ce grand passage, nos stations balnéaires d'être rapprochées de 12 à 15 heures du centre de l'Allemagne et nos ports de commerce, y compris Bruxelles, d'être en possession de la route la plus courte entre l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, le nord de l'Italie, l'est de la Suisse, etc., etc., et l'Angleterre et l'Amérique.

On peut se rendre compte des résultats financiers de cette ligne, au point de vue de l'exploitation, par ce fait que le Nord-Belge exploité par les Français et qui ne dessert que les relations du nord de l'Allemagne avec Paris, plus le trafic local, produit 242 francs par jour-kilomètre, soit 88,000 francs par kilomètre et par an, tandis que le réseau belge exploité par l'État ne produit que 41 à 42.000 francs.

Il paraît évident, sans démonstration inutile, que le raccourcissement des distances et la vitesse amèneront par là une partie des voyageurs vers la France, aussi bien que vers l'Angleterre, la Belgique et la Hollande.

On peut donc compter sur un produit égal sinon supérieur à celui du Nord-Belge. Une exploitation même à 60 p. % du produit brut, donnerait un résultat net de 35.200 francs par kilomètre, soit plus de 8 p. % sur un capital de 450,000 francs par kilomètre, suffisant pour établir une ligne égale aux premières de l'Angleterre avec une station de premier ordre dans la capitale.

Demande de la section centrale.

Le chemin de fer de l'Amblève sera-t-il bientôt mis en exécution?

Réponse du Gouvernement.

L'administration compte mettre très-prochainement en adjudication les travaux de la première section de Comblain-au-

Demande de la section centrale.**Réponse du Gouvernement.**

Pont à Targnon, mesurant 22,670 mètres. Le cahier des charges est à l'impression et la majeure partie des terrains est acquise. On travaille très activement au projet de la deuxième section de Targnon à Trois-Ponts, mesurant 13 kilomètres environ.

Demande de la section centrale.**Réponse du Gouvernement.**

Les études relatives à la ligne de Bruxelles-Lessines sont-elles en voie d'achèvement?

On procède aux études du projet d'après un avant-projet arrêté par le Département.

A diverses reprises, il a été question de railways à établir le long des côtes. Nul doute que pareille ligne, dont la construction serait peu coûteuse et dont l'outillage pourrait être approprié aux nécessités d'un service ne fonctionnant guère que l'été, ne vienne développer la prospérité de nos stations balnéaires. Leur renom grandit chaque année : il y a là pour le pays une source de trafics et de revenus qu'il est prudent de ne point laisser se tarir. Les relations rendues plus faciles, plus fréquentes entre les villes d'eau, constituent un nouvel attrait, rompent la monotonie du séjour et y appellent de toutes parts un plus grand nombre de voyageurs.

La section espère que des mesures en ce sens contribueront bientôt à donner plus d'animation à notre littoral et à y attirer de nouveaux éléments d'activité et de richesse.

PÉTITIONS.

Des habitants de Woumen, Merckhem et Noordschote demandent la construction d'un chemin de fer de Dixmude à Ypres, par Langhemarek ou Boesinghe, avec station dans ces communes.

Des conseillers communaux d'Oostvleteren réclament la construction d'une ligne d'Ypres à Furnes par Brielen, Elverdinghe, Woesten, Oostvleteren, Pollinckhove et Steenkerke.

Même demande émanant d'habitants de Calcken en faveur d'une voie ferrée qui relierait Gand à Termonde par Heusden, Lacerne, Calcken, Overmeire, Zele, Grembergen.

A Bioul, province de Namur, les contribuables demandent que le tracé du chemin de fer à construire de Mettet à Beauraing, parte de Mettet, passe par Furnaux, Graux, Denée, Bioul, Warnant, Haut-le-Wastia, emprunte à Antée la ligne du Nord-Belge, passe par Dinant pour traverser la Meuse à Anse-

remme, et atteindre la vallée de la Lesse, Furfooz, Houyet et Beauraing.

Il serait utile lors du dépôt du budget, de résumer, dans un tableau, les pétitions présentant quelque caractère sérieux et relatives aux travaux publics : l'administration y exposerait succinctement les motifs tendant à faire rejeter ou accueillir les conclusions de ces demandes.

Des renseignements parfois intéressants seraient puisés dans ce document qui prouverait que l'exercice du droit de pétition est respecté et que l'attention du pouvoir et des Chambres se porte sur tous les points qui lui sont signalés par nos concitoyens.

DEUXIÈME PARTIE.

EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIÈRE ET ÉCONOMIQUE DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER, DES POSTES, TÉLÉGRAPHES ET MARINE.

Le budget de l'exercice 1882, lors de son dépôt, comportait, pour le service des chemins de fer seul une somme de 65.968.530 francs.

L'ensemble des crédits sollicités par les divers amendements atteint le chiffre de 74.934,645 francs.

Nous avons déjà reconnu les difficultés qui s'opposent à ce que l'on puisse prévoir exactement les nécessités d'une exploitation aussi vaste, aussi sujette à fluctuations que l'entreprise des chemins de fer. Il nous paraît cependant que le système suivi jusqu'à ce jour pourrait être modifié. Étant donnée la situation actuelle, il n'y a plus lieu de reproduire d'une façon en quelque sorte stéréotypée, le budget de l'année précédente ; il est manifeste, même une année à l'avance, que l'exercice suivant entraînera fatalement telles ou telles augmentations de recettes ou de dépenses à évaluer approximativement d'après des rétroactes ou des points de comparaison.

On n'aboutirait pas ainsi à un écart aussi considérable que celui qui s'accuse entre le chiffre primitif du budget et le projet amendé ; cette différence est de près de dix millions, soit environ 15 p. % de l'import total.

Une étude sérieuse, approfondie, n'est donc possible qu'après la présentation des amendements, alors que le temps presse, que la session est avancée et que la Chambre a hâte de clôturer ses travaux.

Cette étude elle-même risque fort d'être compromise, de voir échouer ses données et ses conclusions devant les situations nouvelles que révèlent plus tard des demandes de crédits spéciaux.

Un des palliatifs à pareil état de choses consisterait, comme l'ont fait remarquer les précédents rapports, à s'inspirer davantage des systèmes suivis par des compagnies étrangères, notamment en France et en Angleterre, d'établir la comptabilité sur des bases telles que de mois en mois, presque de semaine en semaine, on puisse calculer l'échelle ascendante et descendante des recettes et dépenses, et asseoir des probabilités se rapprochant dans une large mesure des réalités de demain.

Les capitaux et crédits, votés par la Législature jusqu'au 31 décembre 1880, se sont élevés à fr. 856,918,694-71.

Ces capitaux ont été employés comme suit :

Routes, bâtiments, dépendances des stations et dépenses générales	fr. 550,902,509 73
Matériel de traction et transport	180,098,569 70
Restaient disponibles sur les crédits	125,917,815 28
	<hr/>
	fr. 856,918,694 71

En 1879, les dépenses de premier établissement s'arrêtaient à fr. 674,466,965-79 ; elles ont monté, en 1880, jusqu'à fr. 731,000,879-43.

Le capital représentatif des annuités que l'État s'est engagé à servir pour acquitter le prix de rachat des diverses concessions est de fr. 319,798,631-10.

L'actif du bilan comprend une somme totale de fr. 1,030,799,510-53.

Le passif se résume comme suit :

1° Sommes à rembourser sur les avances du Trésor et le coût des concessions rachetées	fr. 975,333,120 93
2° Amortissements à la décharge du réseau par prélèvements sur les produits de l'exploitation	71,258,574 89
3° Subsidés des villes de Bruxelles, Gand, etc.	391,181 88
4° Ventes d'immeubles, etc.	5,816,733 83
	<hr/>
	fr. 1,030,799,510 53

Le compte spécial des résultats de l'exploitation pour 1880 constate que les produits représentent une somme de fr. 113,503,017 67

Les dépenses fr. 75,307,741 98

Produit net fr. 42,195,275 69

Les charges des capitaux dûs au trésor et aux compagnies étaient de fr. 41,977,063 20

soit un excédant de recettes de fr. 218,212 46

alors qu'en 1879 le compte s'est soldé par une insuffisance de fr. 1,704,713 65

Ces chiffres ne coïncident pas exactement avec ceux qui viennent de nous être fournis.

Cette situation ne se maintiendra pas pour 1881 et 1882 ⁽¹⁾. L'année du cinquantenaire devait produire un accroissement exceptionnel.

Il est à remarquer que le solde annuel, qui se clôturait toujours en boni parfois même important comme en 1869, 1870 et 1871, n'a cessé d'être en déficit depuis 1872.

(¹) Le tableau qui nous est parvenu après la rédaction de cette partie du rapport (voir 1^{re} partie, chapitre Chemins de fer), le prouve surabondamment.

Ce déficit a été :

En 1873 de fr.	8,823,709	54	
— 1874 —	6,047,734	55	
— 1875 —	5,279,256	38	
— 1876 —	2,692,143	75	
— 1877 —	5,521,918	61	
— 1878 —	3,895,875	25	+ 242,702 60
— 1879 —	4,584,736	79	+ 519,976 86

Sous toutes les administrations il y a donc eu des alternatives de boni et de mali dans le solde annuel. Ce qui caractérise la situation, ce qui commande l'attention, c'est la persistance dans le déficit, si bien entendu ou fait supporter par l'exploitation toutes les charges y compris l'amortissement.

Les avances faites par le trésor sur les ressources ordinaires ne font qu'augmenter.

L'écart existant entre le bilan du chemin de fer de l'État et la situation générale du trésor public au 1^{er} janvier 1881, provient de ce que le trésor porte en compte au chemin de fer, le montant des crédits spéciaux mis à sa disposition, tandis que le chemin de fer ne porte en compte que les sommes qui lui ont été réellement payées : d'où une différence réduite à fr. 2,008,055-68 et qui se justifie par l'écart entre les sommes portées en compte par le chemin de fer exclusivement et les sommes figurant dans la situation du trésor exclusivement.

Constatons enfin que le compte général de l'exploitation depuis l'origine, mentionne une somme de fr. 71,258,574-89, comme ayant été appliquée à l'amortissement du capital de construction et de rachat, et une autre somme de fr. 27,122,387-47, pour transports gratuits ou réduits, occasionnés par des services publics.

Laissant de côté l'année exceptionnelle de 1880, il est donc acquis que le déficit coïncide avec les effets produits par le rachat de concessions et l'exécution de ligne nouvelles.

Les capitaux ayant servi aux frais de premier établissement d'une nouvelle partie du réseau ont atteint des chiffres relativement trop élevés : il n'était pas aisé, du reste, dès que l'on adoptait le système du rachat, de déterminer d'une façon mathématique, la valeur réelle des lignes, de procéder à des estimations certaines du matériel, de l'outillage, etc.

L'État n'était pas appelé à négocier de semblables conventions avec la liberté d'allure d'un particulier.

Des considérations d'intérêt général et d'ordre politique, des influences agissant en sens divers entraînent des résolutions devant lesquelles hésiterait ou reculerait l'initiative privée.

Le fait ne reste pas moins debout.

Des lignes rachetées sont, avec des voies récemment achevées ou en exécution, la cause déterminante d'un défaut d'équilibre entre les recettes et dépenses qui les concernent.

Dans tout ce travail de fusion, de réorganisation, s'est produit un enchevêtre-

ment tel que la critique comme la défense, sur les questions relatives à l'exploitation reposent sur des données variables et oscillantes.

Un jeu de chiffres vient au secours de toute argumentation.

Dans les considérations que renferme la première partie du rapport, nous avons néanmoins signalé certaines mesures propres à réduire des dépenses générales d'administration, à éviter les doubles emplois et les sinécures, pour renforcer les services auxquels incombent les plus rudes labeurs et d'où découlent les bénéfices.

Que l'on cherche surtout à substituer aux responsabilités collectives, mal définies, insaisissables, des responsabilités individuelles ; qu'on augmente pour ceux qui auront à les assumer, les droits, l'honneur et le profit même ; mais, qu'il soit possible au législateur comme au public, le véritable intéressé et le seul juge, de discerner nettement la part remplie par chacun, d'apprécier les actes et de dissiper les obscurités qui, le cas échéant, cachent la source des fautes ou des abus.

La situation peut s'envisager avec calme, sans qu'il faille en tracer un tableau trop assombri ou trop riant.

Les chiffres que nous avons cités attestent que les transports sur notre réseau national s'effectuent aux tarifs les moins élevés des chemins de fer européens.

L'État — et depuis deux ans notamment — a consenti des réductions dont les résultats nous ont été indiqués.

Est-ce, dès lors, à l'exploitation des chemins de fer qu'il serait raisonnable de faire remonter la responsabilité, même partielle, de la crise agricole et de la crise industrielle ou commerciale ?

Les effets économiques de ce qu'on appelle improprement une crise se sont fait sentir dans le monde entier : il n'y a là, qu'une évolution de phénomènes se rattachant à des circonstances multiples, aux différents facteurs de l'organisme social.

Des réductions de tarifs favorables, dans un moment donné, à telle branche d'industrie ou de commerce que l'on couvre ainsi d'une sorte de protection, sont exposées à n'être parfois que des remèdes empiriques.

Les facilités accordées sous ce rapport peuvent détourner l'attention d'autres économies à réaliser par les améliorations, par des perfectionnements qui tiennent en éveil et sollicitent constamment l'initiative individuelle.

L'État doit être un régulateur du corps social et non aspirer au rôle de providence absorbant dans sa volonté toutes les forces isolées.

Le déficit se maintenant et se prolongeant, faudra-t-il modifier l'assiette des impôts, frapper, en matière mobilière, par exemple, des revenus immenses qu'aucune charge directe ne grève ?

Pour permettre de nouvelles réductions de tarifs en faveur de nos industries pratiques, serait-il possible et pratique de créer une dette spéciale du chemin de fer de l'État et d'obtenir, par une habile conversion, des ressources qui nous font défaut ? N'est-ce point là de l'expédient qui échouera devant le fait, devant le chiffre ? Y aurait-il profit réel ou fictif ?

Si certaines mesures que nous avons préconisées et qui se rapportent à l'état de choses actuel, sont reconnues inefficaces ou inapplicables, il faudra bien

aviser. Rien ne servirait de se dissimuler la difficulté. Elle ne sera point vaincue de si tôt, car les éléments d'appréciation ne cesseront de varier tant que le réseau recevra des accroissements; l'intervention éventuelle de l'État dans la création de chemins de fer vicinaux sera une complication de plus.

Tracer un programme de réformes, en énumérer les détails et les applications, ne pourrait être l'œuvre d'une section centralé : à l'exemple de nos devanciers, nous avons cru devoir mettre en lumière les résultats, les faits principaux, exposer quelques appréciations sur ce point.

Nos chemins de fer, postes et télégraphes ont rendu à la chose publique des services incalculables et contribué à la prospérité générale dans des conditions telles que nous n'avons rien à envier à aucune autre nation.

Nos travaux publics, sous une vigoureuse impulsion, ont absorbé des sommes de plus en plus considérables qui eussent encore été dépassées, n'étaient les nécessités budgétaires

Dans notre siècle de vapeur et d'électricité, les besoins grandissent plus rapidement qu'il n'est donné d'y satisfaire. Ils ont pour corollaire l'augmentation des dépenses.

La question est donc de faire en sorte que la dépense ne croisse pas en raison directe des avantages qu'elle procure, qu'elle soit maintenue à un taux proportionnel moins élevé.

Dans un autre ordre d'idées, il a été reconnu utile, en face d'excès commis par l'esprit de parti, de recourir à une enquête sur la situation intellectuelle et morale du pays, sur les moyens mis en œuvre, sous le régime de nos libertés, pour préparer l'avenir de nos jeunes générations.

Cela accompli, ne sera-t-il pas d'une incontestable utilité de se servir du même procédé, avec les tempéraments que la chose comporte, pour nous éclairer sur les diverses parties du budget que nous venons d'examiner et qui soulèvent la plupart des grandes questions d'ordre matériel, financier et économique.

Préciser les faits, découvrir le terrain sur lequel on marche, c'est la difficulté à moitié vaincue; c'est confier à la raison, aux lumières, au concours de tous, auxquels il doit être fait appel chez un peuple libre et démocratique, la solution de problèmes dignes de nos plus hautes préoccupations. Nous avons la confiance que le Gouvernement et les pouvoirs publics, aidés par la nation elle-même, se montreront à la hauteur de cette noble et patriotique mission.

Le projet de budget est adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,
SCAILQUIN.

Le Président,
J. DESCAMPS.



ANNEXES.

DEMANDE. — Donnez la liste des travaux exécutés en 1881, pour lignes nouvelles, avec indication du commencement, de l'achèvement ou de la situation actuelle de ces travaux ?

La note et les tableaux ci-après contiennent les renseignements demandés par la section centrale :

§ I^{er}. — *Groupe de la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi des 25 avril-3 juin 1870).*

L'état des lignes dont la construction incombe à la Société prénommée, en vertu de la convention-loi des 1^{er}-26 juin 1877, est donné en détail au tableau III ci-annexé.

Il se résume comme suit :

	Mètres.
Sections livrées à l'État à fin d'exploitation en 1877	5,644
— — — 1878	
— — — 1879	95,142
— — — 1880	15,505
— — — 1881	8,878
Sections restant à livrer au 1 ^{er} janvier 1882	12,585
Total.	137,554

Les sections qui restaient à livrer au 1^{er} janvier 1882 sont :

a. La Providence à la Planche	5,349
b. Couillet à Jamioulx	7,236
Total.	12,585

Elles ont été livrées à l'État depuis, l'une le 1^{er} février, l'autre le 1^{er} avril.

§ II. — *Groupe de la Banque de Belgique.*

L'état des lignes dont la construction incombe à la Banque de Belgique, en vertu de la convention-loi des 1^{er}-26 juin 1877 et du contrat que cette Banque a conclu le 7 mars 1878, avec la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi des 25 avril-3 juin 1870) est donné en détail au tableau IV ci-annexé.

Il se résume comme suit :

	Mètres.
a. Sections livrées à l'Etat à fin d'exploitation en 1880	22,758
b. — — — — — 1881	44,557
c. Sections sur lesquelles les travaux étaient en cours d'exécution au 1 ^{er} janvier 1882 :	
Lessines à Renaix	19,320
Ronquières à Lembeeq.	12,304
Renaix à Tournai	20,000
Tournai à la frontière	13,500
Écaussines à Ronquières	8,180
Dour vers Cambrai (1)	11,400
Tubize à Braine-l'Alleud	13,880
Auderghem à Tervueren	9,514
Beaumont à Froid-Chapelle (2)	16,638
Froid-Chapelle à Chimay	12,362
Lobbès à Thuillies (3)	7,887
Mettet à Acoz	14,000
Total.	158,683
d. Section sur laquelle la Banque de Belgique mettra prochainement la main à l'œuvre :	
Sottegem à Ellezelles	17,660
e. Sections à l'étude :	
Bruxelles (ouest) à Londerzeel	19,603
Embranchement du Bois de la Cambre	1,589
Couillet à Châtelet	4,400
Chimay à la frontière	12,000
Estaimpuis à la frontière	2,686
Ensemble.	40,278
Total.	283,938

§ III. — *Groupe de la Société anonyme pour la construction des chemins de fer énumérés à l'article VII de la convention du 31 janvier 1873, approuvée par la loi du 15 mars suivant.*

L'état des lignes dont la construction incombe à cette Société fait l'objet du tableau V.

(1) La section de Dour à Audregnies, mesurant 5,700 mètres, a été livrée à l'Etat, le 1^{er} avril courant.

(2) La section de Beaumont à Froid-Chapelle est en exploitation depuis le 1^{er} mars dernier.

(3) La section de Lobbès à Thuillies est en exploitation depuis le 1^{er} mars dernier.

Il se résume comme suit :

			Mètres.
Sections livrées à fin d'exploitation en 1876	.	.	13,908.84
— — — 1877	.	.	14,599.35
— — — 1878	.	.	»
— — — 1879	.	.	53,091.25
— — — 1880	.	.	53,628.06
— — — 1881	.	.	»
Sections sur lesquelles on travaille	.	.	53,780.00
Sections pour lesquelles il n'y a pas de plans approuvés	.	.	71,600.00
Total			240,607.47

§ IV. — *Aubel à Battice.*

Cette ligne, exécutée par M. Closon, aux termes d'une convention du 9 juin 1878, a été ouverte à l'exploitation le 22 septembre 1881.

Elle mesure 10,745 mètres.

§ V. — *Libramont à Bertrix.*

Cette ligne, décrétée par une loi du 4 avril 1879, a été commencée au mois d'août 1880; elle est à la veille d'être achevée.

Elle mesure 11¹/₃ environ.

§ VI. — *Lignes ouvertes à l'exploitation.*

Le tableau I récapitule les sections successivement exploitées par l'État en exécution des conventions des 25 avril-5 juin 1870 et 1^{er}-26 juin 1877.

Le tableau II indique les sections ouvertes à l'exploitation, par les soins de l'État, dans le courant de 1881. La longueur de ces sections est de 64,179^m₃₅.

TABLEAU I.

*Lignes reprises par l'État ou construites en vertu des conventions-lois des
25 avril-3 juin 1870 et 1^{er}-26 juin 1877.*

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR.	DATE de la mise en exploitation.
		<i>Mètres.</i>	
1	Lignes indiquées à l'article 5 de la convention du 25 avril 1870 .	601,000	
2	Bascoup à Trazegnies	6,509	15 décembre 1870
3	Raccordement du charbonnage de Fontaine-l'Évêque	2,188	26 juillet 1871
4	Raccordement du chemin de fer de Quenast à la station de Tubize.	1,672	1 juillet 1872
5	Chemin de fer des carrières de Quenast	7,701	— —
6	Raccordement du puits Périer	6,573	22 juillet 1872
7	Jemmapes-Produits à Pâturages.	2,257	24 novembre 1872
8	Trazegnies à Courcelles	3,141	1 février 1873
9	Dour à Quiévrain	7,629	1 avril 1873
10	Courcelles à Gosselies et à Roux.	5,566	23 mai 1874
11	Péruwelz à la frontière de France	2,335	9 août 1874
12	Mons-Ville à Hornu-Warquegnies	4,439	1 octobre 1874
13	Gilly à Lambresart et Noir-Dieu aux Hayes.	11,780	19 novembre 1874
14	Berzé à Thuillies et à Beaumont.	16,883	25 janvier 1875
15	Anvers à Boom et embranchement de Contich.	21,180	20 décembre 1875
16	Piéton à Buvrines-Mont.	9,791	20 mars 1876
17	Luttre à Gosselies.	6,827	1 juin 1876
18	Alost à Burst.	10,359	— —
19	Houdeng à Soignies.	13,314	7 août 1876
20	Raccordement du Petit-Try	497	20 septembre 1876
21	Gilly à Châtelineau	2,647	22 septembre 1876
22	Fleurus à Nivelles.	21,983	— —
23	Blaton à Bernissart	3,896	13 novembre 1876
24	Buvrines à Faurœux.	10,381	25 janvier 1877
25	Gosselies à Jumet.	4,013	10 février 1877
26	Courbes de Buvrines et de Peissant.	3,644	1 novembre 1877
27	Jumet à Gilly.	5,109	24 mars 1879
28	Assche à Termonde	17,253	18 mai 1879
29	Jumet à Masses-Diarbois.	3,281	3 juillet 1879
30	Boom à Hoboken	10,399	20 juillet 1879
31	Waudegnies à Ath.	7,884	18 septembre 1879
32	Londerzeel à Alost	21,332	12 octobre 1879

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES SECTIONS.	LONGUEUR.	DATE de la mise en exploitation.
		<i>Metres.</i>	
33	Saint-Ghislain à Waudegnies	11,902	8 novembre 1879
34	Trazegnies à Luttre	5,798	13 novembre 1879
35	Quenast à Rebecq-Rognon et embranchement du Pendant	6,569	13 novembre 1879
36	Vieux-Campinaire à Ransart avec courbes de raccordement vers Gilly et Lambusart	3,204	15 janvier 1880
37	Masses-Diarbois à Ransart	1,921	— —
38	Marcinelle à Jumet	4,723	8 mars 1880
39	Bassilly à Lessines	8,491	17 juillet 1880
40	Puers à Termonde	14,567	22 juillet 1880
41	Courcelles-centre à Gossetics-ville et à Jumet.	6,885	5 août 1880
42	Mont-Sainte-Geneviève à Lobbes	3,697	13 décembre 1880
43	Bruxelles à Auderghem	2,686	9 juin 1881
44	Antoing à Bléharies	8,518	— —
45	Bléharies à la frontière française.		16 juin 1884
46	Avelghem à Estaimpuis	15,477	1 août 1881
47	Londerzeel à Boom	11,794	8 août 1881
48	Boom à Puers	6,082	— —
49	Jette à Assche	8,878	13 novembre 1881
50	Beaumont à Froid-Chapelle.	16,638	1 mars 1882
51	Lobbes à Thuillies.	7,887	— —
	Longueur totale	1,001,572	

TABLEAU II.

Sections de chemins de fer ouvertes à l'exploitation par l'État, dans le courant de l'année 1881.

N° d'ordre.	SECTIONS.	LONGUEURS.	DATE de la MISE EN EXPLOITATION.	
		Mètres		
1	Bruxelles à Auderghem	2,686	9 juin	1881.
2	Antoing à Bléharics	8,518	—	—
3	Bléharics à la frontière française		16 juin	1881.
4	Avelghem à Estaimpuis	13,477	1 août	1881.
5	Londerzeel à Boom	11,794	8 août	1881.
6	Boom à Puers	6,082	—	—
7	Aubel à Battice	10,744.53	22 septembre	1881.
8	Jette à Assche	8,878	15 novembre	1881.
	TOTAL.	64,179.35		

TABLEAU III.

Lignes à construire en vertu de la convention des 1^{er}-26 juin 1877. — Groupe de la

NUMÉROS D'ORDRE.	LIGNES.	SECTIONS.	LONGUEURS approximatives indiquées sous réserve de vérification.	DATES des arrêtés d'approbation des tracés et des profils en long.	TOTAL.
			Mètres.		
1	Boom à Hoboken	Boom à Hoboken	40,599	12 mars 1876	2,119,800
2	Anvers à Douai	Londerzoel à Opwyck	21,532	29 avril 1876	4,306,400
3	— —	Opwyck à Alost		15 février 1877	
4	Réseau du Brabant	Jeite à Assche	8,878	14 novembre 1878 8 janvier 1879	1,775,600
		Assche à Termonde	17,253	28 janvier 1876	3,450,600
5	Quenast à Rebecq-Rognon et embranchement du Pendant.	Quenast à Rebecq-Rognon et embranchement du Pendant.	6,569	30 avril 1878	1,313,800
6	Saint-Ghislain à Ath	Waudagnies à Ath	7,884	22 décembre 1876	1,576,800
		Saint-Ghislain à Waudagnies .	11,902		2,380,400
7	Frameries à Chimy (extensions)	Courbes de Buvrines et Peissant	5,614	30 septembre 1876	1,128,800
8	— —	Mont-Ste-Geneviève à Lobbos .	3,697	3 juillet 1876	739,400
9	— —	Trazegnies à Luttre	5,798	11 mai 1876	1,159,600
10	— —	Courcelles (centre) à Gosselies (ville) et à Jumet.	6,885	17 février 1872	1,377,000
11	Ceinture de Charleroi	Vieux-Campinaire à Ransart avec courbes de raccordement vers Gilly et Lambusart.	3,294	17 novembre 1868	658,800
12	— —	Jumet à Masses-Diarbois . . .	3,281	6 mars 1872	656,200
13	— —	Masses-Diarbois à Ransart . . .	1,921	— —	381,200
14	— —	Marcinelle à Jumet	4,723	— —	914,600
15	— —	La Providence à La Planche . .	5,319	24 octobre 1876, 18 février 1880 et 26 avril 1880.	1,062,800
16	Luttre à Châtelaineau	Jumet à Gilly	5,109	28 juin 1872	1,021,800
17	Couillet à Jamioux	Couillet à Jamioux	7,236	2 octobre 1879	1,447,200
		TOTAL	137,554		27,510,800

Société anonyme de construction de chemins (convention-loi des 25 avril-3 juin 1870).

Évaluation à raison de 200,000 francs par kilomètre.								Observations.
Situation des travaux au 1 ^{er} janvier 1879.		Situation des travaux au 1 ^{er} janvier 1880.		Situation des travaux au 1 ^{er} janvier 1881.		Situation des travaux au 1 ^{er} janvier 1882.		
Fait.	Restant à faire.							
1,699,800	420,000	2,119,800	•	2,119,800	•	2,119,800	•	Exploité le 20 juillet 1879.
2,020,750	2,285,650	4,306,400	•	4,306,400	•	4,306,400	•	Exploité le 12 octob. 1879.
931,820	843,780	931,820	843,780	4,314,480	464,420	1,775,600	•	Exploité le 13 nov. 1881.
3,386,880	63,720	3,450,600	•	3,450,600	•	3,450,600	•	Exploité le 18 mai 1879.
1,062,450	251,350	4,313,800	•	4,313,800	•	4,313,800	•	Exploité le 15 nov. 1879.
1,750,000	2,207,200	3,957,200	•	3,957,200	•	3,957,200	•	Exploité le 18 sept. 1879.
1,128,800	•	4,128,800	•	4,128,800	•	4,128,800	•	Exploité le 8 nov. 1879.
328,057	441,343	505,157	234,243	739,400	•	739,400	•	Exploité le 1 ^{er} nov. 1877.
872,062	287,538	4,159,600	•	4,159,600	•	4,159,600	•	Exploité le 15 déc. 1880.
791,626	585,374	911,726	465,271	4,377,000	•	4,377,000	•	Exploité le 13 nov. 1879.
369,400	289,400	658,800	•	658,800	•	658,800	•	Exploité le 5 août 1880.
978,675	61,725	4,040,400	•	4,040,400	•	4,040,400	•	Exploité le 15 janv. 1880.
641,982	302,618	928,082	46,518	944,600	•	944,600	•	Exploité le 3 juillet 1879.
311,700	728,400	471,700	598,100	705,100	364,700	4,016,500	53,300	Exploité le 15 janv. 1880.
939,561	82,239	4,021,800	•	4,021,800	•	4,021,800	•	Livré à l'État, le 1 ^{er} février 1882.
•	4,447,200	•	4,447,200	729,400	717,800	4,301,500	445,700	Exploité le 24 mars 1879.
17,243,563	10,268,237	23,905,685	3,605,415	25,963,880	1,546,920	27,314,800	499,000	Livré à l'État, le 1 ^{er} avril 1882.

TABLEAU IV.

Lignes à construire en vertu de la convention-loi des 1^{er}-26 juin 1877. --

NUMÉROS D'ORDRE.	LIGNES.	SECTIONS.	LONGUEURS approximatives indiquées sous réserve de vérification.	DATES des arrêtés d'approbation des tracés et des profils en long.	TOTAL.
1	Braine-le-Comte à Courtrai . . .	Bassilly à Lessines	Mètres. 8,491	14 juin 1875	1,638,200
2	— — . . .	Lessines à Renaix	49,320	5 juill. et 17 novembre 1879	3,864,000
3	Réseau du Brabant	Bruxelles (Ouest) à Londerzeel.	49,603	Pas approuvé . .	6,279,400
	— —	Londerzeel à Boom	11,794	17 janvier 1879	
4	— —	Ronquières à Lembecq	12,304	23 avril 1880	2,460,800
5	Anvers à Douai	Boom à Puers	6,082	2 — 1878	1,216,400
6	— —	Puers à Termonde	14,567	22 avr. 1876-22 avr. 1878	2,913,400
7	— —	Sottegem à Nederbrakel	17,660	31 mars 1880	3,532,000
	— —	Nederbrakel à Ellezelles		15 juillet 1881	
8	— —	Renaix à Tournai	20,000	21 octobre 1880	4,000,000
9	— —	Tournai à la frontière	13,500	31 décembre 1879	2,700,000
10	Antoing à Saint-Amand	Antoing à Bléharies	8,518	26 juin 1874	1,703,600
	— —	Bléharies à la frontière		8 février 1879	
11	Écaussines à Ronquières	Écaussines à Ronquières	8,180	14 janvier 1880	1,636,000
12	Dour vers Cambrai	Dour vers Cambrai	11,400	26 septembre 1879	2,220,000
13	Tubize à Braine-l'Alleud	Tubize à Clabecq	13,880	16 janvier 1880	2,776,000
14	— —	Clabecq à Braine-l'Alleud		26 avril 1880	
15	Avelghem à la frontière	Avelghem à Estaimpuis	15,477	28 mars et 9 juillet 1879	3,095,400
	— —	Estaimpuis à la frontière	2,686	Pas approuvé . .	537,200
16	Embranchement vers le bois de la Cambre.	Embranchement vers le bois de Cambre.	4,589	Pas approuvé . .	317,800
17	Bruxelles à Tervueren	Bruxelles à Audergbem	2,686	12 juillet 1879	537,200
18	— —	Audergbem à Tervueren	9,514	9 mars 1880	1,902,800
19	Frameries à Chimay	Beaumont à Froid-Chapelle	16,638	6 mars et 11 juillet 1879	3,327,600
20	— —	Froid-Chapelle à Chimay	12,362	16 janvier 1880	2,472,400
21	— —	Chimay à la frontière	12,000	Pas approuvé . .	2,400,000
22	— —	Lobbès à Thuillies	7,887	8 février 1876 et 17 janvier 1879	1,577,400
23	Ceinture de Charleroi	Couillet à Châtelet	4,400	Pas approuvé . .	880,000
24	Mettet à Acoz	Mettet à Gougnes	14,000	31 juillet 1880	2,800,000
	— —	Gougnes à Acoz		16 août 1881	
			283,938		56,787,600

Groupe de la Banque de Belgique (contrat du 7 mars 1878).

Évaluation à raison de 200,000 francs par kilomètre.								Observations
Situation des travaux au 1 ^{er} janvier 1879.		Situation des travaux au 1 ^{er} janvier 1880.		Situation des travaux au 1 ^{er} janvier 1881.		Situation des travaux au 1 ^{er} janvier 1882.		
Fait.	Restant à faire.							
635,400	4,002,800	4,359,000	279,200	1,638,200	"	1,638,200	"	Exploité le 17 juillet 1880.
"	3,864,000	203,800	3,660,200	721,800	3,142,200	2,421,500	4,442,500	
"	6,279,400	1,356,000	4,923,400	2,679,000	3,600,400	2,679,000	3,600,400	Exploité le 8 août 1881.
"	2,460,800	"	2,460,800	401,000	2,059,800	590,400	1,870,400	
1,478,700	2,651,100	2,823,700	1,306,100	1,092,700	123,700	4,216,400	"	Exploité le 8 août 1881.
"				2,913,400	"	2,913,400	"	Exploité le 22 juillet 1880.
"	3,532,000	"	3,532,000	"	3,532,000	"	3,532,000	
"	4,000,000	"	4,000,000	350,400	3,649,600	2,261,000	4,739,000	
"	2,700,000	"	2,700,000	65,400	2,634,600	441,900	2,258,100	
"	1,703,600	570,700	1,132,900	1,242,600	461,000	1,703,600	"	Exploité le 9 juin 1881.
"								Exploité le 16 juin 1881.
"	1,636,000	"	1,636,000	383,700	1,252,300	536,600	1,099,400	
"	2,220,000	363,200	1,856,800	4,048,200	1,171,800	4,673,500	516,500	La section de Dour à Audrognies, longue de 5,70 m. livrée à l'État le 1 ^{er} avril 1882.
"	2,776,000	"	2,776,000	"	2,776,000	40,400	2,735,900	
"	3,095,400	572,300	2,523,100	2,263,400	832,000	3,095,400	"	Exploité le 1 ^{er} août 1881.
"	537,200	"	537,200	"	537,200	81,200	456,000	
"	317,800	"	317,800	"	317,800	"	317,800	
"				537,200	"	537,200	"	Exploité le 9 juin 1881.
"	2,410,000	147,800	2,292,200	429,600	1,473,200	1,428,000	774,800	
"	3,327,600	322,200	3,005,400	1,765,300	4,562,300	3,445,200	182,400	Exploité le 1 ^{er} mars 1882.
"	2,472,400	"	2,472,400	44,700	2,457,700	4,338,000	4,134,400	
"	2,400,000	"	2,400,000	"	2,400,000	"	2,400,000	
76,300	4,501,100	296,700	1,280,700	873,700	703,700	1,238,400	339,000	Id.
"	880,000	"	880,000	"	880,000	"	880,000	
"	2,800,000	"	2,800,000	198,100	2,601,900	266,900	2,533,400	
"								
2,490,400	54,597,200	8,015,400	48,772,200	18,618,400	38,169,200	28,945,900	27,841,700	

TABLEAU V.

Lignes à construire en vertu de la

NUMÉROS D'ORDRE.	LIGNES.	SECTIONS.	LONGUEURS approximatives indiquées sous réserve de vérification.	DATES des arrêtés d'approbation des tracés et des profils en long.	TOTAL.
1	Gembloux à la Sambre	Gembloux à la Sambre	Mètres. 14,146.40	»	»
2	Athus à la Meuse.	Athus à Signeux	15,908.81	»	»
3	— —	Signeux vers Gorey	452.95	»	»
4	— —	Signeux à Florenville (provis.)	32,464.53	»	»
5	— —	Florenville (provisoire) à Florenville (définitif).	2,251.99	»	»
6	— —	Florenville (définitif) à Paliseul.	51,958.15	»	»
7	— —	Paliseul à Gedinne	15,098.72	»	»
8	— —	Gedinne à la Meuse	29,600. »	Pas approuvé.	»
9	Tamines à la Meuse.	Tamines-Mettet	20,626.90	»	»
10	— —	Mettet à la Meuse	25,000. »	Pas approuvé.	»
11	Jemelle à la Meuse	Jemelle Rochefort	4,519.20	»	»
		Rochefort à Éprave	3,780. »	»	»
12	— —	Éprave à Baronville.	17,000. »	Pas approuvé.	»
13	Bastogne à Gouvy.	Bastogne à Gouvy.	30,000. »	13 septembre 1880	»
			240,807.47		48,121,404

convention-loi du 31 janvier-15 mars 1873.

Évaluation à raison de 200,000 francs par kilomètre.								Observations.
Situation des travaux au 1 ^{er} janvier 1879.		Situation des travaux au 1 ^{er} janvier 1880.		Situation des travaux au 1 ^{er} janvier 1881.		Situation des travaux au 1 ^{er} janvier 1882.		
Fait.	Restant à faire.							
»	»	»	»	»	»	»	»	Exploité le 1 ^{er} mai 1877.
»	»	»	»	»	»	»	»	Exploité le 6 nov. 1876.
»	»	»	»	»	»	»	»	Exploité le 30 juillet 1877.
»	»	»	»	»	»	»	»	Exploité le 26 mars 1879.
»	»	»	»	»	»	»	»	Exploité le 17 juillet 1880.
»	»	»	»	»	»	»	»	Exploité le 20 déc. 1880.
»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	Exploité le 5 sept. 1879.
»	»	»	»	»	»	»	»	Exploité le 15 sept. 1880.
»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	Fort avancé.
»	»	»	»	»	»	»	»	On y travaille.
»	»	»	»	»	»	»	»	
21,838,000	26,286,494	23,300,000	22,528,494	29,651,900	18,490,494	50,742,296	17,370,198	