

(1)

(N° 114.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 MARS 1886.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,
pour l'exercice 1886 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le Budget de l'exercice 1885 se chiffrait par la somme de fr. 89,037,594 »
Le projet de Budget pour 1886, successivement amendé par
le Gouvernement, ne comporte plus que la somme de . . . 86,875,269 »
Soit, sur l'exercice précédent, une diminution de. . . fr. 2,162,325 »

Cet heureux résultat a été obtenu en réalisant les économies compatibles
avec une bonne organisation du service.

Le tableau suivant indique la répartition de la diminution.

	Budget de 1885.	Budget amendé de 1886.	DIFFÉRENCE.	
			Diminution.	Augmentation.
Administration centrale fr.	542,250 "	537,250 "	5,000 "	"
Chemins de fer	72,065,420 "	69,595,995 "	2,669,425 "	"
Postes et télégraphes	12,904,464 "	13,240,624 "	"	336,160 "
Marine	3,588,185 "	3,764,125 "	"	175,940 "
Services divers	159,275 "	159,275 "	"	"
	89,037,594 "	86,875,269 "	2,674,425 "	512,100 "
DIMINUTION. fr.			2,162,325 "	

La réduction notable de 2,669,425 francs au chapitre des chemins de fer
porte principalement sur les services des *voies et travaux, de la traction
et du matériel.*

(1) Budget, VIII, n° 84 (session de 1884-1885).

Amendements du Gouvernement, n° 5, VIII, et 63.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. OST, FRIS, BEECKMAN,
MELOT, D'ANDRIMONT et DE SADELEER.

La section centrale a admis cette réduction, après avoir eu l'assurance qu'elle n'était en rien nuisible à la sécurité des voyageurs pas plus qu'à la convenance des installations.

La baisse du prix pour les matières premières, l'emploi de matériaux résistant davantage à l'usure, l'état très satisfaisant des voies et du matériel sont l'explication naturelle de ces réductions.

La section les accueille d'autant plus favorablement que le ralentissement marqué qui se produit dans le trafic des marchandises et qui va en s'accroissant, commande l'économie.

Le tableau inséré dans le rapport sur le Budget des Voies et Moyens de 1886 indique la décroissance constante des transports et signale pour neuf mois, entre les années 1884 et 1885, une différence en moins de 1,593,253 francs. Nous pouvons compléter ces renseignements :

L'année entière 1885 donne, pour les transports de marchandises et produits extraordinaires, une diminution de fr. 2,469,287 40 c⁽¹⁾.

Le mois de janvier 1886, comparé au même mois de 1885, accuse, pour l'ensemble des transports, une diminution nouvelle de fr. 622,968 61 c⁽²⁾. Ces chiffres méritent réflexion.

Certes, le chemin de fer constitue un grand service public, mais il est prudent, sans négliger aucun des intérêts en cause, de réduire par une sage gestion l'écart entre les recettes et les dépenses.

(¹) Recette afférente à l'ensemble du réseau exploité par l'État.

	Voyageurs et bagages.	Marchandises et produits extraordinaires.	Ensemble.	Produits indirects.	RECETTES TOTALES.
1884	9 premiers mois . . .	51,695,205 *	58,045,144 *	89,758,540 *	
	3 derniers	8,825,103 86	21,550,748 28	30,564,852 14	
	ANNÉE ENTIERE . . .	40,518,508 86	79,584,892 28	120,103,201 14	87,907 37
1885	9 premiers mois . . .	55,692,595 *	56,451,891 *	90,144,486 *	
	3 derniers (¹)	8,925,617 12	20,663,713 88	29,589,351 *	
	ANNÉE ENTIERE (¹) .	42,618,212 12	77,115,604 88	119,753,817 *	(²) 95,407 57
1885. Janvier	2,645,028 54	6,047,520 70	8,691,258 04	(³)	(³)
1886. Janvier (¹)	2,586,800 *	5,453,000 *	8,039,500 *	(³)	(³)

Part du Trésor

1885. Janvier	2,553,519 04	5,852,440 47	8,387,968 61	
1886. Janvier	2,498,200 *	5,266,800 *	7,765,000 *	

(¹) Chiffres approximatifs.

(²) Pour établir ce chiffre on a pris la moyenne des années 1883 et 1884.

(³) Ce renseignement fait défaut.

Le compte rendu des opérations pendant 1884 signale un déficit de 3,348,234 francs.

La section constate que tous les efforts du Gouvernement tendent à faire de notables économies, mais elle croit qu'on pourrait plus résolument encore entrer dans cette voie.

Nous y reviendrons à la fin de ce rapport.

EXAMEN EN SECTIONS.

Avant d'aborder la discussion générale, la section centrale a dépouillé les procès-verbaux des sections.

Ce dépouillement suit.

1° Dans la 1^{re} section :

Un membre présente des observations sur la situation des employés de l'administration des postes, quant aux traitements qui leur sont alloués, comparés à ceux affectés aux emplois des autres administrations;

2° Dans la 2^e section :

Un membre propose de créer une gare pour marchandises à Vaux-sous-Chèvremont. Le même membre demande que le Gouvernement, sans plus de retard, fasse l'acquisition des terrains en aval et en amont des arches d'inondation à Angleur;

3° Dans la 3^e section :

Le Ministre des Chemins de fer donne des explications au sujet des divers services des postes. La prospérité de ce service, qui est fort réelle, permettra des améliorations nouvelles qui sont aujourd'hui à l'étude. Un membre signale à l'attention de la section la question de savoir si des conventions dans le genre de celle qui lie le Gouvernement et la Compagnie Van Gend et C^e sont conformes à la loi et si elles ne peuvent être étendues à d'autres sociétés;

4° Dans la 4^e section :

Un membre demande que les tarifs soient diminués pour les transports des matières fertilisantes et pour les transports des charbons maigres destinés à la cuisson de la chaux.

La section recommande la généralisation de l'emploi des voitures Belpaire pour les lignes à faible trafic;

5° Dans la 5^e section :

Aucune remarque;

6° Dans la 6^e section :

Un membre demande que tous les trains soient munis sans retard du frein Westinghouse et que dans les conventions avec les Compagnies l'emploi de cet appareil soit exigé dans l'exploitation mixte.

Le Budget a été admis à l'unanimité des membres présents dans les sections.

La section centrale a signalé à l'honorable Ministre des Chemins de fer les divers points relevés par les sections et plusieurs d'entre eux ont fait l'objet de la discussion générale en section centrale.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

Abordant l'examen du Budget, la section centrale a relevé tout d'abord certains chiffres du Budget qui paraissent devoir appeler l'attention.

En premier lieu, il a paru indispensable de mettre sans retard à l'étude la concentration des diverses administrations que gère le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

Il est porté au Budget comme location des divers immeubles occupés par l'administration une somme de 92,000 francs; l'entretien de ces locaux entraîne une dépense considérable ⁽¹⁾.

Par suite de la dissémination des locaux, les huissiers, messagers, gens de service de toute sorte sont en nombre plus élevé qu'un service centralisé n'exigerait. Il est de ce chef porté au Budget une somme de fr. 308,249 69 c.

Dans cet ordre d'idées, la section a posé au Gouvernement les questions suivantes :

DEMANDE.	RÉPONSE.
Les différents services du Département des Chemins de fer ne sont-ils pas éparpillés dans un trop grand nombre de locaux?	La réponse relative aux traitements et salaires des huissiers, messagers et gens de service constate que le personnel de l'administration centrale est réparti dans une cinquantaine de bâtiments disséminés sur tous les points de la capitale.
Ne serait-il pas possible de faire cesser cet éparpillement?	Il en résulte nécessairement des lenteurs dans l'expédition des affaires, des pertes de temps et un accroissement assez notable de dépenses. Aussi s'est-on préoccupé de rechercher les moyens de mettre un terme à cette fâcheuse situation et l'on s'est arrêté à l'idée de construire dans le périmètre de la rue de Louvain, de la rue de l'Orangerie et d'une partie de la rue Ducale de vastes bâtiments dans lesquels il serait possible d'installer tout le personnel de l'administration centrale du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes. En vue de l'exécution de ce projet, presque tous les immeubles occupant l'emplacement désigné ont été acquis et le service des bâtiments civils s'occupe, en ce moment, de la revision du

(1) Il a été acquis, jusqu'à présent, dans le périmètre des rues Ducale, de l'Orangerie et de Louvain des immeubles pour une somme totale de fr. 5,583,921 27 c, en vue du transfert des bureaux du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes. Il est à remarquer que ces immeubles sont, en partie, loués par l'Administration des Domaines, en partie occupés par des bureaux dudit Ministère.

A cette somme de fr. 5,583,921 27 c, il faut ajouter celle de 210,000 francs montant du prix d'acquisition de l'hôtel Meues, rue Latérale, occupé par une direction de l'Administration des Chemins de fer.

QUESTION.

Comment se justifient les allocations considérables portées à divers articles du Budget, notamment 4-8-50 et autres, relatifs aux traitements des concierges, huissiers, messagers et gens de service? Le Gouvernement est prié de fournir à la section centrale les états détaillés.

RÉPONSE.

programme qui doit servir de base à la rédaction d'un plan définitif.

Le tableau ci-après contient divers renseignements de nature à éclairer la section centrale sur les dépenses relatives aux traitements des huissiers, messagers, concierges et gens de service des administrations centrales, au Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

Il indique :

1° Le nombre, par service, des bâtiments occupés appartenant à l'État ou tenus en location;

2° Le nombre, par service, des pièces occupées;

3° Le nombre des huissiers, messagers, etc., par catégorie et par service;

4° La dépense par service et par catégorie.

L'administration, répondant à une demande de la section centrale, chargée en 1885 d'examiner un projet de loi de crédits supplémentaires, a donné l'énumération et la situation des bâtiments loués pour des services dépendant du Ministère des Chemins de fer (voir annexe au n° 192 du document de la Chambre, session de 1882-1883).

Ces bâtiments et ceux qui appartiennent à l'État forment un total d'une cinquantaine. On comprend que ce grand nombre de locaux et leur dissémination sur divers points de la capitale ont nécessairement pour conséquence d'exiger un personnel d'huissiers, de messagers, de concierges et de divers gens de service beaucoup plus considérable que si les divers bureaux de l'administration centrale étaient centralisés dans un même bâtiment. Cette centralisation si désirable, d'ailleurs, dans l'intérêt même des relations entre les divers services et de la célérité dans l'expédition des affaires permettrait de réaliser une notable économie.

On reconnaîtra, cependant, que, dans l'état actuel des choses, le nombre de ces agents n'est pas exagéré puisque l'on compte en moyenne :

1 huissier, messenger ou aide-messenger par 6 pièces occupées;

1 boutefeu par 18 pièces;

1 nettoyeuse par 9 pièces.

Le tableau ne renseigne que 3 concierges parce que la plupart des agents qui occupent cet emploi ne sont pas rémunérés comme tels, le logement, le chauffage et l'éclairage leur étant donnés gratuitement.

RELEVÉ DES GENS

Articles.	DÉSIGNATION DES SERVICES.	Nombre de bâtimens.	Nombre de pièces occupées.	Concierge.	Huissiers.	Huissier- messenger.	Messagers et aides.
4	Administration centrale. — Cabinet et hôtel du Ministre. — Secrétariat général. — Direction des chemins de fer concédés. — Atelier de reproduction des plans	5	(¹) 42	2	4	1	6
	Chemins de fer.						
8	Services communs. (Administration supérieure. Service général. Masse d'habillemens. Service des imprimés). . . .	7	88	»	5	»	12
14	Voies et travaux. { Direction.	4	41	»	1	»	5
	{ Chambre de service.	»	157	»	1	»	13
18	Traction et matériel { Direction.	4	64	»	1	»	5
	{ Chambre de service.	»	86	»	»	»	11
23	Exploitation . . . { Direction	14	156	»	4	»	20
	{ Chambre de service.	»	81	»	»	»	15
30	Recettes { Direction.	1	65	»	2	»	8
	{ Chambre de service.	»	7	»	»	»	3
	Postes et Télégraphes.						
32	Services communs.	1	11	»	1	»	5
35	Postes.	8	92	»	1	»	14
42	Télégraphes	5	24	»	»	»	10
	Marine.						
46	Administration centrale.	1	32	»	»	1	1
»	Paquebots entre Ostende et Douvres. Génie maritime. — Pilotage. — École de navigation à Anvers.	»	»	1	»	»	7

¹ compris une très grande salle la gare du Nord contenant 160 employés.

DE SERVICE.

Ouvriers.	Boutefeu.	Nettoyeuses.	TOTAL.	DÉPENSE ANNUELLE		Observations.
				par service.	par administration.	
(2) 7	3	7	20	40,507 50	40,597 50	(1) Plus l'hôtel du Ministre. (2) 1 ouvrier tapissier pour l'hôtel. 1 ouvrier menuisier. 1 traceur et 4 ouvriers pour la confection des plans; ce personnel comporte une dépense d'environ 1,100 francs.
"	3	0	20	28,524 95	108,474 44	
"	2	4	12	11,046 "		
"	8	11	33	28,167 40		
"	3	6	15	12,164 10		
"	1	6	18	14,007 80		
"	6	20	56	55,154 60		
"	3	6	24	21,207 04		
"	4	8	22	24,471 65		
"	"	"	5	2,680 "	80,527 75	
"	"	"	4	4,680 "		
"	9	16	35	20,844 "		
"	5	3	18	16,005 75	15,650 "	
"	(3) 2	1	5	3,510 "		(3) Dont 1 n'est engagé que pendant la période d'hiver.
"	"	"	(4) 8	10,140 "		(4) Dont 1 à Dourres, 2 à Ostende, 4 à Anvers et 1 à Flessingue.

Une dépense souvent signalée à la Chambre a donné lieu à une autre question : nous voulons parler des fournitures de bureau et du contrôle de leur emploi.

Voici la question et la réponse :

QUESTION.	RÉPONSE.
Quel est le détail des fournitures de bureau des différents services pendant les années 1881 et 1884?	Il a été dépensé, par service, en fournitures de bureau ⁽¹⁾ , pendant les années 1881 et 1884, les sommes ci-après :
Ces fournitures sont reprises aux articles 5, 9, 53 et 59 du Budget.	1881. 1884.
Comment se règle l'emploi de ces fournitures et est-il soumis à un contrôle efficace?	—
	ART. 5. — Cabinet.
	— Secrétariat général
	et service de surveillance des chemins de fer concédés . . . ⁽²⁾ 14,897 44 8,815 64
	ART. 9. — Administration des Chemins de fer (services communs) . . . 21,000 » 20,000 »
	ART. 53. — Postes et Télégraphes (services communs) . . 1,272 57 3,168 65
	ART. 59. — Matériel du service des Postes . . . 62,970 78 74,004 45
	Les fournitures de bureau sont délivrées en échange de bons signés par les chefs immédiats, et, après examen par les chefs de service qui en réduisent les quantités, s'ils estiment qu'elles excèdent les besoins.
	L'intervention de ces fonctionnaires assure un contrôle efficace sur cette catégorie de dépenses.
	⁽¹⁾ Plumes, crayons, encre, gommes, porte-plumes, canifs, grattoirs, réglettes, couleurs et godets pour les dessinateurs, encriers, sébiles, presse-papier, cire à cacheter, enveloppes, etc.
	⁽²⁾ Dans cette somme étaient comprises en 1881 les fournitures de bureau de l'administration centrale des ponts et chaussées et des mines. Par suite du passage de ce service au Ministère de l'Intérieur une somme de 55,000 francs a été déduite de l'ensemble de l'article 5 et transférée au Budget de l'Intérieur.

La somme de fr. 105,988 72 c^{ts} paraît très élevée et les abus dans les rangs inférieurs de l'administration sont manifestes. Il n'est pas possible pour un chef de service de contrôler efficacement l'emploi des fournitures; la section centrale attire l'attention du chef du Département sur le système d'attribution par service d'une somme déterminée à forfait basée sur l'examen de nécessités réelles. Ce système est suivi dans plusieurs administrations de chemins de fer.

Une dernière question a été agitée au sein de la section centrale avant de passer à l'examen des articles. La section centrale a émis l'avis qu'il y avait lieu d'assurer dans tous les services en rapport avec le public l'emploi de la langue comprise par les intéressés. Il importe qu'en pays flamand les agents comprennent et parlent suffisamment la langue.

La section estime qu'il faut aussi, dans l'intérêt du service, que les chefs immédiats connaissent la langue des agents subalternes.

Elle espère que le Gouvernement y veillera.

CHAPITRE I^{er}.

ADMINISTRATION CENTRALE.

Les deux questions traitées dans la discussion générale sont relatives à ce chapitre. Il n'a pas donné lieu à d'autres observations.

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

Dans la note préliminaire des amendements (n° 5) présentés, le Gouvernement constate l'état *très satisfaisant des voies*. La section centrale en prend acte d'autant plus volontiers que dans l'exploitation c'est un important facteur de sécurité. Elle a examiné si la situation faite aux fonctionnaires chargés de la surveillance et de l'entretien des voies est en rapport avec l'importance du service qui leur est confié et de la grande responsabilité qui pèse sur eux.

A ce point de vue, la question suivante a été posée :

QUESTION.	RÉPONSE.
Le Gouvernement ne pourrait-il améliorer la situation des chefs et sous-chefs de section de l'Administration du chemin de fer, en créant pour ceux-ci des positions équivalentes aux positions supérieures du service administratif et du service technique, ou en les admettant à concourir, dans une certaine mesure, aux positions supérieures existant dans d'autres groupes?	L'administration s'est préoccupée des moyens d'améliorer la situation des chefs et sous-chefs de section. Il suffira, pour l'établir, de constater que dans les cinq dernières années une augmentation de crédit de 64,000 francs a été affectée au relèvement des traitements de cette catégorie de fonctionnaires, de telle sorte que le minimum (traitement initial), qui était de 1,500 francs, en 1863, lorsque les cadres ont été établis, est actuellement de 2,000 francs et que le maximum a été porté de 5,600 francs à 8,500 francs. Le traitement moyen a été relevé de 800 francs (de 2,500 à 3,100 francs). Aucun autre grade n'a été l'objet d'une amélioration aussi importante. En fait, le chef de section obtient le même traitement que l'ingénieur, mais il ne peut parvenir au rang de l'ingénieur en chef et cela se

comprend aisément. Il faut bien, en effet, tenir compte des études très différentes faites par les uns et par les autres et de la somme des connaissances qu'ils apportent au service de l'administration. Les chefs et les sous-chefs de section peuvent, au surplus, en subissant un examen auquel ils sont admis après un certain temps de service, passer dans le cadre des ingénieurs.

Les conditions spéciales qui sont faites aux candidats sous-chefs de section, à leur entrée dans l'administration, l'élévation relative de leur traitement initial ne permettent pas non plus de les admettre équitablement à concourir pour les fonctions supérieures de l'ordre administratif; une bonne part des positions techniques leur sont réservées; ils peuvent, de plus, dès leur entrée, donner la préférence aux positions administratives auxquelles, jusqu'à présent, ils ont pu être admis avec des avantages particuliers à raison de leurs études; mais il y aurait exagération à disposer encore en leur faveur, dans l'ordre administratif, de positions supérieures pour lesquelles leur carrière ne les aurait pas préparés.

Il convient de reconnaître, toutefois, que, tout en se trouvant en fait dans une position équivalente à la plupart des fonctionnaires des autres grades auxquels le leur peut correspondre (chef de bureau, contrôleur, chef de station, receveur), leur avancement est, en principe, plus limité; c'est pourquoi l'administration, ne croyant pas pouvoir solliciter de nouvelles augmentations de crédits, recherche le moyen d'améliorer la situation à l'aide de simplifications qui puissent diminuer la dépense de manière à faire profiter le personnel intéressé des économies que l'on parviendra à réaliser.

La section centrale reconnaît les intentions bienveillantes que le Gouvernement témoigne dans sa réponse, mais elle ne saurait se rallier aux observations qu'il y consigne.

Si les études à faire par les chefs et les sous-chefs de section sont moins longues et moins complètes que celles exigées de la part des ingénieurs ⁽¹⁾, il n'en est pas moins certain qu'ils ont à suivre un programme sérieux et qui les place bien au-dessus des fonctionnaires de l'ordre administratif. Le relè-

(1) Pour entrer au service des chemins de fer comme ingénieur au matériel et à la traction, il faut avoir le diplôme d'ingénieur des mines de l'État et pour les voies et travaux le diplôme d'ingénieur des ponts et chaussées.

vement du traitement initial n'est pas un privilège ; la même mesure a été appliquée aux autres groupes, elle ne constitue en réalité qu'une juste compensation aux sacrifices de temps et d'argent que ces fonctionnaires ont dû faire pour acquérir les connaissances requises pour l'admission.

Malgré cette somme de connaissances qu'on exige d'eux, l'administration les place dans une position d'infériorité vis-à-vis des fonctionnaires de l'ordre technique et de l'ordre administratif. Ceux-ci peuvent, les uns et les autres, atteindre aux postes supérieurs tandis que la carrière de chef de section est limitée et arrête dès leur début tous ceux qui y sont entrés.

Le commis, admis au service de l'administration à l'âge de 16 ou 17 ans, avec un bagage très léger de connaissances, peut parvenir aux rangs les plus élevés de l'administration, alors que le conducteur, l'ingénieur civil, l'ingénieur des arts et manufactures, l'officier des armes spéciales démissionnaire aura avec la position de chef de section (3,500 francs), son bâton de maréchal !

Il est vrai qu'après 10 ans un examen, du programme le plus compliqué, permet aux chefs et sous-chefs de section de passer dans le cadre technique. Mais l'expérience a prouvé que cet examen ne peut être utilement tenté par des fonctionnaires ayant abandonné depuis 10 ans les études théoriques.

Cette situation ne peut être maintenue !

La justice et l'intérêt de l'administration imposent d'y remédier.

La section centrale se demande si la création d'une classe de chefs de section principaux, avec un traitement supérieur au maximum actuel, n'est pas possible. Il en résulterait, sans qu'aucun des autres groupes de fonctionnaire ait à s'en plaindre, une amélioration pour tout le cadre des chefs et sous-chefs de section.

La réforme de ce cadre appellera l'attention du Gouvernement sur la possibilité d'admettre aux emplois de chefs de section les ingénieurs et les conducteurs sortis des établissements libres.

L'institution d'un jury et d'un examen spécial donneraient à l'État toutes les garanties de capacité.

Si l'on objectait l'augmentation des dépenses à résulter de la création de chefs de section principaux d'un rang supérieur, on pourrait signaler une source d'économies nouvelles dans la diminution du nombre des chefs de section. L'extension de service résultant de l'application sage de cette mesure ne mettrait en péril ni la surveillance, ni l'entretien des voies.

D'autre part, il serait possible de réduire en certains moments de l'année les brigades des voies sur le pied des nécessités réelles du travail à effectuer.

Les traverses métalliques ont occupé la section centrale. La question suivante a été posée :

QUESTION.

Où en sont les essais pour les traverses métalliques ?

RÉPONSE.

Il a été procédé le 50 décembre dernier à l'adjudication publique de la fourniture de 75,000 traverses en fer ou en acier avec accessoires ; 70,000 de ces traverses devaient être de forme creuse et 5,000 de forme plane.

L'adjudication a donné des résultats satisfaisants et, sous la date du 9 de ce mois, il a été traité avec les aciéries d'Angleur et la société Cockerill pour la livraison des 70,000 traverses de forme creuse et avec les usines de Marcinelle et Couillet pour la fourniture des 5,000 traverses de forme plane.

Les accessoires à mettre en œuvre ont été acquis à la même date.

Aux termes du contrat, l'entrepreneur devra, dans les trois mois suivant la remise des plans, soumettre à l'administration un échantillon des objets qu'il a à fournir. Les approvisionnements devront être constitués endéans les trois mois à partir de l'agrément de l'échantillon-type.

L'administration fera en sorte que la mise en œuvre puisse être entamée dès les premières fournitures.

La réponse du Gouvernement est conforme aux promesses antérieures du chef du Département.

La question est très sérieuse.

Il s'agit d'allier les besoins du service et une sage économie des deniers publics au légitime désir de venir en aide à la métallurgie.

L'intérêt de cette branche importante de notre industrie nationale fortement atteinte par la crise est tangible ⁽¹⁾.

L'emploi généralisé de la traverse métallique fournirait un aliment considérable à l'industrie, mais entraînerait d'un même coup une dépense pour le Trésor public à laquelle on ne saurait songer.

L'utilité de la substitution du métal au bois est très contestée, et cette question fait l'objet de vives controverses entre les hommes du métier.

Un des facteurs du problème à résoudre, c'est la durée éventuelle de la traverse métallique. Ce facteur doit être dégagé, il constitue jusqu'ici une inconnue.

Les essais contribueront à le découvrir. Il est prudent que l'État ne s'engage qu'avec précaution.

Les adjudications auxquelles il a été procédé ont abouti pour deux des types à faire payer une valeur double, et pour le troisième une valeur triple de la bille en bois ⁽²⁾.

⁽¹⁾ 4,300,000 mètres de voie environ donneraient lieu à l'emploi de 6,000,000 de traverses. Au poids de 75 kilogrammes on atteindrait 430,000 tonnes. Ce qui, au prix de 120 francs la tonne, fournirait un capital de 54,000,000 de francs.

⁽²⁾

TRAVERSES MÉTALLIQUES.

Résultats d'adjudication (30 décembre 1885).

1^{er} lot de 35,000 traverses A (système néerlandais) sans accessoires pesant environ 2,625 tonnes adjudgées à fr. 120 45 c^t la tonne à Boël, La Louvière. La bille coûte fr. 9 04 c^t et pèse 75 kilogrammes.

2^e lot de 35,000 traverses B (système Braet) sans accessoires pesant environ 2,625 tonnes adjudgées à 119 francs la tonne à Cockerill, Seraing. La bille coûte fr. 8 93 c^t et pèse 75 kilogrammes.

Le sacrifice d'argent pour la commande des 75,000 traverses *de fer* est de 319,100 francs en plus de ce qu'aurait coûté un nombre pareil de *billes en bois* (*).

La pénurie du Trésor nous oblige à signaler ce chiffre, quel que soit d'ailleurs le désir que nous avons de favoriser la métallurgie.

L'essai doit donc se borner là.

L'administration, si l'on ne considère cette question qu'au point de vue du chemin de fer, devrait étudier le moyen de constituer une bonne traverse métallique à l'aide des rails retirés du service.

Les supports et les attaches feraient l'objet d'adjudications nouvelles, et le vieux matériel qui encombre sans utilité les dépôts pourrait trouver un favorable emploi.

L'entretien du matériel fixe, spécialement des voies, est une charge importante du Budget (*). On le conçoit aisément, mais il importe d'observer qu'à côté des voies nécessaires au trafic il y en a un grand nombre qui actuellement ne présentent plus guère d'utilité.

Construites en temps de prospérité, elles constituent une valeur morte en temps d'accalmie.

La valeur de la voie neuve peut être établie à raison de 20 francs le mètre courant. En tenant compte des voies sans emploi dans les gares et sur les lignes, il y a un capital très considérable qui peut être retrouvé et en même temps une diminution notable des frais d'entretien.

Il y aurait donc lieu de faire porter les études sur la suppression de la seconde voie principale pour les lignes secondaires. D'autres grandes Compagnies de chemin de fer sur des lignes à grand trafic n'utilisent qu'une voie. Il nous semble qu'en présence des appareils de sécurité employés sur toutes les lignes cette suppression ne présenterait aucun danger.

3° lot de 3,000 traverses C (Bernard) sans accessoires pesant environ 525 tonnes à fr. 149 50 c° la tonne à La bille coûte fr. 15 50 c° et pèse 105 kilogrammes.

La bille actuelle en chêne créosoté est cotée actuellement à fr. 5 15 c°.

(¹) Les trois types adjugés coûtent : $\left\{ \begin{array}{l} 1^{\circ} \text{ Fr. } 9 \text{ } 04 \text{ c}^{\circ}; \\ 2^{\circ} \text{ Fr. } 8 \text{ } 93 \text{ c}^{\circ}; \\ 3^{\circ} \text{ Fr. } 15 \text{ } 50 \text{ c}^{\circ}. \end{array} \right.$

La bille en bois fr. 5 15 c°.

33,000 × 9,04 =	fr. 316,400	»
33,000 × 8,93 =	312,350	»
5,000 × 15,50 =	76,500	»

L'essai coûtera. fr. 705,450

75,000 billes en bois × 5,15 = . . . 386,250

DIFFÉRENCE. fr. 319,200

(²) Entretien en 1884 : Billes, rails et accessoires du matériel fixe . . . fr. 3,342,100

Travaux d'entretien et d'amélioration 2,900,000

TOTAL. fr. 6,242,100

non compris l'entretien ordinaire permanent.

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

La section, sans reprendre les discussions des années antérieures au sujet de l'utilité des ateliers centraux, croit devoir, en présence des grands intérêts engagés, appeler l'attention du Gouvernement sur l'organisation de ces ateliers.

Les crédits annuels sont très considérables, ils montent à 13,348.150 fr.

Il importe, alors surtout que les adversaires de ces travaux en régie ne désarment pas, que les résultats obtenus répondent aux sacrifices faits par l'État.

Certains ateliers semblent présenter des défauts d'organisation. C'est ainsi qu'on ne saurait méconnaître que le dualisme introduit, depuis 1881 seulement, dans la direction de l'un d'eux doit nuire à la bonne marche et à l'économie du service.

A l'atelier central de Malines, l'une des divisions dépend d'un chef de service installé à Liège, tandis que l'autre établie côte à côte avec la première dépend d'un chef de service de Bruxelles.

Ces deux divisions qui ont des services communs et des rapports fréquents sont obligées, pour correspondre, de passer par des circuits qui augmentent les frais d'administration et entraînent des lenteurs nuisibles.

Le Gouvernement doit aussi se préoccuper des nombreux ouvriers qu'il emploie dans ses ateliers. Il doit leur assurer à tous l'application rigoureuse des règles de justice pour l'établissement du salaire et pour l'avancement dans les emplois.

Il veillera, dans l'intérêt du travail, et alors que le personnel des cadres le permet, à ce que les chefs immédiats en contact journalier avec l'ouvrier puissent se faire entendre de lui sans l'emploi d'interprètes.

On peut se demander si dans certains ateliers le nombre d'employés et de commis n'est pas exagéré.

Il est vrai que le travail administratif et de comptabilité est très étendu, trop étendu peut-être et le moment semble venu d'étudier scrupuleusement s'il n'y a pas moyen de mettre un frein à cette extension de bureaucratie dont le chemin de fer offre plusieurs exemples.

Pour le personnel comme pour le matériel, il y a eu un très grand développement pendant les années de prospérité et maintenant que les recettes ne couvrent plus les dépenses il est difficile de réduire.

Il importe cependant, sans porter atteinte aux droits acquis, d'y songer sans retard pour éviter des mécomptes qu'il est sage de prévenir.

Avant de quitter ce chapitre il n'est pas sans intérêt de recommander à l'administration supérieure le service des approvisionnements. Il faut assurer, autant que possible, par de justes prévisions, la concordance entre la commande et l'emploi probable des matériaux approvisionnés; souvent ceux-ci encombrant les magasins et il arrive de devoir en mettre de grandes quantités hors d'usage avant d'avoir pu les employer.

Une gestion prévoyante et économe évitera de pareils résultats.

Relativement au *matériel*, plusieurs questions ont été posées au Gouvernement. Nous les faisons suivre en donnant l'appréciation de la section centrale sur les divers objets mentionnés dans les réponses.

A. La dépense faite pour l'établissement du banc d'épreuve *Kirkaldy* est certes considérable — 243,000 francs — et les charges annuelles en augmentent les frais — 17,700 francs par an.

Le doute est possible sur la nécessité pratique de cet appareil, très remarquable cependant au point de vue de ses résultats scientifiques !

L'appel à l'industrie privée pour décider celle-ci à en faire usage n'a pas été suffisamment entendu, car le produit des essais particuliers n'a été en 1885 que de fr. 2,303 15 c.

Peut-être qu'en abaissant le prix réclamé aux particuliers, l'usage pourrait s'en généraliser, et de cette façon on allégerait les charges annuelles.

B. Le laboratoire de chimie est une institution d'une incontestable utilité, et l'on ne peut que se féliciter de l'avoir établi dans d'excellentes conditions.

C. Quant à la Commission de réception et aux frais de personnel qu'elle entraîne, le Gouvernement voudra examiner de très près son utilité et étudier si, alors que toutes les dépenses doivent être scrupuleusement tamisées, il n'y aurait pas moyen de remplacer la Commission par les chefs de service des groupes de la traction et par leurs adjoints.

DEMANDES.

1° Quel est le montant des frais d'établissement du banc d'épreuve pour les produits métallurgiques ?

RÉPONSES.

Les frais d'établissement du banc d'épreuve se répartissent comme il suit :

Bâtiments, pavement, égouts, installation du gaz, fondations des appareils des deux locaux contenant les appareils d'essai . . .	66,960 22
Banc d'épreuve (système Kirkaldy) complètement monté . .	113,561 84
Petit banc d'épreuve, moutons, machines à essayer les ressorts, les huiles, grue, transbordeur, appareils d'essai divers, outils et ustensiles divers	48,044 54
Mobilier	1,674 46
Chaudière fixe pour l'essai des combustibles, chaudière, tender et outillage (chaudière et tender qui ont été appropriés pour les essais des combustibles). . . .	12,595 27
TOTAL. . .	242,836 33

2° Quel est le personnel employé aux épreuves et quels sont les frais annuels auxquels elles donnent lieu ?

Le cadre du personnel employé aux essais et la dépense annuelle qu'entraînent les essais sont indiqués ci-après :

A. Essais mécaniques. — Personnel.

Un commis de 1^{re} classe chargé également de la besogne adminis-

trative du laboratoire	2,500 »
Deux agréés.	2,240 »
Un contre-maitre	1,800 »
Un ajusteur.	1,235 70
Neuf manœuvres	6,566 20
	14,141 90

Consommations d'approvisionnement, gaz, pièces de rechange pour les appareils, transmissions, etc. 3,552 63

TOTAL. . . 17,694 53

B. Essais des combustibles. — Personnel.

Un sous-chef de section de 2 ^e classe	2,000 »
Un agent réceptionnaire.	5,480 »
Un chauffeur	1,296 90
Un manœuvre	637 50
	7,414 40

Consommations d'approvisionnement et valeur des charbons consommés pour les essais, du bois et des fagots pour les allumages, etc. 2,367 08

9,781 48

5° Quel est le montant des dépenses de premier établissement du laboratoire de chimie?

Le laboratoire de chimie est installé dans trois salles du bâtiment où se trouvent également installés l'économet, le bureau de comptabilité des ateliers centraux et la commission de réception. — La valeur de ces trois salles ne pourrait être donnée que d'une façon très peu approximative. Mobilier du laboratoire. 5,525 72

Ustensiles et appareils d'essais divers 7,209 62

TOTAL. . . 12,735 34

4° Quel est le personnel employé à ce laboratoire et quelles sont les dépenses annuelles nécessitées par suite du laboratoire?...

Un chimiste chef des essais (dirigeant également le service des essais mécaniques)	5,612 »
Un chimiste adjoint	3,372 50
Un agréé.	1,440 »
Deux garçons de laboratoire	2,400 »
Un manœuvre	832 50
	13,676 80

Consommation d'approvisionnement, réactifs, gaz, etc. . . . 3,508 05

17,184 85

5° Quels sont les produits métallurgiques et leur valeur annuellement soumis aux épreuves?

6° Quels sont les objets et leur valeur analysés au laboratoire de chimie?

Produits essayés au banc d'épreuve et analysés au laboratoire :

Bronzes, laitons, argents de Berlin, plombs, zincs, étains, antimoine, aciers de bandages, huiles diverses de graissage et d'éclairage, graisses diverses, carbure, paraffine, toiles, caoutchouc, papiers et imprimés, fournitures de bureau, encres, cire à cacheter, couleurs et produits chimiques, tissus, draps, toiles cirées, chanvre, rideaux, mérinos, ficelles, pétards, brosses, bougies, éponges, tampons-graisseurs, plateaux, capsules, cheminées en verre et en cristal, charbons, minerais, eaux, meules en émeri, matières explosives et inflammables, mortiers et ciments, désincrustants, tondeurs crochets de traction, chaînes, câbles en chanvre et métalliques, tôles de fer et de cuivre, longerons et traverses de wagon, barres de cuivre rouge, fers étirés et profilés, boulons, briques, bois, bandages et essieux, métal blanc, tuyaux en cuivre et en fer, limes, tubes à fumée, manomètres, réservoirs à gaz et à air pour frein Westinghouse, ressorts de toute espèce, rails, éclisses.

La valeur des approvisionnements et pièces de rechange soumis aux épreuves en 1885 est de fr. 6,500,689 25 c' environ.

Ont été soumises aux essais préalables les diverses pièces de locomotives, voitures et wagons fournis en 1885 et ayant une valeur de fr. 5,160,654 55 c'.

Le service des essais est chargé également des essais et analyses des rails pour la Commission de réception de la voie.

Il s'occupe encore des épreuves mécaniques et des analyses chimiques pour le service des imprimés, la masse d'habillement, les Administrations des Postes et Télégraphes et de la Marine.

De plus, en 1885 il a été effectué 282 essais et analyses pour le Comité de l'Industrie de l'Exposition.

Le service effectue les essais mécaniques demandés par les industriels.

La somme perçue en 1885 pour ces essais s'est élevée à fr. 2,505 15 c'.

7° Quelles sont les dépenses de toute nature qu'entraîne le fonctionnement de la Commission de réception ?

Le tableau ci-dessous donne les renseignements demandés par la section centrale :

TRAITEMENTS, SALAIRES ET INDEMNITÉS.					DÉPENSES EN MATIÈRES.	
COMMISSION de réception.		SERVICE DES ESSAIS.			COMMISSION de réception.	SERVICE des essais.
Fonctionnaires.	Ouvriers, frais de visite triage, etc.	Fonctionnaires et employés.	Agrés.	Ouvriers.		
33,978 20	20,081 11	13,984 50	3,680 -	18,278 60	4,337 70	0,427 70
Tot. 54,059 31		35,245 10			15,785 46	
Total général 105,907 87						

8° Quelle est la valeur et la nature des objets admis en réception pendant l'année 1885 ?

La valeur totale des marchandises reçues en 1885 s'élève à la somme de fr. 13,113,261 07 laquelle se décompose comme il suit :

Traction et matériel. . . . 13,021,041 33
Voies et travaux 92,219 74

Dans la somme de fr. 13,021,041 33 cst sont comprises les dépenses figurant au tableau ci-après et qui ont été liquidées en 1885.

Locomotives et tenders.	Voitures et wagons.	Pièces de rechange pour locomotives et tenders.	Pièces de rechange pour voitures et wagons.	Petit matériel.	Objets de consommation divers.	HUILES					BOIS			
						minérales. (Pétrole.)	épurées propres à l'éclairage.	de graissage, de colza, de navette ou d'arachides.	minérales russes.	de lin.	de paraffine.	de chêne.	de sapin et pitchpine.	divers (acajou, peuplier, etc.).
4,262,653 35	908,022	922,780 48	1,421,942 08	258,991 58	1,900,186 75	369,248 57	194,853 72	555,845 40	172,014 40	118,810 56	77,036 14	120,077 82	816,500 52	78,957 08

Il a été fourni 54 locomotives, un tender et 157 voitures et wagons. Dans le tableau ci-dessus ne sont pas compris les métaux proprement dits (fers profilés, fer et cuivre laminés, fers étirés, fers cornières, fers grenus, fers barreaux de grilles, aciers communs et aciers fondus, fils de fer, fils d'acier, fils de cuivre, rivets, goupilles et antimoine, étain, zincs laminés et en lingots, plombs en saumons et laminés, fontes en gueuses) fournis pour le service de nos ateliers.

TRANSPORTS.

La question suivante a été soumise au Département :

QUESTION.

Ne serait-il pas possible d'organiser sur tout ou partie des lignes un service de trains légers avec arrêts fréquents, ainsi que le service est établi par la Compagnie du Nord?

RÉPONSE.

Dans le cours de la discussion du Budget de l'exercice 1885, le Gouvernement a annoncé à la Chambre des Représentants qu'il s'occupait activement de l'étude de cette importante question. (Voir *Annales parlementaires* : séance du 17 avril 1885, pages 965 et 984.)

Une commission a été chargée d'élaborer un projet d'exploitation par trains légers ou trains-tramways, de déterminer les lignes sur lesquelles ce mode d'exploitation pourra être appliqué et de soumettre les types du matériel à adopter. Elle sera sous peu en mesure de faire des propositions complètes d'exécution.

Le matériel spécial commandé pour essai à certains des établissements de construction du pays a été fourni et il sera procédé, dès le commencement de l'année prochaine, à une adjudication importante du matériel de chacun des types adoptés.

La section prend acte de la promesse de faire circuler aussitôt que possible les trains légers.

Ceux-ci ne pourront nuire à la régularité ni à la rapidité des trains directs et leur organisation intelligente est appelée à rendre des services réels au public.

L'économie dans l'emploi des voitures, dont la surabondance est constante surtout aux trains de banlieue ⁽¹⁾, compensera la dépense assez considérable qu'il faudra faire pour la construction du matériel spécial.

La suppression des trains de nuit sur certaines lignes a fait l'objet des observations produites en section centrale.

(1) Il résulte de l'examen du tableau, § 7, page 57A, du compte rendu des opérations de 1884 que la circulation des voitures peut être réduite de :

$\frac{1}{8}$ des voitures employées pour la 1 ^{re} classe,			
$\frac{1}{4}$	—	—	2° —
$\frac{1}{4}$	—	—	3° —

Il en résulterait une diminution notable dans les frais de surveillance et de gardiennage de la voie.

Le trafic s'est ralenti, sur des lignes secondaires les trains de jour se suivent à de longues distances, le Block-système et le Saxby donnent toute sécurité : rien ne semble empêcher qu'en augmentant le nombre de trains de jour on puisse réduire et même partiellement supprimer la circulation de nuit.

La section centrale a reçu, par l'entremise de M. le Ministre des Finances, communication de six tableaux indiquant, par service, les instances judiciaires engagées ou soutenues par l'État, depuis le 1^{er} janvier 1880 jusqu'au 31 décembre 1884, non compris les instances en expropriation, ni en matières de pertes et avaries.

Ce travail avait été demandé par la section centrale chargée de l'examen du projet de loi de crédits supplémentaires au Budget de 1884.

Il résulte de ce travail que sur un chiffre de fr. 5,790,974 87 c^{ts}, montant des litiges qui ont donné lieu aux procès, l'État a payé, soit en vertu de décisions judiciaires, soit transactionnellement, indépendamment de certaines rentes viagères s'élevant ensemble à 3,910 francs par an, une somme d'environ 1,275,000 francs, y compris les intérêts et les dépens.

La section décide que les tableaux détaillés seront déposés sur le bureau de la Chambre pendant la discussion du Budget.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

La section centrale a examiné la situation du personnel inférieur des postes et des facteurs ruraux. Elle a adressé la question suivante au Gouvernement :

QUESTION.	RÉPONSE.
Quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet d'une augmentation de traitement du personnel inférieur des postes, entre autres des commis auxiliaires et spécialement des facteurs ruraux dont le traitement paraît peu en rapport avec les charges qui leur incombent et la responsabilité qui pèse sur eux? Quelles seraient les conséquences financières d'une pareille mesure?	Un crédit de 50,000 francs est inscrit au Budget de l'exercice 1886 pour améliorer la position des auxiliaires et des sous-percepteurs des postes. Ce crédit permettra d'accorder, au 30 juin prochain, une augmentation de 150 francs à 160 auxiliaires et une augmentation de 100 francs à 60 sous-percepteurs. Quant aux facteurs des postes, leur position a été améliorée en 1885. Les crédits votés par les Chambres ont permis au Gouvernement d'accorder une augmentation de traitement à 838 facteurs.

La réponse établit l'intérêt que porte le Ministre au personnel inférieur des postes. La section croit cependant que l'augmentation a été insuffisante et pas assez générale. La position des facteurs ruraux est digne d'attention. Plusieurs exemples récents ont démontré les dangers qu'offre ce service; on ne saurait perdre de vue que l'encaissement des effets de commerce a singulièrement augmenté leur travail et leur responsabilité.

Un membre de la section estime qu'il y a lieu de généraliser pour tous les centres importants l'établissement de bureaux de postes centraux convenables avec adjonction d'un bureau de petits paquets et d'un service postal complet.

MARINE.

Le chapitre de la marine a été critiqué dans son ensemble quant à l'élévation du chiffre, qui semble peu en rapport avec les services rendus par la marine telle qu'elle est établie dans le pays.

On doit observer, il est vrai, que l'augmentation vient en partie de la création d'un troisième service de la malle.

Il est impossible de méconnaître combien, pour la prospérité de nos voies ferrées, il est indispensable de tenir ce service à la hauteur des services similaires et concurrents établis dans les pays limitrophes.

On ne saurait assez louer le Gouvernement de ne pas perdre de vue l'importance qu'il y a pour le pays à conserver et à développer les moyens de transit et à obtenir des ports d'attache ou d'escale de nationalité belge pour les lignes transatlantiques étrangères.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Dans le cours de la discussion du Budget pour 1885, M. le Ministre a promis plusieurs réformes, notamment en ce qui concerne les tarifs.

Ces promesses ont été tenues :

Pour tout ce qui concerne l'agriculture, des arrêtés ministériels ont apporté des réductions notables.

En matière industrielle, des tarifs particuliers sont venus, dans l'intérêt des centres charbonniers, permettre à nos industries nationales de lutter efficacement avec les produits étrangers.

Le rapport sur le Budget des Voies et Moyens pour 1886, après avoir mesuré l'intensité de la crise qui s'aggrave toujours et dont on ne peut prévoir la fin, émettait l'avis que la situation commande impérieusement une politique d'économies.

Les recettes des chemins de fer comportent 120,700,000 francs sur un ensemble de recettes de 519,805,725 francs; ce chiffre joue un rôle trop important dans notre situation financière pour ne pas nous préoccuper du résultat de l'exploitation du railway national.

Le compte rendu de 1884 accuse un déficit de 3,548,234 francs, et nous clôturerons très vraisemblablement l'exercice 1885 par un mali plus considérable encore les recettes ayant diminué.

Depuis 1873 les exercices se soldent en déficit, sauf pour 1879 et 1880, et alors que les grandes Compagnies de chemins de fer, malgré la crise, arrivent à assurer un bénéfice à leurs actionnaires, l'État continue à ne pouvoir rétablir l'équilibre!

Cette situation anormale doit s'accroître si des économies sérieuses ne sont apportées aux *dépenses d'exploitation*.

TABLEAU

comparatif des recettes et des dépenses des années 1871 et 1884.



Tableau comparatif des recettes et des

		Année 1871.	
Lignes en exploitation	kilom.	1,424	
Recettes de toutes natures	fr.	66,970,230 "	
Boni		15,047,899 "	
Mali		"	
		Dépenses d'exploitation.	
		Dépenses pour tout le réseau.	Dépenses par kilomètre.
Régie — Traitements		45,739 60	"
Services communs	Traitements	157,369 51	96 47
	Salaires	101,721 02	"
	Matériel et fournitures de bureau	493,850 58	"
	Subside à la caisse de retraite	20,000 "	"
	Secours pour positions exceptionnelles	"	"
	Traitements de disponibilité	21,552 72	"
		Conférences	"
Voies et travaux	Traitements	566,206 04	397 60
	Salaires	4,084,218 41	2,808 13
	Matériel fixe de la voie	3,291,026 05	"
	Travaux d'entretien et d'amélioration	1,593,889 37	"
Traction et matériel	Traitements	478,514 08	335 00
	Salaires	5,509,805 97	"
	Primes	145,000 "	100 42
	Combustibles et autres objets de consommation	2,704,112 25	"
	Entretien et renouvellement du matériel	6,775,224 76	"
Transports	Traitements	5,672,511 81	2,578 87
	Salaires	2,945,126 49	"
	Primes	"	"
	Frais d'exploitation	1,557,421 59	"
	Camionnage	1,011,292 75	"
	Pertes et avaries	559,685 14	"
		Redevances aux Compagnies pour usage de matériel	"
Contrôle des recettes	Traitements	"	"
	Salaires	"	"
TOTAUX		55,108,526 62	

DÉSIGNATION DU MATÉRIEL.	SITUATION	
	Année 1871.	Par kilomètre.
Locomotives	562	0.4
Tenders	388	8.27
Voitures	2,240	1.57
Wagons	20,912	14.60

dépenses des années 1871 et 1884.

Année 1884.			
3,110			
120,191,109 "			
"			
3,348,234 "			

Dépense d'exploitation.	Comparativement et proportionnellement au réseau de 1871, ces dépenses auraient du être :	Les frais d'exploitation se seraient ainsi réduits de :	Observations.
585,000 "	500,621 70	284,978 30	1° Les primes pour la régularité des transports s'élèvent en 1884 à 590,000 francs, soit 3,25 p. ‰ de la recette brute; ce taux pourrait être réduit à 1 p. ‰.
181,000 "	181,000 "	"	
675,000 "	675,000 "	"	2° Les frais de contrôle se sont élevés à 1,780,850 francs, soit 1,48 p. ‰ de la recette brute. Ce taux pourrait être réduit à 1 p. ‰.
40,000 "	40,000 "	"	
32,000 "	32,000 "	"	
34,181 62	34,181 62	"	
1,950 "	1,950 "	"	
1,515,000 "	1,256,536 "	278,464 "	
9,509,000 "	8,919,884 30	589,115 70	
5,342,100 "	5,342,100 "	"	
2,900,000 "	2,900,000 "	"	
1,470,000 "	1,044,649 "	425,351 "	
10,881,500 "	10,881,500 "	"	
547,800 "	512,506 20	235,493 80	
5,725,000 "	5,725,000 "	"	
13,011,200 "	13,011,200 "	"	
8 773,855 "	8,020,285 70	753,549 30	
5,847,000 "	5,847,000 "	"	
30,000 0 "	300,000 "	"	
1,971,000 "	1,971,000 "	"	
1,780,000 "	1,780,000 "	"	
650,000 "	650,000 "	"	
20,600 "	20,600 "	"	
1,700,000 "	1,700,000 "	"	
80,850 "	80,850 "	"	
71,655,016 62	69,097,064 52	2,557,952 10	

DU MATÉRIEL ROULANT.			Observations.
Année 1884 ⁽¹⁾ .	Comparativement et proportionnellement au réseau de 1871, ce matériel aurait du être :	Le matériel aurait ainsi été réduit de :	
1,838	1,244	594	(1) En 1884 on a construit 85 locomotives et 30 tenders, dépense = fr. 4,610,295 25 c ^t (locomotives seules).
1,202	840	362	
4,283	4,883	"	Soit pour frais de premier établissement une dépense en moins de 37,812,000 francs, si la proportion de 1871 avait été suivie.
41,096	45,686	"	

La décroissance de nos transports augmente, d'année en année, aucune éclaircie de ce côté ne permet d'espérer l'augmentation des recettes; c'est donc aux dépenses qu'il faut s'attaquer.

Pour nous rendre compte, nous avons dressé le tableau comparatif des dépenses d'exploitation pour l'année 1871, la plus belle de la série des années clôturant en boni, et pour l'année 1884 la dernière connue :

En 1871 13,047,899 francs d'excédant ;

En 1884 5,548,254 francs de déficit, donc un écart de 16,396,153 francs.

Les résultats de ces comparaisons que l'examen du tableau permet d'apprécier démontrent l'exubérance en personnel et en matériel.

Alors qu'on ne trafique pas, que le transport chôme, on atteint des chiffres en dehors de toute proportion avec les années de grande prospérité.

C'est un mal inhérent à l'exploitation par l'État que de ne pouvoir réduire le personnel par les suppressions d'emploi. Il faut respecter les positions acquises; mais il y a lieu d'examiner si, par voie d'extinction, on ne peut arriver à la réduction.

Il en est de même pour le matériel. Les exigences du public qui voyage et qui transporte sont grandes, il faut le reconnaître, et il est possible qu'on y trouve une des causes de cet accroissement notable de matériel en temps prospère. Mais quel capital mort et même coûteux en temps de crise!

Deux mesures indispensables s'imposent donc au Gouvernement pour empêcher la situation de s'aggraver:

Réduire le matériel fixe, et arrêter toute augmentation du matériel roulant, hors des cas d'absolue nécessité.

On ne peut renouveler des fautes comme celle commise en 1884 de commander, alors que les résultats de l'exploitation ne pouvaient laisser de doutes, 85 locomotives, ce qui chargeait le compte du chemin de fer de la somme de fr. 4,510,295 25 c.

Signaler le mal, c'est appeler les remèdes: le mal, c'est l'accroissement sans prévoyance des dépenses relatives au personnel et au matériel; les remèdes, le Gouvernement soucieux des deniers publics saura les trouver. Il ne sacrifiera pas les positions dignement acquises au service de l'État et ne perdra pas de vue le grand intérêt public qui est en jeu.

Tenant compte de tous les éléments du problème, il saura le résoudre conformément aux vœux et au bien-être du pays.

Le projet de Budget a été adopté, à l'unanimité, par la section centrale.

Le Rapporteur,
FRIS.

Le Président,
P. TACK.
