

(1)

( N° 39. )

## Chambre des Représentants.

SESSION DE 1864-1865.

Budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1865 <sup>(1)</sup>.

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE <sup>(2)</sup>, PAR M. DE KERCHOVE.

MESSIEURS,

Le montant des crédits demandés pour le budget des Travaux Publics pour l'exercice de 1865, s'élève à . . . . .	fr. 29,569,755 »
Le budget de 1864 a été arrêté à la somme de . . . . .	27,900,645 »
Différence en plus pour 1865 . . . . .	fr. 1,469,090 »

Depuis que le projet de budget a été déposé par le Gouvernement et lorsqu'il était déjà soumis à l'examen de la section centrale, M. le Ministre des Travaux Publics transmit à M. le Président de la Chambre divers amendements consistant à augmenter quelques crédits et dont l'ensemble s'élève à la somme de fr. 500,721-82.

Le projet de budget, soumis à vos délibérations, s'élève ainsi à la somme de fr. 29,670,456-82 et présente une augmentation de fr. 1,769,811-82 sur le budget voté pour l'exercice de 1864.

Cette augmentation se répartit comme suit entre les différentes branches du service :

Administration centrale . . . . .	fr. 5,600 »
Ponts et chaussées . . . . .	246,371 82
Chemins de fer. — Postes. — Télégraphes . . . . .	1,519,840 »
Total. . . . .	fr. 1,769,811 82

Quoiqu'une partie de ces augmentations ne se trouvent pas inscrites dans le

(1) Budget, n° 54 (session extraordinaire de 1864).

(2) La section centrale, présidée par M. E. VANDENPEEREBOOM, était composée de MM. HYMANS, LEBEAU, VAN ISEGHEM, M. JOURET, THIENPONT et DE KERCHOVE.

projet du budget déposé par le Gouvernement, dans la séance de la Chambre des Représentants, le 13 septembre dernier, elles étaient pourtant annoncées par M. le Ministre des Travaux Publics comme devant y être introduites par voie d'amendement. En effet, on lit dans la note préliminaire, page 448, à la 4<sup>e</sup> section du chapitre IV, la réserve suivante :

« Les augmentations sollicitées se rapportent aux besoins nouveaux ; mais, » pour être à même de régulariser les améliorations projetées, il faudrait majorer » assez notablement les divers crédits. Je me réserve éventuellement, après » examen de ces projets, d'introduire, pendant la discussion du budget, des » amendements pour les allocations indispensables, afin de pouvoir adopter sans » retard celles des mesures projetées qui intéressent le plus le public. »

L'augmentation de crédit la plus considérable se rapporte au service des chemins de fer, postes et télégraphes, elle est de 4,549,840 francs. Votre section centrale y a donné son plein assentiment.

L'impulsion donnée depuis plusieurs années par M. le Ministre des Travaux Publics à ce service important, a augmenté non-seulement les ressources de l'État, mais encore la prospérité publique; toute nouvelle demande de crédit pour poursuivre la voie qu'on s'est tracée, doit être accueillie avec faveur par la Législature.

La progression toujours croissante des recettes du chemin de fer, des postes et du télégraphe, est la meilleure preuve que les augmentations de dépenses pour ces services ne sont pas de vaines pertes pour le Trésor.

#### DÉPOUILLEMENT DES PROCÈS-VERBAUX DES SECTIONS.

La 1<sup>e</sup> section émet le vœu que le Gouvernement fasse exercer une surveillance plus active sur l'exploitation des chemins de fer concédés.

La section appelle l'attention du Gouvernement sur la convenance de prendre des mesures pour éviter les dangers que courent les gardes-barrières des chemins de fer, par suite de l'obligation où ils se trouvent de traverser la voie, la nuit, pour se montrer, au passage des trains.

Le projet est adopté.

La 2<sup>e</sup> section demande quelles sont les intentions du Gouvernement relativement au nouveau système de tarification des petites marchandises, et dont la section centrale s'est occupée dans la dernière session.

Un membre se plaint du défaut de surveillance des chemins de fer concédés; la section signale cette observation à l'attention du Gouvernement.

La 3<sup>e</sup> section demande, à propos de l'art. 7 du projet de budget, si le Gouvernement accorde sur cet article des subsides pour relier les communes au chemin de fer.

La section trouve que les plantations des routes de l'État seraient plus convenablement exécutées directement par le Gouvernement que par des entrepreneurs.

La section demande quels sont les projets du Gouvernement pour assurer les irrigations des prairies situées le long de l'Escaut, entre Gand et Audenarde, ainsi que de celles sises le long du Demer et de la Grande-Nèthe.

Elle désire savoir où en est arrivé le travail d'approfondissement du canal

de Gand à Bruges, et demande si, dans la somme émarginée à l'art. 38, charges extraordinaires, se trouvent comprises les charges qui peuvent résulter des instances judiciaires relatives aux travaux d'Heyst.

La section demande si les études sont faites sur la manière dont les chemins de fer nouveaux pourront passer le Ruppel, sans gêner la navigation sur le canal de Willebroeck.

Elle appelle l'attention du Gouvernement sur l'abus qui consiste dans le retard du déchargement des wagons chargés de charbon, destinés à des chefs de station des lignes concédées, et qui sont en même temps marchands de charbon.

La section demande quand le Gouvernement pourra relier tous les chefs-lieux de canton au réseau télégraphique, et elle se plaint que les employés subalternes des bureaux télégraphiques accessoires ne connaissent pas suffisamment les tarifs.

Elle adopte le projet, à l'unanimité des membres présents.

La 4<sup>e</sup> section appelle l'attention du Gouvernement sur les différences entre les prix de transport des marchandises en transit et celles destinées à l'intérieur du pays, et sur le préjudice qui en résulte pour l'industrie belge.

Elle adopte le projet.

La 5<sup>e</sup> et la 6<sup>e</sup> sections adoptent également le projet de budget, sans observation.

#### DISCUSSION EN SECTION CENTRALE.

La section centrale décide de poser à M. le Ministre une série de questions (voir les annexes), et passe à la discussion des articles.

### CHAPITRE PREMIER.

#### ADMINISTRATION CENTRALE.

ART. 1<sup>er</sup>. *Traitement du Ministre* . . . . . fr. 21,000

Adopté.

ART. 2. *Traitement des fonctionnaires et employés* . . . . . fr. 634,655

Adopté.

Cet article présente une augmentation de 3,600 francs sur le budget de 1864, et se justifie par la nécessité d'augmenter le personnel du service de l'administration centrale du chemin de fer, postes et télégraphes, par suite de l'accroissement constant des transports de toute nature et du développement que prennent les correspondances postales et télégraphiques. Cette augmentation n'est que la moitié de ce qu'elle devrait être; le traitement des nouveaux employés n'est calculé que pour six mois. Ces agents ne devront être rémunérés que dans le courant de l'exercice de 1865.

ART 3. *Frais de route et de séjour du Ministre, des fonctionnaires et des employés* . . . . . fr. 33,200

Adopté.

ART. 4. *Traitement des huissiers, messagers et concierges* . fr. 58,015

Adopté.

ART. 5. *Matériel, fournitures de bureau, impressions, etc.* . fr. 60,000

Adopté.

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

Adopté.

## CHAPITRE II.

### PONTS ET CHAUSSÉES. — BATIMENTS CIVILS.

#### SECTION PREMIÈRE.

##### PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 7. *Entretien ordinaire et amélioration de routes, construction de routes nouvelles et subsides* . . . . fr. 3,116,277

Adopté.

Cet article présente, sur celui du budget de 1864, une augmentation de 125,000 francs, dont 100,000 francs demandés depuis la présentation du projet. 25,000 francs sont jugés nécessaires à l'entretien de quinze sections de routes nouvellement construites, et 100,000 francs de travaux extraordinaires en dehors des baux d'entretien, élargissement de traverses de grande voirie, reconstruction de ponts, etc., etc. La note jointe aux amendements proposés par M. le Ministre, justifie amplement cette augmentation. Le développement qu'ont pris, depuis quelques années, les différentes villes, a forcé les administrations communales à améliorer sensiblement la voirie, soit par l'élargissement des rues, soit par l'exécution, dans ces rues, de travaux extraordinaires de pavage et d'établissement de trottoirs.

Il en est résulté que le Gouvernement, à qui incombe une part dans ces travaux concernant la grande voirie, s'est vu contraint de demander à la Législature des suppléments de crédits. D'après les règles qui régissent la matière, l'État intervient dans ces dépenses : 1° pour le paiement de la valeur du sol nu incorporé dans la voie publique pour opérer les élargissements, les autres dépenses à résulter de ce chef étant à la charge des villes ; 2° par l'entretien de la voie charretière, dont la largeur est en moyenne de 7 mètres.

ART. 8. *Travaux de plantations de toute nature le long des routes, à l'exception de ceux compris dans les prix d'adjudication des baux d'entretien des routes* . . . . fr. 41,000

Adopté.

Les plantations en général sont des opérations délicates qui demandent à être faites avec beaucoup de soin et une certaine connaissance qu'on ne rencontre pas toujours chez les entrepreneurs ; le produit annuel des plantations le long

des routes de l'État a été, en moyenne, depuis dix ans, de près de 70,000 francs et les dépenses de près de 40,000 francs.

La section centrale a désiré connaître de M. le Ministre des Travaux Publics, s'il ne serait pas plus avantageux de confier les plantations aux soins des agents des ponts et chaussées, au lieu de les laisser exécuter par les entrepreneurs. Par sa réponse insérée aux annexes, M. le Ministre fait connaître qu'il ne partage pas cet avis; que l'expérience a prouvé que, moyennant les clauses insérées aux cahiers des charges, il est préférable de confier à des entrepreneurs l'exécution des plantations le long des routes de l'État.

## SECTION II.

## BÂTIMENTS CIVILS.

ART. 9. *Entretien et réparation des palais, hôtels, édifices et monuments appartenant à l'État, ainsi que des bâtiments dont les lois mettent l'entretien à charge de l'État* . . . . . fr. 174,000

Adopté.

ART. 10. *Travaux extraordinaires exécutés au palais de Tervueren* . . . . . fr. 16,500

Adopté.

Ce crédit ne forme que la première moitié de la somme nécessaire pour reconstruire les murs de soutènement attenants aux façades du palais de Tervueren; il figure à l'extraordinaire des dépenses.

ART. 11. *Renouvellement des sculptures et reconstruction du fronton de l'aile droite du palais de l'industrie* . fr. 15,000

Adopté.

ART. 12. *Construction d'un bâtiment pour le service de la douane à Moulind* . . . . . fr. 18,000

Adopté.

Ces deux crédits extraordinaires se trouvent justifiés dans la note préliminaire jointe au projet de budget.

## SECTION III.

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

La somme globale des crédits demandés pour ce service, dans le projet du budget, s'élève à 1,460,000 francs, se décomposant comme suit :

Charges ordinaires et permanentes . . . . . fr.	852,750
Charges extraordinaires et temporaires . . . . .	607,250
Total . . . . . fr.	1,460,000

Depuis la présentation du budget, M. le Ministre a demandé qu'une somme de fr. 4,471-82 soit portée, comme charge extraordinaire pour le canal d'Ypres à l'Yser, ce qui élève le total des charges extraordinaires et temporaires à fr. 611,721-82, et le total général, à fr. 1,464,471-82.

Le crédit alloué pour l'exercice 1864 n'étant que de 1,321,250 francs, l'augmentation demandée pour l'exercice 1865 est de fr. 143,221-82.

Les différences que présentent les crédits demandés pour l'exercice 1865 avec ceux qui ont été alloués pour l'exercice 1864, sont inscrites au tableau joint à la note préliminaire du projet de budget, et duquel il résulte que l'entretien ordinaire des canaux et rivières a diminué d'une somme de 32,150 francs, tandis qu'il y a augmentation de 145,050 francs sur l'entretien extraordinaire et de 25,850 francs sur les travaux d'amélioration. Cette dernière somme est portée à fr. 30,321-82 par suite de l'amendement prémentionné, relatif au canal d'Ypres à l'Yser.

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

Charges ordinaires et permanentes . . . . .	fr.	812,750
Charges extraordinaires et temporaires . . . . .		351,600
	Total. . . . .	fr. 1,164,350

Adopté.

TRAVAUX D'AMÉLIORATION DES CANAUX ET RIVIÈRES.

BASSIN DE LA MEUSE.

ART. 14. *Meuse dans les provinces de Namur, de Liège et de Limbourg. . . . .* fr. 25,000

Adopté.

ART. 15. *Canal de Liège à Maestricht . . . . .* fr. 15,000

Adopté.

ART. 16. *Canal de Maestricht à Bois-le-Duc . . . . .* fr. 10,000

Adopté.

ART. 17. *Canal de jonction de la Meuse à l'Escaut . . . . .* fr. 18,500

Adopté.

ART. 18. *Canal d'embranchement vers le camp de Beverloo . . . . .* fr. 9,000

Adopté.

ART. 19. *Canal d'embranchement vers Hasselt. . . . .* fr. 17,000

Adopté.

ART. 20. *Canal d'embranchement vers Turnhout. . . . .* fr. 1,000

Adopté.

ART. 21. *Sambre canalisée* . . . . . fr. 13,500

Adopté.

ART. 22. *Canal de Charleroi à Bruxelles* . . . . . fr. 10,000

Adopté.

BASSIN DE L'ESCAUT.

ART. 23. *Escaut* . . . . . fr. 7,700

Depuis plusieurs années, un grand nombre de propriétaires se sont plaints de l'état dans lequel se trouvaient, faute d'irrigations, les prairies situées le long de l'Escaut, entre Audenarde et Gand. Ces plaintes ont trouvé de l'écho au sein du Parlement et elles se produisent presque annuellement lors de la discussion du budget des Travaux Publics. La section centrale a désiré connaître quels sont les projets du Gouvernement pour assurer les irrigations de ces prairies.

M. le Ministre nous a fait connaître « qu'il entre dans les vues du Gouvernement de procéder successivement à la construction de barrages éclusés ayant pour objet de canaliser l'Escaut sur toute son étendue, en amont de Gand, » et sans entrer dans les diverses considérations qui militent en faveur de ce nouveau régime, « il ne lui semble pas douteux que celui-ci ne soit de nature à favoriser, au point de vue des irrigations, les prairies riveraines, puisqu'il permettra de manœuvrer les eaux en raison de leur volume et dans l'intérêt combiné des irrigations et de la navigation. La navigation s'opérant aujourd'hui par lachures, les prairies qui longent l'Escaut sont dans cette situation d'avoir, tour à tour, trop ou trop peu d'eau. En tout cas, les irrigations sont subordonnées aux circonstances atmosphériques, tandis que les ouvrages d'art projetés fourniront le moyen de déterminer dans le fleuve tel niveau qui sera reconnu utile. Il faut toutefois ne pas se dissimuler que les travaux qu'exécutera le Gouvernement ne rendront toute leur utilité aux riverains, que si ceux-ci se décident à développer l'établissement des wateringues. »

La section centrale, sans entrer dans l'examen des moyens projetés, ne peut qu'engager le Gouvernement à hâter le plus possible l'étude de cette question et à obvier à l'état de choses existantes qui porte un si grand préjudice à des intérêts respectables.

Elle adopte l'article.

ART. 24. *Canal de Mons à Condé* . . . . . fr. 39,100

Adopté.

ART. 25. *Canal de Pommerœul à Antoing* . . . . . fr. 7,000

Adopté.

ART. 26. *Lys* . . . . . fr. 13,000

Adopté.

ART. 27. Canal de dérivation de la Lys, de Deynze vers la mer du Nord . . . . . fr.	12,050
Adopté.	
ART. 28. Canal de Gand à Ostende . . . . . fr.	7,600
Adopté.	
ART. 29. Canal de Plasschenduele, par Nieuport et Furnes, vers la frontière de France . . . . . fr.	13,000
Adopté.	
ART. 30. Canal de Gand à Terneuzen . . . . . fr.	10,000
Adopté.	
ART. 31. Canal de Selzaete à la mer du Nord . . . . . fr.	2,000
Adopté.	
ART. 32. Hoervaert . . . . . fr.	200
Adopté.	
ART. 33. Rupel . . . . . , . . . . fr.	4,000
Adopté.	
ART. 34. Dyle et Demer. . . . . * . . . . . fr.	15,000
Adopté.	

La section centrale ayant demandé au Gouvernement quels étaient ses projets pour assurer l'irrigation des prairies situées le long du Demer et de la Grande-Nèthe, M. le Ministre fit connaître que les autres travaux récemment effectués au Demer consistent dans le redressement de quelques coudes par trop prononcés, et que, quant à la Grande-Nèthe, les travaux qui s'y effectuent tendent à l'amélioration du régime de cette rivière, au double point de vue de l'écoulement des eaux et de la navigation. Ils s'exécutent par les soins de l'État, avec le concours de la province d'Anvers, des communes et des propriétaires intéressés

A la demande de la section centrale, M. le Ministre lui a transmis le rapport de la députation permanente du conseil provincial d'Anvers sur les travaux à effectuer à la Grande-Nèthe, pour y maintenir la navigation ; il y a joint le rapport que l'ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées dans la province d'Anvers, lui a fait parvenir sur cette question importante. Ces documents sont insérés aux annexes.

## BASSIN DE L'YSER

ART. 35. Yser . . . . . fr.	6,000 »
Adopté.	

ART. 35<sup>bis</sup>. *Canal d'Ypres à l'Yser* . . . . . fr. 4,471 82

Adopté.

Cet article qui ne se trouvait pas inscrit au projet du budget y a été introduit par voie d'amendement proposé par M. le Ministre des Travaux Publics.

Le crédit sollicité de fr. 4,471-82 doit servir à solder le complément de la part d'intervention de l'État dans les travaux d'approfondissement du bief inférieur du canal d'Ypres à l'Yser, travaux entrepris par la province de la Flandre occidentale.

ART. 36. *Plantations nouvelles* . . . . . fr. 15,000

Adopté.

BACS ET BATEAUX DE PASSAGE.

ART. 37. *Établissement éventuel de nouveaux passages d'eau ;  
entretien et amélioration des bacs et bateaux de pas-  
sage existants et de leurs dépendances* . . . . . fr. 25,000

Adopté.

SECTION IV.

PORTS ET CÔTES.

Le montant des crédits sollicités pour le service des ports et côtes, s'élève à 289,350 francs, dont 197,850 pour charges ordinaires et permanentes et 91,500 pour charges extraordinaires et temporaires ; il est inférieur de 35,050 francs au crédit alloué pour l'exercice de 1864.

ART. 38. *Travaux d'entretien ordinaire et extraordinaire, et  
dépenses d'administration des ports, côtes, phares et  
fanoux.*

Charges ordinaires . . . . .	fr.	197,850
Charges extraordinaires . . . . .		60,500

Adopté.

TRAVAUX D'AMÉLIORATION DES PORTS, CÔTES, PHARES ET FANOUX.

ART. 39. *Port de Nieupoort* . . . . . fr. 10,000

Adopté.

ART. 40. *Côte de Blankenberghe* . . . . . fr. 20,000

Adopté.

ART. 41. *Phares et fanoux* . . . . . fr. 1,000

Adopté.

## SECTION V.

## FRAIS D'ÉTUDES ET D'ADJUDICATIONS.

Le crédit demandé pour ce service est égal à celui qui a été alloué au budget de 1864.

ART. 42. *Études de projets ; frais de levée de plans ; achats d'instruments, de cartes et de livres, matériel, impression, etc. ; frais d'adjudications . . . . . fr.* 28,000

Adopté.

## SECTION VI.

## PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Le crédit sollicité pour ce service présente une augmentation de 35,200 francs sur celui alloué au budget précédent, et s'élève à la somme globale de 1,548,565 francs.

L'augmentation de ce crédit est demandée :

1<sup>o</sup> Pour faire face au surcroît de frais de route et de bureau à résulter de la surveillance des chemins de fer concédés en 1864, frais qui sont évalués à 23,000 francs. Il est à remarquer qu'en réalité ce n'est pas une dépense proprement dite, mais simplement un virement de fonds.

Les nouvelles sociétés concessionnaires sont tenues de payer, du chef de surveillance par l'État, une somme de 23,000 francs, portée au budget des voies et moyens.

2<sup>o</sup> Pour traitements de pontonniers, d'éclusiers et d'aides éclusiers aux différents ponts et écluses, récemment construits ou en construction.

Cette augmentation, qui est de 12,200 francs, devient une charge ordinaire et permanente.

ART. 43. *Traitements des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées ; frais de bureau et de déplacements.*

Charges ordinaires et permanentes . . . . . fr.	676,970
Charges extraordinaires et temporaires . . . . .	10,000

Adopté.

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

Charges ordinaires et permanentes . . . . . fr.	658,595
Charges extraordinaires et temporaires . . . . .	15,000

Adopté.

ART. 45. <i>Frais des jurys d'examen et des conseils de perfectionnement; missions des élèves-ingénieurs et conducteurs de l'école spéciale du génie civil . . . . .</i>	fr.	10,000
Adopté.		

### CHAPITRE III.

#### MINES.

Les crédits demandés au projet du budget de 1865, pour ce service, sont les mêmes que ceux alloués pour l'exercice de 1864.

#### SECTION PREMIÈRE.

##### PERSONNEL DU CONSEIL.

ART. 46. <i>Personnel du conseil des mines. — Traitements. . . . .</i>	fr.	42,610
Adopté.		
ART. 47. <i>Personnel du conseil des mines. — Frais de route. fr. -</i>		600
Adopté.		
ART. 48. <i>Personnel du conseil des mines. — Matériel . . . . .</i>	fr.	2,000
Adopté.		

#### SECTION II.

##### PERSONNEL DU CORPS.

ART. 49. <i>Traitements et indemnités du corps des mines, salaires des expéditionnaires employés par les ingénieurs . . . . .</i>	fr.	191,920
Adopté.		
ART. 50. <i>Frais des jurys d'examen, des conseils de perfectionnement, et missions des élèves-ingénieurs de l'école spéciale des mines . . . . .</i>	fr.	8,000
Adopté.		
ART. 51. <i>Confection de la carte générale des mines. . . . .</i>	fr.	15,000
Adopté.		

#### SECTION III.

##### CAISSES DE PRÉVOYANCE.

ART. 52. <i>Subsides aux caisses de prévoyance et récompenses aux personnes qui se distinguent par des actes de dévouement . . . . .</i>	fr.	45,000
Adopté.		

## SECTION IV.

## IMPRESSIONS, ETC.

ART. 53. *Impressions, achats de livres, de cartes et d'instruments ; publications de documents statistiques ; encouragements et subventions, essais et expériences.* fr. 7,000

Adopté.

## CHAPITRE IV.

## CHEMINS DE FER. — POSTES. — TÉLÉGRAPHES.

Pendant longtemps, lors de la discussion du projet de budget des Travaux Publics, soit en sections, soit en section centrale, le chapitre des chemins de fer, postes et télégraphes a donné lieu à un grand nombre d'observations et de critiques ; aujourd'hui il n'en est plus de même, et c'est à peine si le projet de budget pour l'exercice 1865 a donné lieu à quelques demandes de renseignements.

Ce résultat est dû aux sages réformes introduites dans ce service si important, et surtout à l'application de toutes les mesures d'amélioration qui, tout en sauvegardant les intérêts du Trésor, donnent satisfaction aux exigences des contribuables. La réduction des tarifs pour transport de marchandises, loin de nuire à la recette générale, l'a, au contraire, élevée ; la note préliminaire, jointe au projet de budget, donne à ce sujet des détails complets. La section centrale ne peut qu'engager M. le Ministre à persévérer dans la voie qu'il s'est tracée et l'engager à étendre ces réformes au tarif du transport des petites marchandises, en tant que les intérêts de l'exploitation le permettront. C'est avec satisfaction que la section centrale a obtenu de M. le Ministre l'assurance qu'un nouveau projet de tarification du transport des petites marchandises s'élabore, et que ce service pourra recevoir, dans un délai peu éloigné, les améliorations qu'il réclame.

Les allocations sollicitées pour le service des chemins de fer, postes et télégraphes s'élevaient, d'après le projet du budget soumis à vos délibérations, à la somme de 21,709,745 francs, et se décomposaient comme suit :

Chemin de fer . . . . .	fr.	17,242,680
Postes . . . . .		5,417,350
Télégraphes . . . . .		632,000
Services en général . . . . .		417,715
Total. . . . .	fr.	21,709,745

Mais depuis la présentation du budget, M. le Ministre a fait parvenir une demande d'augmentation de 196,250 francs à l'article postes, de manière que ce tableau doit être modifié de la manière suivante :

Chemins de fer . . . . .	fr.	17,242,680
Postes. . . . .		5,615,600
Télégraphes . . . . .		632,000
Services en général. . . . .		417,715
Total . . . . .	fr.	21,905,995

Ces différents crédits présentent, sur ceux alloués pour l'exercice de 1864, une augmentation de . . . . . fr.	1,519,840
Mais, si de cette augmentation on retranche le montant des insuffisances prévues, dès à présent, sur les crédits budgétaires de l'exercice courant, soit environ . . . . .	400,000
l'augmentation prévue pour 1865, par rapport à 1864, se réduit à	1,119,840
Et si l'on tient compte d'une dépense extraordinaire et temporaire de . . . . .	200,000
pour renouvellement de billes, l'augmentation pour le service ordinaire ne ressort qu'à . . . . .	919,840
soit, déduction faite des insuffisances présumées sur les crédits de l'exercice courant :	

<i>A.</i> Pour le chemin de fer, non compris la dépense temporaire pour renouvellement de billes . . . . . fr.	600,390
<i>B.</i> Pour la poste . . . . .	259,850
<i>C.</i> Pour le télégraphe. . . . .	58,000
<i>D.</i> Pour les services en général . . . . .	1,600
Total. . . fr.	919,840

Tout en présentant ces chiffres, M. le Ministre croit devoir faire des réserves, quant à l'avenir ; il ne se dissimule pas que les augmentations de crédit, nécessaires pour introduire dans les divers services les améliorations que l'administration a en vue, ne doivent s'élever à des sommes importantes. Votre section centrale partage l'avis de M. le Ministre, que, quelle que soit l'utilité de ces augmentations, à certains égards il est prudent d'attendre que les derniers abaissements de tarifs aient produit des résultats incontestables, afin de ne pas détruire le rapport qu'il est sage de maintenir entre les recettes et les dépenses.

La section centrale a examiné avec soin les divers crédits sollicités, et les a successivement adoptés.

#### SECTION 1<sup>re</sup>.

##### VOIES ET TRAVAUX.

**ART. 54.** *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.* . . . . . fr. 558,680

Adopté.

**ART. 55.** *Salaires des agents payés à la journée ou par mois.* fr. 2,231,400

Adopté.

**ART. 56.** *Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie :*

Charges ordinaires et permanentes . . . . . fr.	1,330,000
Charges extraordinaires et temporaires . . . . .	200,000

Adopté.

ART. 57. *Travaux d'entretien et d'amélioration, outils et ustensiles, objets divers . . . . . fr.* 715,000

Adopté.

## SECTION II.

### TRACTION ET MATÉRIEL.

ART. 58. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . fr.* 286,480

Adopté.

ART. 59. *Salaires des agents payés à la journée ou par mois. fr.* 2,966,450

Adopté.

ART. 60. *Primes d'économie et de régularité . . . . . fr.* 80,000

Adopté.

ART. 61. *Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois. . . . . fr.* 1,450,000

Adopté.

ART. 62. *Entretien, réparation et renouvellement du matériel. fr.* 2,813,000

Adopté.

## SECTION III.

### TRANSPORTS.

ART. 63. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . fr.* 1,796,450

Adopté.

ART. 64. *Salaires des agents payés à la journée ou par mois. fr.* 1,714,240

Adopté.

ART. 65. *Frais d'exploitation . . . . . fr.* 721,000

Adopté.

ART. 66. *Camionnage . . . . . fr.* 500,000

Adopté.

ART. 67. *Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer. . . . . fr.* 60,000

Adopté.

ART. 68. *Redevances aux compagnies* . . . . . fr. 20,000

Adopté.

SECTION IV.

POSTES.

ART. 69. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés* . . . . . fr. 1,092,000

Adopté.

Le crédit demandé primitivement n'était que de 1,047,850 francs.

La somme de 44,150 francs, sollicitée en plus, doit servir à la création de nouveaux bureaux de poste, à la transformation de bureaux de distribution en bureaux de perception, ainsi qu'à l'établissement, dans quelques grandes villes, telles que Gand, Anvers, Liège, etc., de bureaux de poste secondaires, à l'instar de ce qui a été fait pour Bruxelles.

ART. 70. *Traitements et indemnités des facteurs et autres agents subalternes.*

M. le Ministre a proposé de majorer cet article d'une somme de 69,500 francs et de la porter à . . . . . fr. 1,585,000

Adopté.

Le crédit de 1,515,500 francs, primitivement sollicité pour l'exercice 1865, ne comprenait qu'une augmentation de 20,000 francs pour extension du cadre des facteurs. Aujourd'hui cette somme est reconnue insuffisante, non-seulement pour assurer l'exécution du service, tel qu'il est organisé, mais encore pour satisfaire aux nécessités qui seront la conséquence des améliorations projetées et à l'extension croissante du nombre des lettres, journaux, imprimés, etc.

ART. 71. *Transport des dépêches.*

L'administration s'occupe de l'organisation de services affluents pour le transport des voyageurs, dépêches postales, petits paquets, finances, etc., en dehors des localités desservies par le chemin de fer. Cette organisation est complète pour deux provinces, le Limbourg et le Luxembourg; il s'agit de l'étendre à toutes les parties du pays. C'est une nouvelle institution qui est appelée à rendre les plus grands services.

La section centrale, tout en approuvant l'établissement d'un pareil service, a désiré savoir si le Gouvernement était décidé à retirer le transport des dépêches aux messageries, pour le donner aux maîtres de poste, chargés aujourd'hui du nouveau service. M. le Ministre a fait connaître que le Département n'a pas hésité à admettre la règle que ceux des entrepreneurs, en possession en ce moment du transport des dépêches, et qui seraient reconnus s'acquitter convenablement de leurs obligations, seraient indéfiniment maintenus, et que les maîtres de poste ne seront investis que des services nouveaux ou des services anciens qui laisseraient trop à désirer.

En vue de continuer l'organisation des services affluents, M. le Ministre demande une augmentation de 29,000 francs sur celui de 510,000 francs, primitivement sollicité.

Le crédit total serait donc porté à 539,000 francs, adopté par la section centrale.

**ART. 72. Matériel, fournitures de bureaux, frais de loyer et de régie**

Le crédit sollicité au budget déposé, s'élève à . . . . . fr.	344,000
Le Gouvernement demande une augmentation de . . . . . fr.	53,600
dont 50,000 francs comme charge extraordinaire et temporaire.	

Le crédit s'élèverait donc à . . . . . fr.	<u>397,600</u>
--	----------------

à répartir comme suit :

Charges ordinaires et permanentes . . . . . fr.	367,600
Charges extraordinaires et temporaires . . . . .	50,000
Somme égale . . . . . fr.	<u>397,600</u>

Cette augmentation de dépenses se trouvant parfaitement justifiée dans la note remise par M. le Ministre, la section centrale adopte le chiffre proposé.

**SECTION V.**

**TÉLÉGRAPHES.**

L'usage du télégraphe tend à entrer de plus en plus dans nos usages ; ce service est devenu un vrai besoin social ; il est à désirer qu'il soit bientôt organisé dans toutes les parties du pays où le besoin s'en fera sentir. La section centrale a donné son plein assentiment aux augmentations de crédit demandées pour ce service, et qui toutes ont pour objet l'extension et l'amélioration de ce service.

**ART. 73. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . fr.** 407,000

Adopté.

**ART. 74. Salaires des agents payés à la journée ou par mois. . fr.** 145,000

Adopté.

**ART. 75. Entretien . . . . . fr.** 80,000

Adopté.

**SECTION VI.**

**SERVICES EN GÉNÉRAL.**

**ART. 76. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés . . . . . fr.** 94,115

Adopté.

**ART. 77. Salaires des agents payés à la journée ou par mois. fr.** 62,600

Adopté.

ART. 78. *Matériel et fournitures de bureau* . . . . . fr. 240,000

Adopté.

ART. 79. *Subside à la caisse de retraite et de secours des  
ouvriers de l'administration* . . . . . fr. 20,000

Adopté.

ART. 80. *Conférences des chemins de fer belges* . . . . . fr. 1,000

Adopté.

## CHAPITRE V.

### SECTION PREMIÈRE.

#### COMMISSION DES PROCÉDÉS NOUVEAUX.

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

Adopté.

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

Adopté.

### SECTION II.

#### COMMISSION DES ANNALES DES TRAVAUX PUBLICS.

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

Adopté.

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

Les crédits sollicités à ce chapitre sont les mêmes que ceux alloués pour l'exercice 1864.

Adopté.

## CHAPITRE VI.

ART. 85. *Traitements des fonctionnaires et agents en disponibilité, par mesure générale ou pour un terme illimité* . . . . . fr. 59,500

Adopté.

## CHAPITRE VII.

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

Adopté.

## CHAPITRE VIII.

ART. 87. *Secours à des employés, veuves ou familles d'employés, ainsi qu'aux agents payés sur salaires ou à leurs familles, qui ne peuvent être pensionnés . . . fr.* 13,000

Adopté.

## CHAPITRE IX.

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

Adopté.

Le budget des Travaux Publics, ainsi amendé par M. le Ministre des Travaux Publics, est adopté par la section centrale, à l'unanimité de ses membres présents.

*Le Rapporteur,*  
C. DE KERCHOVE.

*Le Président,*  
E. VANDENPEEREBOOM.

---

## PROJET DE LOI.

---

LÉOPOLD, ETC.

### ARTICLE UNIQUE.

Le budget du Ministère des Travaux Publics, pour l'exercice 1865, est fixé à la somme de vingt-neuf millions six cent soixante-dix mille quatre cent cinquante-six francs quatre-vingt-deux centimes (fr. 29,670,456-82.)

Des traitements ou indemnités pour le personnel ne peuvent être prélevés sur les allocations destinées aux salaires ou à des travaux extraordinaires ou spéciaux.

Les dépenses pour le matériel, les fournitures de bureau, les papiers, les impressions, les achats et les réparations de meubles, le chauffage, l'éclairage, le loyer de locaux et les menues dépenses ne peuvent être prélevées qu'à charge des allocations affectées aux dépenses de l'espèce à faire pour chacun de ses services.



# ANNEXES.

## ANNEXE A.

La section centrale a reçu de M. le Ministre des Travaux Publics les communications suivantes. Elle décide qu'elles seront annexées au rapport.

Bruxelles, le 12 novembre 1864.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Les sections de la Chambre étant saisies de l'examen du budget de mon Département, pour l'exercice 1865, je crois devoir leur soumettre quelques amendements dont j'avais pressenti la nécessité, lors de la formation de ce budget, mais sur l'importance desquels je n'avais pas alors de données assez précises pour en arrêter définitivement le chiffre. Ces amendements consistent dans les augmentations suivantes :

ART. 7. Routes . . . . . fr. 100,000

### Postes

ART. 69. Traitements des fonctionnaires et employés . . . . . fr. 44,150

ART. 70. Traitements des facteurs. . . . . 69,500

ART. 71. Transport des dépêches. . . . . 29,000

ART. 72. Matériel : charges ordinaires . . . . . 23,600

— charges extraordinaires . . . . . 30,000

196,250

Ensemble . . . . . fr. 296,250

Les causes de ces diverses augmentations sont expliquées dans les deux notes que je joins à la présente et auxquelles j'ai l'honneur de vous prier, Monsieur le Président, de vouloir bien donner la suite nécessaire.

Agréé, Monsieur le Président, la nouvelle assurance de ma haute considération.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

JULES VANDERSTICHELEN.

## NOTE N° 1.

## CHAPITRE II.

## PONTS ET CHAUSSÉES, BATIMENTS CIVILS.

## SECTION PREMIÈRE.

## PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 7, litt. B. *Travaux extraordinaires en dehors des baux d'entretien, élargissement de traverses de grande voirie, reconstruction de ponts, etc., etc.*

Crédit alloué en 1864 . . . . .	fr	500.000	»
— demandé en 1865 . . . . .		400,000	»
Augmentation . . . . .	fr.	100,000	»

Depuis plusieurs années, le Gouvernement doit demander des crédits supplémentaires pour pourvoir à l'insuffisance de l'allocation portée à l'art. 7, litt. B du budget du Ministère des Travaux Publics.

Aujourd'hui, l'insuffisance est devenue telle qu'il est absolument nécessaire de porter à 400,000 francs le crédit dont il s'agit.

Cette situation provient surtout des travaux importants d'amélioration entrepris par un grand nombre de villes et qui ont pour objet, soit l'élargissement de rues de grande voirie, soit l'exécution, dans ces rues, de travaux extraordinaires de pavage, soit l'établissement de trottoirs.

D'après les règles qui régissent la matière, l'État intervient dans ces dépenses : 1° par le paiement de la valeur du sol nu, incorporé à la voie publique pour opérer les élargissements, les autres dépenses à résulter de ce chef étant à la charge des villes ; 2° par l'entretien de la voie charretière, dont la largeur est en moyenne de 7 mètres. Or, lorsque des villes font exécuter des travaux extraordinaires de pavage neuf en dehors de la largeur de cette voie, et qu'elles établissent des trottoirs, le Gouvernement est bien forcé de renouveler à son tour le pavage de ladite voie. De là une dépense assez élevée. En outre, pour maintenir dans un état convenable d'entretien certaines traverses de villes ou de villages où la circulation est devenue très-active, on est dans l'obligation d'y faire exécuter des travaux extraordinaires de pavage, par suite de l'insuffisance des surfaces, à effectuer annuellement, portées au cahier des charges de l'entretien.

Pendant les années 1863 et 1864, l'État a dépensé en travaux de pavage extraordinaire environ 190,000 francs, soit près de 100,000 francs par an, et encore a-t-il fallu en ajourner.

Quant aux dépenses résultant de l'élargissement des traverses, un seul exemple suffira pour les justifier : La ville de Bruxelles a résolu de mettre à exécution les arrêtés royaux qui ont fixé les alignements des rues des Fripiers et des Charreux,

afin de faire disparaître les dangers que ces voies présentent pour la circulation. La dépense que ces élargissements nécessiteront, et dont une partie incombe à l'État, s'élèvera à des centaines de mille francs. La ville qui exécute ces utiles travaux se trouve dans la nécessité de faire l'avance des sommes afférentes à l'État, car, malgré l'augmentation de 100,000 francs qui est pétitionnée par la présente note, il ne sera possible de rembourser à la ville le montant de ses avances que par annuités de 70,000 à 80,000 francs, selon que la situation du crédit le permettra. La moitié de l'allocation de 400,000 francs est donc presque absorbée par ces deux catégories de travaux. Il y en a encore une troisième, à laquelle on ne peut se soustraire, c'est la reconstruction de ponts.

Les ponts situés sur les routes de l'État ont, pour la plupart, été construits à des époques déjà reculées, et souvent ils n'offrent plus les conditions de solidité ou de viabilité que l'on exige avec raison aujourd'hui. Déjà un certain nombre d'entre eux ont été reconstruits ou améliorés. Le Département doit continuer ce travail d'une nécessité reconnue. De ce chef, la dépense monte également en moyenne à 90 ou 100,000 francs. Il ne reste donc qu'une somme de 100,000 francs, pour subvenir à toutes les autres dépenses, telles que reconstruction d'aqueducs, paiement de terrains cédés à la grande voirie par suite de demandes d'alignement, travaux d'amélioration dans les traverses des villages, etc., etc. On croit devoir faire remarquer que déjà avant 1849, le crédit était de 242,900 francs.

Depuis, il a été porté à 300,000 francs. Or, en 1849, la longueur des routes de l'État ne s'élevait qu'à environ 731 lieues, tandis que maintenant elle est de 986 lieues, soit 255 lieues de plus.

---

## NOTE N° 2.

---

### CHAPITRE IV.

#### CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

Le budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1865, déposé dans la séance du 2 septembre dernier, porte, entre autres, la réserve suivante à la 4<sup>e</sup> section du chapitre IV :

« Les augmentations sollicitées se rapportent aux besoins nouveaux ; mais pour » être à même de réaliser les améliorations projetées par l'administration, il » faudrait majorer assez notablement les divers crédits. Je me réserve, éventuelle- » ment, après examen de ces projets, d'introduire pendant la discussion du » budget, des amendements pour les allocations indispensables, afin de pouvoir » adopter, sans retard, celles des mesures projetées qui intéressent le plus le » public. »

C'est, en exécution de ces réserves, que le Gouvernement a l'honneur de déposer les amendements développés ci-après. Il compte porter au budget de l'exercice 1866, qui doit être présenté aux Chambres dans quelques mois, le

complément de dépenses que comporte l'application des mesures dont l'administration poursuit l'introduction dans le service des postes :

**ART. 69. Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.**

Le crédit sollicité y compris une augmentation de dépense de fr. 24,100 déjà justifiée, s'élève à . . . . . fr. 1,047,850

Le Gouvernement propose à cet article une nouvelle augmentation de . . . . . fr. 44,150

Ce qui portera la somme totale à . . . . . fr. 1,092,000

Le budget déposé ne comprend aucune prévision pour la création de nouveaux bureaux de poste, ni pour la transformation de bureaux de distribution en bureaux de perception. On peut estimer à . . . . . fr. 20,000 la dépense à faire pour cet objet.

L'administration compte établir dans les grandes villes, telles que Gand, Anvers, Liège, etc., des bureaux de poste secondaires, à l'instar de ce qui a été fait pour l'agglomération bruxelloise. Les avantages qui en résultent pour le public sont incontestable. Au point de vue de la bonne répartition du travail et de la bonne exécution du service, l'expérience a aussi donné des résultats satisfaisants.

Il a semblé, en conséquence, à mon Département, que le Gouvernement ne devait pas différer plus longtemps l'application de cette amélioration aux grandes agglomérations de population dont les rapports sont si fréquents avec le service des postes. De ce chef il est prévu une dépense évaluée à . . . . . fr. 24,150

Somme égale à l'augmentation sollicitée . . . . . fr. 44,150

**ART. 70. Traitements et indemnités des facteurs.**

Le crédit de . . . . . fr. 1,515,500

sollicité pour l'exercice 1865 ne comprend qu'une augmentation de 20,000 francs pour extension du cadre des facteurs. Aujourd'hui, cette somme est reconnue insuffisante, même pour assurer l'exécution du service tel qu'il est organisé actuellement. Il y aura, en outre, à satisfaire aux nécessités qui seront la conséquence des améliorations projetées et de l'extension croissante du nombre de lettres, journaux, imprimés, etc., dont la distribution doit être assurée par les facteurs.

On estime à environ . . . . . fr. 69,500

la majoration de crédit nécessaire, ce qui portera la dépense totale à fr. 1,585,000

Voici la justification de la nouvelle augmentation de crédit sollicitée :

1° L'administration vient d'instituer des agents qui auront pour mission de surveiller le service des facteurs et notamment de ceux qui sont chargés de desservir les communes rurales. Ces attributions, qui seront confiées à des chefs-facteurs, auront un excellent résultat, tant pour la bonne organisation des tournées que

pour l'exécution régulière du service. Les frais de déplacement de ces agents, qui devront visiter toutes les communes du pays, sont évalués à . fr. 4,000

2° Le service des facteurs dans la plupart des villes importantes, est trop fatigant pour qu'il soit possible à l'administration d'exiger davantage de ses agents. Il est donc nécessaire d'étendre le cadre des facteurs, afin de pouvoir augmenter le nombre des distributions, là où l'utilité en est reconnue, eu égard à l'importance des relations postales.

La réorganisation projetée est estimée devoir entraîner à une dépense de . . . . . fr. 28,000  
pour les grandes villes, y compris la majoration de crédit nécessaire pour les facteurs à attacher aux bureaux secondaires à créer, et à . . . . . fr. 22,300  
pour les villes de second rang.

3° L'administration estime à vingt le nombre de facteurs à admettre pour assurer le service des bureaux de distribution à créer. La dépense est évaluée à . . . . . fr. 15,200

Somme égale . . . . . fr. 69,500

#### ART. 71. *Transport des dépêches.*

Le crédit sollicité par le budget s'élève à . . . . . fr. 510,000

Il comprend une augmentation de 20,000 francs, somme reconnue insuffisante pour continuer l'organisation des services affluents, d'une manière efficace, eu égard aux besoins à satisfaire. On estime à 49,000 francs la dépense à faire pendant l'exercice prochain; il reste donc à pétitionner, déduction faite de l'augmentation déjà portée au projet de budget, une somme de . . . . . fr. 29,000

Ce qui portera le crédit total à . . . . . fr. 539,000

Dans la somme de 49,000 francs est comprise une dépense d'environ 20,000 francs pour établir, à Bruxelles, des malles-postes entre le bureau de poste principal et les bureaux secondaires, afin, d'une part, de retarder le plus possible le moment de la levée des boîtes avant l'expédition des courriers; d'autre part, d'accélérer la mise en distribution des correspondances par les facteurs qui seront attachés aux bureaux de banlieue.

#### ART. 72. *Matériel. (Impressions, frais de régie et de loyer, mobilier, entretien et appropriation des locaux, etc.)*

Le crédit sollicité au budget déposé, y compris une augmentation de 44,500, francs s'élève à . . . . . fr. 544,000

Le Gouvernement demande une nouvelle augmentation de . . . 53,600  
dont 30,000 francs comme charge extraordinaire et temporaire.

Le crédit s'élèverait donc à . . . . . fr. 597,600  
à répartir comme suit :

Charges ordinaires et permanentes. . . . .	367,600
Charges extraordinaires et temporaires . . . . .	30,000
Somme égale. . . . . fr.	<u>397,600</u>

L'augmentation des charges ordinaires se justifie comme suit :

1° Loyers de locaux dans les grandes villes pour établir les bureaux secondaires . . . . . fr.	13,900
2° Mobilier pour les bureaux à créer . . . . .	9,700
Ensemble. . . . . fr.	<u>23,600</u>

Les charges extraordinaires et temporaires sont destinées aux besoins suivants :

1° Pour frais d'appropriation des locaux à louer dans les grandes villes pour l'installation des bureaux secondaires . . . . . fr.	7,000
2° Pour de nouveaux coins destinés à la fabrication de timbres-poste . . . . .	5,000
3° Pour l'achat de presses, machines à fabriquer et à perforer les timbres-poste . . . . .	18,000
Somme égale à l'augmentation demandée . . . . . fr.	<u>53,600</u>

J'ai cru pouvoir me borner à une justification sommaire des augmentations que le Gouvernement sollicite pour le service des postes, parce qu'il s'agit d'une des branches de l'administration avec laquelle le public en général a des rapports de tous les jours, de tous les instants, et qu'il m'a semblé dès lors que la meilleure des justifications réside dans le but que l'administration poursuit et réalise dans la mesure des crédits dont elle dispose, c'est-à-dire l'amélioration des services de transport et de distribution des correspondances.

Je me tiens, d'ailleurs, à la disposition de la section centrale, pour lui fournir toutes les explications et tous les éclaircissements qu'elle jugerait nécessaire.

Bruxelles, le 22 novembre 1864.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Le crédit de 9,600 francs ouvert à l'art. 36 du budget de mon Département de l'exercice de 1863, pour le service du canal d'Ypres à l'Yser, comprenait la somme nécessaire au paiement du quatrième subsidé alloué à la province de la Flandre occidentale pour les travaux d'approfondissement du bief inférieur de ce canal.

La production tardive, par l'administration de cette province, de la preuve qu'elle avait droit au paiement de cette somme, n'a permis de faire intervenir que sous la date du 15 octobre dernier l'arrêté royal qui l'alloue, et comme il est de principe que l'imputation des dépenses se détermine par la date des actes qui les créent, il en résulte cette triple conséquence :

1° Que la somme de 5,000 francs allouée au budget de 1863, pour quatrième subsidé, restera sans emploi ;

2° Qu'il faut affecter au paiement de ce subside la somme allouée au budget de 1864 pour cinquième et dernier subside ;

3° Enfin, qu'il y a lieu de porter au budget de 1865 une somme de fr. 4,471-82 pour complément de la part d'intervention de l'État dans la dépense dont il s'agit.

J'ai donc l'honneur, Monsieur le Président, de vous prier de vouloir bien ouvrir au projet de budget de mon département pour l'exercice 1865 un art. 56 nouveau à intercaler entre les art. 55 et 56, et ainsi conçu :

*Canal d'Ypres à l'Yser*, fr. 4,471-82. à porter dans la colonne des charges extraordinaires.

Veuillez, Monsieur le Président, agréer l'assurance de ma haute considération.

*Le Ministre des Travaux Publics.*

JULES VANDERSTICHELEN.

ANNEXE B.

QUESTIONS.

Le Gouvernement accorde-t-il sur l'art. 7 du projet de budget, des subsides pour relier les communes au chemin de fer ?

Les plantations le long des routes de l'État ne seraient-elles pas plus convenablement exécutées par le Gouvernement que par des entrepreneurs ?

Où en sont les travaux de la commission instituée pour la révision des péages des voies navigables ?

RÉPONSES.

Oui, toutes les fois que les chemins projetés réunissent des routes de grande voirie ou servent de raccordements aux stations des chemins de fer.

Les arrêtés royaux qui accordent des subsides aux communes sont toujours insérés par extraits au *Moniteur*.

Toutes les plantations des routes de l'État sont mises en adjudication publique par le Gouvernement, et les entrepreneurs en sont responsables pendant cinq ans. Il n'est donc pas possible d'avoir une plus grande garantie de bonne réussite.

Pour que le Gouvernement exécute lui-même les travaux dont il s'agit, il faudrait établir une régie, or ce mode a été essayé il y a 14 à 15 ans, et l'on a dû y renoncer tant les résultats ont été défavorables.

La commission qui a été instituée par un arrêté pris sous la date du 21 juin 1864, de concert par les Départements des Finances et des Travaux Publics, à l'effet d'examiner les questions que soulève le

## QUESTIONS.

Quels sont les projets du Gouvernement pour assurer les irrigations des prairies situées le long de l'Escaut, entre Gand et Audenaerde, et de celles situées le long du Démer et de la Grande-Nèthe ?

## RÉPONSES.

projet de loi déposé par plusieurs membres de la Chambre des Représentants, le 14 avril 1863, et ayant pour objet la révision des tarifs des péages des voies navigables administrées par l'État, a tenu une première séance le 16 novembre 1864.

Le rapport de cette commission n'est point jusqu'à présent parvenu au Gouvernement.

S'il en croit des renseignements qui lui ont été donnés officieusement et qu'il a tout lieu de considérer comme exacts, le Département des Travaux Publics est autorisé à dire que, dans la séance dont il s'agit, la commission instituée a émis, à l'unanimité des membres présents, l'opinion que les péages des voies navigables pourraient être réglés de manière à ce que le maximum de ces péages ramenés à la tonne kilométrique n'excède pas, pour cette unité de transport, un centime pour les canaux,  $\frac{3}{10}$  centime pour les rivières canalisées et  $\frac{2}{10}$  centime pour les rivières.

Il entre dans les vues du Gouvernement de procéder successivement à la construction de barrages éclusés ayant pour objet de canaliser l'Escaut sur toute son étendue en amont de Gand. Sans entrer ici dans les diverses considérations qui militent en faveur de ce nouveau régime, il ne semble pas douteux que celui-ci ne soit de nature à favoriser au point de vue des irrigations, les prairies riveraines, puisqu'il permettra de manœuvrer les eaux en raison de leur volume et dans l'intérêt combiné des irrigations et de la navigation. La navigation s'opérant aujourd'hui par lâchures, les prairies qui longent l'Escaut sont dans cette situation d'avoir tour à tour trop ou trop peu d'eau. En tout cas, les irrigations sont subordonnées aux circonstances atmosphériques, tandis que les ouvrages d'art projetés fourniront le moyen de déterminer dans le fleuve tel niveau qui sera reconnu utile. Il faut toutefois ne pas

## QUESTIONS.

## RÉPONSES.

se dissimuler que les travaux qu'exécutera le Gouvernement ne rendront toute leur utilité aux riverains, que si ceux-ci se décident à développer l'établissement des wateringues.

Quant à la Grande-Nèthe, les travaux qui s'y effectuent tendent à l'amélioration du régime de cette rivière, au double point de vue de l'écoulement des eaux et de la navigation. Ils s'exécutent par les soins de l'État et avec le concours de la province d'Anvers, des communes et des propriétaires intéressés.

Rien jusqu'à présent n'établit qu'ils puissent avoir pour conséquence de rendre moins facile l'irrigation des prairies riveraines.

Il est à noter d'ailleurs que la plupart des propriétaires de prairies ont, dans les actes de cession des parcelles de pré nécessaires à l'exécution des travaux entrepris, pris la précaution de stipuler que si, par suite des dits travaux, les buses à clapet de leurs prairies devaient être reculées et ajustées, cette opération se ferait par les soins de l'État.

Le Gouvernement n'a point, dans ce derniers temps, fait exécuter des travaux importants au Démer. Les seuls travaux qui aient été récemment effectués, consistent dans le redressement qui a été opéré, dans l'intérêt de l'amélioration de la navigation, de quelque coudes par trop prononcés.

On ne saisit donc pas l'opportunité de la question posée au sujet de cette voie navigable.

Dans la vallée du Démer, comme dans celle de la Grande-Nèthe et de toute les rivières dont l'administration lui est confiée, le Département des Travaux Publics donne volontiers ses soins et use incessamment de son influence dans l'intérêt de la réunion en associations de wateringues des propriétés qui ont un intérêt commun à des travaux d'irrigation et d'assèchement.

## QUESTIONS.

Où en est arrivé le travail d'approfondissement du canal de Gand à Bruges ?

La section centrale désire avoir communication du rapport de la députation permanente du conseil provincial d'Anvers, sur les travaux à effectuer à la Grande-Nèthe, pour y maintenir la navigation.

## RÉPONSES.

Aux termes de l'art. 71 du cahier des charges relatif à l'entreprise des travaux d'approfondissement et d'élargissement du canal de Gand à Bruges, les paiements devaient se faire, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, par trentième du montant de l'entreprise.

A la date du 25 novembre 1863, il a pu être mandaté au profit de l'entrepreneur un quinzième à-compte.

A cette époque, les ponts et les autres ouvrages d'art, dont la reconstruction faisait partie de l'entreprise, se trouvaient achevés au point de permettre à la navigation de reprendre son cours et à la circulation d'être rétablie sur les ponts reconstruits; mais une contestation s'était élevée entre l'entrepreneur et l'Etat sur une interprétation du contrat, au point de vue des travaux de terrassement qui restent à effectuer.

Le différend survenu est soumis à l'appréciation des tribunaux, circonstance qui oblige le Département des Travaux Publics à apporter beaucoup de réserve dans les explications qu'il fournit aujourd'hui.

Satisfaisant au désir manifesté par la section centrale, le Département des Travaux Publics lui communique une copie de la dépêche qu'au nom de la députation permanente du conseil provincial, le Gouverneur de la province d'Anvers lui a adressée, sous la date du 11 mai 1864, au sujet de travaux d'amélioration du régime de la Grande Nèthe.

Il croit utile de compléter cette communication par la transmission d'une copie du rapport que l'ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées de la province d'Anvers, lui a fait parvenir, le 13 juin suivant, sur cette question importante, et dont le Département des Travaux Publics a adressé une copie à l'autorité provinciale d'Anvers, en s'y référant.

Anvers, le 11 mai 1864.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Il ne vous est pas inconnu que le conseil provincial attache la plus grande importance à l'exécution des travaux d'amélioration de la Grande-Nèthe et, dans sa dernière session, il a chargé sa députation permanente de faire les plus vives instances pour que ces travaux soient poussés avec la plus grande activité possible et surtout pour qu'ils répondent au but qu'on s'est proposé en engageant l'intervention de la province et qui a été subordonnée aux conditions, 1° de prévenir les inondations, et 2° de maintenir et d'améliorer la navigabilité de la rivière jusqu'à Westerloo.

Si, jusqu'à présent, ces instances n'ont pas été faites auprès de vous, Monsieur le Ministre, le motif en est qu'il était à ma connaissance, ainsi qu'à celle de la députation permanente, que plusieurs projets étaient à l'étude et qu'ils ne tarderaient pas à être adjugés ; en effet, depuis la dernière session, on a mis en adjudication deux nouvelles sections jusqu'au moulin d'Oosterloo, qui est la dernière.

D'après les renseignements que M. l'ingénieur en chef vient de m'adresser pour la rédaction de l'exposé, une somme d'environ 610,000 francs, a seulement été dépensée ou engagée jusqu'ici depuis 1859, mais aucune indication n'est donnée quant aux travaux qui doivent encore être entamés.

Je remplis les intentions de la députation permanente en vous exposant les inquiétudes qui se sont manifestées au conseil provincial, en ce qui concerne surtout la navigabilité de la Grande-Nèthe, et il me sera très-agréable, Monsieur le Ministre, de recevoir au plus tôt l'assurance que ces inquiétudes ne sont pas fondées.

Je recommande spécialement cette affaire à votre bienveillante attention.

*Le Gouverneur,*

Chev. РУКЕ.

Anvers, le 13 juin 1864.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par apostille du 20 mai dernier, vous m'avez fait l'honneur de me transmettre la dépêche ci-jointe, par laquelle M. le Gouverneur de la province d'Anvers, vous prie de lui donner quelques apaisements au sujet des travaux que l'on exécute à la Grande-Nèthe, surtout au point de vue de la navigabilité.

Ce mot souligné me fait craindre qu'il n'y ait pas partout une entente complète sur les résultats que l'on espère obtenir, au moyen des travaux qui se font à la rivière dont il s'agit.

Ils sont exécutés au double point de vue de l'écoulement des eaux et de la navigation, c'est vrai, mais ils ne sont exécutés, à ce dernier point de vue, que

suivant la teneur des projets, qui ont formé la base des conventions et dans la limite des crédits alloués.

Or, j'ai déjà entendu nourrir autour de moi la pensée que, moyennant la somme accordée par la province, les communes et les particuliers, le Gouvernement s'engageait à établir sur la Grande-Nèthe, une navigation régulière.

Telle n'a pas été, je crois l'engagement pris par le Gouvernement, et j'en trouve la preuve dans les estimations qui ont été faites en 1855 pour les projets, dans diverses hypothèses, qui sont indiquées ci-après :

1<sup>re</sup> hypothèse. Améliorations à apporter à la Grande-Nèthe, au double point de vue de l'écoulement des eaux et de l'amélioration de la navigation. . . . . fr. 890,000

C'est le projet qui s'exécute.

2<sup>e</sup> hypothèse. Mêmes travaux avec établissement d'une navigation intermittente. . . . . fr. 2,200,000

3<sup>e</sup> hypothèse. Mêmes travaux, avec établissement d'une navigation permanente. . . . . fr. 3,000,000

Comme je l'ai dit : Si les travaux avaient dû être exécutés *surtout au point de vue de la navigabilité*, ce n'est pas la somme de 890,000 francs, qui eût été admise, mais l'une des deux autres.

Au moyen de cette somme de 890,000 francs, on ne peut espérer de *créer* une navigation régulière. On améliorera seulement ce qui existe par le redressement des coudes fâcheux, par l'enlèvement de certains hauts fonds et par l'établissement d'un chemin de halage dont la rivière était dépourvue ; c'est certes quelque chose.

Il me reste à expliquer ce qui a été fait à cet égard et ce qui doit être fait encore.

La somme de 890,000 francs se subdiviserait ainsi :

1 <sup>o</sup> Travaux à Lierre . . . . .	fr.	310,000
2 <sup>o</sup> Acquisition du moulin du Moll . . . . .		40,000
3 <sup>o</sup> Travaux à faire entre Lierre et Oosterloo . . . . .		400,000
4 <sup>o</sup> Isolement de Lierre. . . . .		140,000
		<hr/>
Total. . . . .	fr.	890,000

Les travaux à faire à Lierre et entre Lierre et Oosterloo sont adjugés sur toute leur étendue, mais la somme engagée à ce double titre, au lieu d'être de 710,000 francs, n'est jusqu'ici que de 610,000 francs.

Cette différence porte, d'une part, sur une économie de 40,000 francs dans les expropriations, dans les terrassements et pour l'emploi de minerai de fer, en consolidation de talus, et, d'autre part, sur une somme de 60,000 francs portée pour passerelles sur les affluents, aqueducs à clapet, reconstruction du tablier du pont de Westmeerbeck et dépenses imprévues.

La différence de 40,000 francs dont il a été parlé en premier lieu est acquise comme bénéfice, sauf en ce qui concerne peut-être une partie du troisième objet, emploi de minerai de fer : ce n'est que dans les deux parties supérieures des travaux, parties récemment entamées, que l'on pourra rencontrer des banes de minerai dont il serait utile de faire usage.

Cette somme de 40,000 francs trouvera certainement facilement son emploi, en améliorations non prévues; mais il importe d'attendre que les travaux adjugés soient plus avancés pour en déterminer l'emploi le plus utile. On ne peut pas facilement préjuger tous les effets des travaux exécutés en lit de rivière, et s'engager sans réserve, c'est s'exposer souvent à de durs mécomptes.

Quant à la deuxième somme de 60,000 francs, elle doit être considérée comme conservant sa destination.

Les buses à clapet, les passerelles prévues, seront établies en même temps que prendront fin les deux entreprises dernières des travaux : elles ne doivent servir qu'alors; mais eût été se montrer peu soucieux des intérêts généraux, que de vouloir en précipiter l'exécution.

L'intérêt qu'ont beaucoup de riverains à établir au droit de leur propriété des buses à clapet qui les laissent maîtres d'user des eaux de la Nêthe ou de s'y soustraire, intérêt qui ne se dessine pour eux qu'au moment de l'exécution des travaux, rendra sans doute inutile l'établissement de certaines passerelles, qui seraient, sans cela, nécessaires; et ce serait chose fâcheuse, que de voir ces travaux faits en pure perte, rien que pour en avoir précipité l'établissement d'une manière toute inutile.

Restent les deux sommes portées pour l'acquisition du Moll et l'isolement de Lierre.

Les prétentions des propriétaires ont, jusqu'ici, empêché la conclusion de la première de ces affaires, et l'on ne doit jusqu'ici en ressentir aucun regret, car la dérivation de Lierre et le barrage mobile qui le termine ont largement suppléé au débouché que le Moll devait fournir.

Sans vouloir contester certains avantages que l'isolement de Lierre peut produire, je ne puis que répéter ce que j'ai déjà eu l'occasion de dire que, par suite des relèvements exécutés dans la ville, les inconvénients des grandes marées ont diminué et que bien des points déjà ont été soustraits à leur action. Toutefois, toute réserve est faite à cet égard, il n'a pas été touché à la somme portée pour les travaux destinés à isoler Lierre, et cet ouvrage, qui ne me semble devoir être entamé, dans tous les cas, que lorsqu'on aura pu apprécier tout l'effet des travaux exécutés sur la Nêthe, au point de vue de l'écoulement des eaux, pourra être assuré, si l'on ne croit pas pouvoir faire un plus utile emploi de la somme destinée à son exécution.

*L'Ingénieur en chef Directeur,*

(Signé) DE JAER.

## QUESTIONS.

Dans la somme de 60,000 francs émarquée à l'art. 38 du projet de budget, charges extraordinaires, se trouve-t-il compris les charges judiciaires relatives aux travaux d'Heyst?

Quel est l'état d'achèvement des travaux du chemin de fer de Bruxelles à Louvain?

## RÉPONSES.

Une somme de 60,500 francs est demandée sous la rubrique : charges extraordinaires et temporaires, à l'art. 38 du projet de budget de l'exercice 1865; elle est destinée à être affectée au paiement des travaux d'entretien extraordinaire et des dépenses d'administration des ports, côtes, phares et fanaux.

La question posée par la section centrale de la Chambre des Représentants s'applique sans doute aux frais judiciaires qui pourraient éventuellement être mis à la charge de l'État, à l'issue du procès intenté à celui-ci par l'adjudicataire, à l'occasion de l'entreprise des travaux d'établissement du chenal de l'écluse maritime à Heyst.

Les frais de cette nature devraient nécessairement être prélevés sur les crédits spéciaux affectés déjà ou à affecter ultérieurement aux travaux dont il s'agit.

Aux termes de l'art. 59 du cahier des charges relatif à l'entreprise des travaux de construction du chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, non compris le railway, l'entrepreneur doit être payé par vingtièmes, *au fur et à mesure de l'avancement des travaux*, jusqu'à leur complet achèvement.

A la fin du mois d'octobre de cette année, 12 vingtièmes avaient été soldés à l'entrepreneur à raison de l'exécution des travaux du 1<sup>er</sup> lot de cette entreprise, et six vingtièmes à raison de l'exécution de ceux du 2<sup>e</sup> lot.

Le cahier des charges fixe le délai d'achèvement des travaux adjugés, au 1<sup>er</sup> mai 1865. Une prorogation a été réclamée par l'entrepreneur qui soutient que les terrains n'ont pas été mis à sa disposition en temps opportun. Sans examiner ici la valeur de cette prétention, le Département reculera de quelques mois le terme d'exécution, cette prorogation n'étant pas de nature à ajourner la mise en exploitation du nou-

## QUESTIONS.

Les études sont-elles faites sur la manière dont les chemins de fer nouveaux pourront passer le Rupel sans gêner la navigation sur le canal de Willebroeck ?

## RÉPONSES.

veau chemin de fer. Il est à remarquer, en effet, comme il vient d'être rappelé, que l'entreprise actuelle ne comporte ni le ballastage, ni l'établissement de la voie, et que la situation du Trésor n'a pas permis jusqu'ici de solliciter des Chambres les crédits nécessaires pour ce complément des travaux.

C'est vraisemblablement au projet d'un chemin d'Anvers à Tournai, avec prolongement jusqu'à la frontière de France, dans la direction de Douai, que la question posée fait allusion.

S'il en est ainsi, il y a lieu de remarquer que ce chemin de fer ne fait point encore l'objet d'une concession définitive.

La loi du 21 avril 1864 a autorisé le Gouvernement à concéder cette nouvelle voie ferrée aux clauses et conditions d'une convention conclue le 14 mars 1864, entre le Département des Travaux Publics et les sieurs J. Gillon et Peeters-Baertsoen.

Aux termes des art. 2 et 3 de cette convention, les demandeurs en concessions devaient, avant le 21 octobre 1864, déposer un cautionnement complémentaire de 400,000 francs, et justifier la réalisation d'une partie du capital nécessaire à la construction du chemin de fer dont il s'agit. Usant des pouvoirs lui conférés par l'art. 6 de la loi du 28 mai 1856, le Gouvernement a, par un arrêté royal du 28 septembre 1864, prorogé jusqu'au 21 janvier 1865 le délai fixé par les art. 2 et 3 de la convention précitée.

Si, comme il y a tout lieu de l'espérer, cette entreprise utile se réalise, il n'y a pas à douter que la sollicitude du Gouvernement ne veille à ce qu'autant que possible tous les intérêts engagés dans la question soient sauvegardés et notamment à ce qu'aucune entrave sérieuse nesoit apportée à la navigation du canal de Bruxelles à Willebroeck.

## QUESTIONS.

Le Gouvernement a-t-il examiné un nouveau projet de tarification du transport par chemin de fer des petites marchandises?

Le Gouvernement est-il décidé à retirer le transport des dépêches aux messageries pour le donner aux maîtres de poste?

## RÉPONSES.

Ce nouveau projet s'élabore et la tarification du transport des petites marchandises pourra recevoir, dans un délai peu éloigné, les améliorations qu'elle réclame. Les Chambres savent qu'avant d'introduire de nouvelles réductions plus ou moins importantes dans les tarifs du chemin de fer, l'administration a jugé prudent de laisser écouler le temps nécessaire pour apprécier le résultat financier des notables modifications apportées au tarif des grosses marchandises dans le courant de cette année. Jusqu'ici l'expérience est très-satisfaisante et l'accroissement du mouvement serait encore plus remarquable, n'était l'insuffisance du matériel. Au surplus la circonspection dont le Département a cru devoir user, ses vues générales en matière de tarifs étant d'ailleurs connues, semble d'autant mieux justifiée, que les améliorations dans la tarification des petites marchandises ne sont pas les seules qui restent à introduire; d'autres sont encore réclamées dans le transport des grosses marchandises. C'est ainsi, par exemple, que la première classe du tarif n°5 ne jouit pas encore du bénéfice du principe de la réduction à la distance. L'administration s'occupe également de cette dernière question.

Plus grands sont les avantages des lignes ferrées pour les localités qu'elles traversent, plus fâcheuse est la position de celles qui s'en trouvent éloignées. Il est donc du devoir du Gouvernement de chercher à améliorer, pour ces dernières, les moyens de communication, dans la mesure du possible. Mu par cette considération, le Département des Travaux Publics a inauguré, dans ces derniers temps, un système d'affluents aux stations de chemins de fer, susceptible de recevoir un vaste développement, et qui, dans quelque proportion qu'il soit mis en pratique, semble appelé à rendre de sérieux services.

## QUESTIONS.

## RÉPONSES.

Il s'agit de combiner le transport des dépêches postales avec celui des voyageurs et des petits colis, dans des conditions telles que toutes les garanties de confort et de sécurité soient réalisées. On sait que le transport des dépêches s'effectue aujourd'hui au prix de subventions payées par l'administration à des entrepreneurs privés. Ceux-ci transportent également les voyageurs; mais il n'a été que trop souvent constaté que les véhicules dont ils se servent sont, dans la plupart des cas, dans un état de malpropreté repoussante, et, ce qui appelle encore plus l'attention, présentent souvent de véritables dangers pour ceux qui sont obligés d'y recourir. Les enquêtes faites par l'administration ont signalé à ce sujet une situation réellement intolérable. Il importait, il était urgent d'y porter remède. Le Département s'est donc entendu avec les maîtres de poste, pour organiser tous les services qu'il lui conviendrait de leur confier, suivant des règles invariables, spécialement quant à la vitesse du parcours et quant au matériel. En ce qui concerne le matériel, un modèle de voitures de petite et de grande dimension a été adopté, qui réunit toutes les conditions de confort et d'élégance. La subvention est d'ailleurs fixe dans tous les cas, et si l'on tient compte, pour une somme très-modique, du produit éventuel du transport des petits colis, que les nouveaux concessionnaires doivent opérer gratuitement pour l'administration, il se trouve que le système d'affluents récemment inauguré à titre d'essai, ne comporte pas une dépense totale plus élevée que le système si défectueux pratiqué jusqu'ici.

On comprendra, du reste, que le système nouveau exige des entrepreneurs généraux, puisque, d'une part, il entraîne, pour la construction du matériel, à des frais de premier établissement relativement considérables, et que, d'autre part, si chaque service faisait l'objet d'une entreprise

## QUESTIONS.

## RÉPONSES.

isolée, comme la subvention est invariable, les bons services seuls seraient sollicités, les autres restant délaissés. Il n'est pas douteux, au surplus, que si la réforme que l'administration tente en ce moment, recevait, comme elle en a la conviction, la consécration de l'expérience, et que, cédant au vœu des populations, elle voulût multiplier les services affluents, le Trésor ne fût amplement dédommagé des sacrifices qu'il s'imposerait à cette fin. Outre le bienfait qu'il assurerait au public, ce développement des affluents aux chemins de fer exercerait évidemment une heureuse réaction sur les recettes de l'exploitation, et l'administration ne ferait ainsi que suivre l'exemple de plusieurs sociétés étrangères qui ont organisé à grands frais, mais parce qu'elles croient y trouver leur profit, des services de transport du genre de ceux dont il s'agit ici. C'est ainsi que la compagnie du Nord dépense jusqu'à un demi-million de francs pour subsidier des affluents.

Mais toute réforme, dans l'ordre des intérêts matériels, commande des tempéraments dans sa mise à exécution. Le Département n'a donc pas hésité à admettre la règle que ceux des entrepreneurs en possession en ce moment, qui seraient reconnus s'acquitter convenablement de leurs obligations, seraient indéfiniment maintenus. Le Département tiendra la main à ce que cette règle soit scrupuleusement observée, et les maîtres de poste ne seront investis que des services nouveaux ou des services anciens qui laisseraient trop à désirer. Ainsi se concilieront et les droits acquis des uns et les justes exigences du public. Le progrès s'accomplira sans que des réclamations fondées puissent s'élever.

Quant le Gouvernement pourra-t-il relier tous les chefs-lieux de canton au réseau télégraphique?

Le nombre total de chefs-lieux de canton s'élève à 192, parmi lesquels 117 possèdent déjà des appareils télégraphiques. Sur les 75 chefs-lieux non pourvus,

## QUESTIONS.

## RÉPONSES.

43 ont un bureau de poste, ce qui permettra de les relier graduellement au réseau des télégraphes, sans créer pour l'Administration, des difficultés de service et des dépenses en personnel que le mouvement probable des correspondances ne pourrait justifier.

Les autres localités obtiendront des bureaux télégraphiques, à mesure de la mise en exploitation des chemins de fer actuellement en construction ou en projet. Les lignes et les appareils télégraphiques principalement destinés au service de ces chemins de fer, desservis par leur personnel, seront utilisés accessoirement à la télégraphie privée.

Le Département soumettra prochainement à la Législature une demande de crédit ayant en partie pour objet l'augmentation du nombre de bureaux ouverts au public.

On ne peut dès à présent déterminer l'époque à laquelle ce projet sera complètement réalisé. Ce n'est pas seulement une question de dépense. Il faut que les agents qui doivent être chargés de la transmission de télégrammes soient mis au courant de ce service; que l'introduction de nouveaux bureaux en trop grand nombre ne vienne pas jeter le trouble dans l'ensemble du réseau et compromettre la régularité des correspondances.

Le crédit alloué par la loi du 6 août 1862 était destiné, entre autres objets, à ouvrir en trois ans, 84 bureaux nouveaux. Deux ans à peine se sont écoulés et 93 localités ont été raccordées à notre réseau. Le Département a donc mis toute l'activité possible à satisfaire au vœu du public et de la Législature.

Il y a lieu de remarquer que sur 224 localités du pays ayant eu, en 1863, l'accès du télégraphe, 136 ont expédié pendant toute cette année moins de 300 télégrammes, c'est-à-dire moins d'un télégramme par jour.

## QUESTIONS

## RÉPONSES.

Ces 136 localités comprennent 33 chefs lieux de canton. D'après ce résultat, on peut différer de quelque temps encore le raccordement des autres localités, généralement moins importantes, qui n'ont pas encore de bureau de poste.

Des bureaux télégraphiques seront ouverts, avant la fin du présent exercice, à Couvin, Havelange, Looz, Roelenge et Terwagne.

Il n'est pas inutile d'ajouter que, proportion gardée du territoire et de la population, la Belgique a déjà plus de bureaux télégraphiques que les États européens les plus favorisés sous ce rapport.