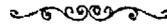


Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 MARS 1872.



Budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exercice 1872 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de budget présenté primitivement pour le Département des Travaux Publics pour l'exercice 1872, et sur lequel la section centrale a été appelée à délibérer le 15 juin 1871, s'élevait :

A. Charges ordinaires et permanentes	fr. 46,412,186
B. Charges extraordinaires et temporaires.	1,598,650
Total	fr. 48,010,836

Depuis lors, le Gouvernement, mieux éclairé sur les exigences des diverses branches d'administration et, par là, mis en situation de fixer, avec une entière connaissance de cause, le montant des diverses allocations budgétaires, a cru devoir modifier ses propositions antérieures qui sont maintenant libellées comme suit :

A. Charges ordinaires et permanentes	fr. 50,908,154
B. Charges extraordinaires et temporaires	2,681,150
Total	fr. 53,589,504

(1) Budget, n° 97, IX (session de 1870-1871).

Amendements du Gouvernement, n° 78.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. PETY DE THOZÉE, BEECKMAN, DRUBBEL, LEFEBVRE, VAN ISEGHEM et MAGHERMAN.

Du rapprochement des chiffres globaux qui précèdent, il résulte une différence en plus de 5,578,468 francs, comparativement au budget de 1871, qui s'est élevé à 47,668,036 francs, celui de 1872 présente donc une augmentation de 5,921,260 francs, sur les crédits primitivement sollicités.

Cette augmentation se justifie par diverses considérations dont nous parlerons aux divers chapitres auxquels elles se rapportent.

DÉPOUILLEMENT DES PROCÈS-VERBAUX DES SECTIONS.

1^{re} section. — Au chap. II, la 1^{re} section signale la position d'infériorité fâcheuse imposée aux populations riveraines des routes concédées, assujetties quelles sont à payer des droits de barrière, abolis depuis plusieurs années déjà sur les routes de l'État, et sur la plupart des routes provinciales.

Elle recommande cet objet important à l'attention toute spéciale de M. le Ministre des Travaux Publics, et insiste, notamment, sur la nécessité d'exonérer du droit dont il s'agit les contrées que traverse la route de Tirmont à Huy.

La 1^{re} section n'ignore pas que cette voie de communication fut construite par l'État, avec le concours des propriétaires intéressés, et elle se demande si, moyennant le remboursement, à ceux-ci, des sommes qu'ils ont avancées, on ne ferait pas disparaître le grave inconvénient dont on se plaint.

Au chap. IV, sect. II, la section émet le vœu que le Gouvernement mette la plus grande diligence possible à pourvoir à l'augmentation du matériel et des voies de garage et d'évitements dans les stations.

La section appelle également l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur le système préconisé par M. Saintelette, lequel consiste à permettre l'emploi de waggons appartenant à des tiers sur les lignes du réseau national, et ce, à des conditions favorables.

Une autre question qui intéresse, au plus haut point, la classe ouvrière a été aussi soulevée ; elle a pour objet de demander l'intervention active et bienveillante du Gouvernement auprès des compagnies concessionnaires de chemins de fer pour que celles-ci, conformément à ce qui se pratique au railway de l'État, admettent, sur leurs lignes, à prix réduits, les ouvriers qui se rendent à leurs travaux, et les jeunes gens qui fréquentent les écoles.

Chap. II, sect. VI. Enfin, la section recommande à la sollicitude de M. le Ministre des Travaux Publics les conducteurs des ponts et chaussées dont le traitement est réellement insuffisant, surtout si l'on considère l'impossibilité, pour ces utiles fonctionnaires, de prétendre, quelle que soit l'excellence de leurs services, au grade d'ingénieur des ponts et chaussées.

Le projet de loi est adopté.

2^e section. — La 2^e section demande que l'on modifie ou plutôt que l'on simplifie les rouages administratifs concernant l'instruction des affaires se rapportant à la voirie vicinale, et, spécialement, qu'il soit créé une direction

unique, soit au Département de l'Intérieur, soit préférablement au Ministère des Travaux Publics, pour tout ce qui concerne les voies de communication qui la constituent.

Au chap. II, sect. III, la section fait remarquer, relativement au pont projeté sur l'Escaut, à Anvers, que des études complètes entraîneraient à des dépenses considérables, que, dès lors, personne ne s'en chargerait en présence de l'incertitude d'obtenir la concession de cet ouvrage d'art.

Ce qui précède se rapporte à l'observation faite par le Gouvernement à la section centrale chargée de l'examen du budget de 1871.

En ce qui concerne les polders du pays de Waes, la section demande :

- 1° Les noms des membres de la commission ;
- 2° Si cette commission a déjà commencé ses travaux ;
- 3° S'il ne convient pas de porter un crédit spécial, au budget de 1872, pour travaux à exécuter dans le pays de Waes.

A l'art. 50, la section demande si le Gouvernement a l'intention de reprendre l'administration de la rivière la Durme. Dans l'affirmative, un membre propose le libellé suivant : « *Durme, canaux le Moervaert et la Zuidlede.* » Le projet de budget amendé, pour l'exercice 1872, prévoit la reprise de cette rivière par l'État.

Cette proposition est adoptée.

La section s'étayant du rapport de M. Delcour, à l'occasion du budget de 1871, appelle itérativement l'attention de la section centrale sur la nécessité de procéder, chaque année, en temps utile, à l'opération de l'échenillage, opération qui laisse beaucoup à désirer le long des routes faisant partie de la grande voirie.

De même que la 1^{re}, la 2^e section demande si le Gouvernement a mis à exécution ses bonnes intentions relativement aux conducteurs des ponts et chaussées qui se plaignent, à juste titre, de l'insuffisance réelle de leur traitement.

Elle fait remarquer, en outre :

1° Que les frais de route alloués à ces fonctionnaires semblent aussi devoir être augmentés, tandis que ceux des ingénieurs seraient diminués, les premiers étant seuls assujettis à des dépenses de beaucoup supérieures à l'indemnité annuelle de 200 francs qui peut leur être allouée en vertu de l'arrêté royal du 18 juillet 1860, organique du service et du corps des ponts et chaussées ;

2° Que tous les plans dressés par les conducteurs soient revêtus de leur signature et soumis, — pour exciter leur émulation et mettre leur mérite en évidence, — à l'approbation de l'autorité supérieure. Leurs services seront ainsi, tout spécialement, mis en lumière.

La section désire savoir s'il a été fait droit aux réclamations de la commune de Stekene, relativement au tracé du chemin de fer d'Eccloo à Anvers.

Ces réclamations sont appuyées.

A la sect. IV, elle demande :

1^o Les motifs qui n'ont pas permis au Gouvernement de mettre à exécution les intentions bienveillantes qu'il a manifestées à l'égard des facteurs, en portant au projet de budget, une augmentation d'allocation pour améliorer leur position ;

2^o Que tous les chefs-lieux de canton soient dotés d'un bureau de poste. Le projet de budget est adopté.

3^o *Section.* — Un membre fait observer que c'est contrairement aux errements administratifs que l'on confond les dépenses résultant de travaux d'améliorations au chemin de fer avec celles qui sont affectées aux travaux d'entretien ordinaire, les premières représentant, à toute évidence, des frais de premier établissement.

La section adopte le budget à l'unanimité.

4^o *Section.* — La 4^o section ne juge pas utile de présenter des observations, attendu que le budget de 1871 n'est pas encore voté ; elle adopte néanmoins le projet de loi à l'unanimité.

5^o *Section.* — Au chap. II, art. 28, la 5^o section demande quelle est la somme encore nécessaire pour faire face aux dépenses qu'exigent les travaux d'achèvement du chemin de halage du canal de Plasschendaele à Nieupoort, à établir du côté sud.

Le budget est adopté à l'unanimité.

6^o *Section.* — La section, dans la discussion générale, donne son adhésion à la demande suivante :

« N'y aurait-il pas moyen de faire procéder à l'examen du budget de 1872, immédiatement après celui du budget de l'exercice 1871 ? »

La section centrale est priée d'en délibérer.

Chap. II, sect. VI, art. 41. Un membre fait observer que les conducteurs des ponts et chaussées, lorsqu'ils voyagent dans l'intérêt du service, devraient pouvoir jouir d'un permis de libre parcours sur les chemins de fer de l'État.

L'attention de la section centrale est appelée spécialement sur ce point.

La 6^o section est d'avis, en outre, qu'il est équitable de donner aux conducteurs des ponts et chaussées au moins une position équivalente à celle des gardes du génie, dont la position vient d'être notablement améliorée.

Les premiers, d'ailleurs, ont reçu, — cela est incontestable, — une instruction supérieure à celle de ces fonctionnaires, et rendent à l'État des services importants que la section apprécie.

A la sect. III, un membre fait remarquer que, dans l'exécution des travaux d'entretien et d'améliorations, en ce qui concerne les canaux et les rivières, on sacrifie, à cause de trop longs chômages, les intérêts de l'agriculture, du commerce et de la navigation.

Au chap. III, la section émet le vœu que les impôts communaux établis sur les mines soient réglés par le Gouvernement d'une manière uniforme, notamment dans le cas où le périmètre des concessions s'étend sur le territoire de plusieurs communes.

L'examen du chap. IV fait naître le vœu que le Gouvernement s'occupe, au plus tôt, de la question de révision du tarif concernant les transports des grosses marchandises, surtout au point de vue de la réduction du *droit fixe*.

A la sect. V, la section signale la façon dont sont établis les bureaux télégraphiques ; elle demande que les stations de Quadregt, sur la ligne de Bruxelles à Gand, d'Oostcamp, sur celle de Gand à Bruges, de Wandelgem, sur le railway de Gand à Bruges, par Eccloo, et de Gand à Ternéuzen, soient pourvues de bureaux télégraphiques.

Toutes les haltes devraient être munies d'appareils.

L'ensemble du projet de budget est adopté à l'unanimité.

EXAMEN DU PROJET DE BUDGET EN SECTION CENTRALE.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

Sans se livrer, d'abord, à une discussion générale, la section centrale a cru devoir, ensuite de sa séance du 15 juin 1871, adresser à M. le Ministre des Travaux Publics une série de questions qui, toutes, se rattachent aux divers chapitres du budget.

Nous les reproduisons successivement aux allocations qu'elles concernent, ainsi que les réponses qu'elles ont fait naître.

Depuis lors, trois autres séances ont été tenues, les 19 janvier, 1^{er} et 6 mars, les deux dernières, pour prendre connaissance des explications de M. le Ministre des Travaux Publics, en discuter le mérite et examiner, à nouveau, les différentes parties du budget.

Lors de sa réunion du 1^{er} mars, la section centrale a pris connaissance, spécialement, des réponses faites par M. le Ministre des Travaux Publics en formulant le vœu que l'État abandonne, au besoin, jusqu'à leur maturité, aux propriétaires des chemins vicinaux qu'il pourrait reprendre, les plantations existantes.

La section centrale voudrait également que le Gouvernement s'occupât de la question de savoir s'il n'y a pas lieu de restreindre, autant que possible, les plantations le long des routes et de les faire vendre, sans toujours attendre l'extrême limite de leur maturité.

L'intérêt de l'agriculture, autant que le bon entretien de la voirie, milite en faveur de l'adoption du vœu émis.

Les riverains pourraient être autorisés à payer, dans tous les cas prévus par les instructions ministérielles en vigueur, une redevance annuelle de 50 centimes par arbre non planté ou qui serait abattu. Par là, l'État percevrait un revenu considérable sans, pour cela, effectuer des plantations nouvelles.

La section centrale appelle, en outre, l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur la circonstance regrettable, à tous égards, que MM. les conducteurs des ponts et chaussées ne signent pas toujours les plans, devis, etc., qu'ils dressent d'après les instructions de leurs supérieurs.

Il importe qu'il soit mis un terme à cette situation et qu'une mesure de justice relève désormais le moral de ces fonctionnaires qui se voient fréquemment privés du fruit de leur travail.

Elle pense aussi qu'il serait très-utile, au point de vue de la surveillance active des routes, d'accorder le libre parcours aux conducteurs des ponts et chaussées sur le chemin de fer de l'État.

Les sociétés concessionnaires devraient être engagées à prendre la même mesure, si tant est qu'elles soient en retard sous ce rapport.

Dans le but de compléter sa mission, la section centrale, dans sa séance du 6 mars, a émis l'opinion que le Gouvernement ferait chose utile en examinant, avec la plus grande attention, la question de savoir s'il ne serait pas possible, à l'avenir, en modifiant la loi sur la comptabilité de l'État, de faire adjuger l'entretien des routes pour un terme de dix, quinze ou vingt ans, et de laisser aux entrepreneurs qui se conformeraient aux stipulations d'un cahier des charges, quant à l'exécution des ouvrages prévus, le soin de les régler et de les coordonner à leur volonté, pourvu que les voies de communication dont il s'agit fussent entretenues en parfait état.

La section centrale pense que, par ce nouveau mode, l'Etat réaliserait, lors de la plus prochaine adjudication, une économie considérable qui pourrait être appliquée en subsides au profit des communes pour construire et améliorer, notamment, les chemins vicinaux aboutissant aux stations des chemins de fer.

La section centrale désire qu'on examine si la largeur du pavage des grandes routes ne pourrait pas être considérablement réduite eu égard au peu d'activité du roulage.

Les matériaux à provenir de l'emploi de cette mesure serviraient à l'entretien de la partie restante.

Le service des bâtiments civils a fait également l'objet des délibérations de la section centrale ; elle croit que le Gouvernement devrait prendre des mesures immédiates en vue de concentrer, dans un même bâtiment, si possible, au lieu de les multiplier outre mesure comme cela a lieu actuellement, les bureaux des diverses branches d'administration ressortissant au Département des Travaux Publics.

Il en résulterait une économie de temps considérable et pour les fonctionnaires et pour le public, qui, aujourd'hui, est obligé, pour obtenir les moindres renseignements, de s'imposer de véritables voyages.

D'autre part, la section centrale est d'avis que le Gouvernement devrait renoncer à l'idée de construire de nouveaux bureaux sur le terrain dépendant de l'hôtel du Ministère des Travaux Publics. Il serait de beaucoup préférable, d'après elle, de s'occuper activement des constructions projetées aux abords des rues de Louvain et de l'Orangerie, celles que le Département des Travaux Publics propose ne devant présenter qu'un caractère provisoire.

Le projet de canal maritime de l'Escaut à Bruxelles, avec embranchement sur Malines et Louvain, dont M. Dubois-Nihoul est l'auteur, a fixé, tout spécialement, l'attention de la section centrale qui, pour montrer le vif

intérêt qu'elle porte à la mise à exécution de ce travail important, exprime le désir de connaître, de la part de M. le Ministre des Travaux Publics, si un fonctionnaire de son Département est chargé des études y relatives et, le cas échéant, quel en est le résultat.

Sous l'empire des règlements actuels, la plupart des prairies qui bordent les rives du Demer ne peuvent plus être irriguées ; par suite, leurs produits sont considérablement diminués. Mue par ce motif, la section centrale pense qu'il y aurait utilité à remettre en vigueur les règlements qui régissaient autrefois le régime des eaux et permettaient des irrigations périodiques qui assureraient, chaque année, d'abondantes récoltes presque inconnues aujourd'hui.

Appréciant les services réels que rendent à la chose publique les conducteurs des ponts et chaussées, la section centrale propose de porter de 15,000 à 20,000 francs le crédit de l'art. 41, en vue, tout spécialement, de fixer le traitement des conducteurs principaux à 4,000 francs *maximum* et 3,600 francs *minimum*, et celui des conducteurs de première classe à 3,200 francs *maximum* et 2,800 francs *minimum*.

Une mesure prise d'après ces bases, qui a été réclamée par la Chambre à diverses reprises, ne manquerait pas de réveiller le zèle et le dévouement de ces fonctionnaires méritants qui reprendraient désormais le rang qui leur revient.

La section centrale ne saurait se montrer moins bienveillante à l'égard des chefs de bureau des ponts et chaussées, ces auxiliaires si utiles des ingénieurs en chef directeurs.

Déjà en 1837, à l'origine de l'institution, leur traitement était fixé à 3,200 francs comme *celui des ingénieurs de deuxième classe*. En 1850, c'est-à-dire treize ans plus tard, sous l'empire des idées d'économie qui régnaient alors, on réduisit ce chiffre à un taux dérisoire. Mais le Gouvernement comprit bientôt son erreur et les arrêtés royaux des 18 juillet 1862 et 29 juin 1863 leur restituèrent, après une période de vingt-cinq années, leurs émoluments primitifs. Cela n'était que juste.

D'ailleurs, bien plus encore que dans le corps des mines, *le cadre des chefs de bureau est restreint, puisqu'il ne se compose que de neuf titulaires*.

On conçoit, dès lors, que, dans ces conditions, l'avancement des employés qui les suivent hiérarchiquement soit très-lent et qu'il importe, pour ce motif, en élevant le chiffre du traitement de ceux qui ont gagné *leur bâton de maréchal*, d'encourager les autres, vers la fin de leur carrière, par la perspective d'une position convenablement rétribuée.

La section centrale propose de conserver le parallélisme existant entre les chefs de bureau et les conducteurs principaux, et de fixer leur traitement, comme pour ceux-ci, au *maximum* de 4,000 francs, et au *minimum* de 3,600 francs.

A cet effet, la section centrale propose, à l'art. 42, d'augmenter seulement de 4,000 francs le chiffre du crédit demandé, eu égard à l'hypothèse que les traitements nouveaux ne prendront cours que vers le milieu de l'exercice courant.

Au chap. IV, Chemins de fer, postes et télégraphes, la section centrale engage le Gouvernement à tenir la main à la stricte exécution des conventions conclues, à la date du 14 janvier 1871, avec la Société des Bassins houillers, tant pour la production des plans que pour la prompte réalisation, dans les délais voulus, des travaux à faire.

Elle appelle encore l'attention du Gouvernement sur l'utilité qu'il pourrait y avoir d'augmenter l'approvisionnement des ateliers de Malines, notamment en ce qui concerne le stock des bois de construction, qui est loin de se trouver en rapport avec les besoins du service.

L'agrandissement d'un grand nombre de stations est reconnu indispensable. Il importe donc au plus haut degré que les plans soient dressés et soumis, sans retard, aux formalités requises, pour que l'on puisse procéder aux acquisitions de terrains nécessaires. Attendre davantage, ce serait laisser acquérir aux propriétés voisines des stations une plus-value toujours croissante, et léser ainsi les intérêts du Trésor.

Le transport et le camionnage des petits colis donne lieu, de la part du rapporteur, à de nombreuses observations, et la section centrale décide qu'elles seront consignées dans le rapport qui sera fait en son nom, de même que celles qui ont été présentées sur le service de l'agence en douanes.

Les divers articles du budget sont ensuite successivement adoptés à l'unanimité, ainsi que l'ensemble de ce document.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

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

Le Gouvernement a présenté à cet article un amendement qui porte le chiffre primitif, qui était de fr.	865,065 »
à celui de	975,740 »
soit une augmentation de. fr.	<u>110,675 »</u>

Par suite, l'opinion a été émise, à cause de l'extrême développement que prennent tous les services, d'adjoindre au Ministère des Travaux Publics, le service de la voirie vicinale, ressortissant aujourd'hui au Ministère de l'Intérieur.

Cette opinion, partagée par un grand nombre de membres de la Chambre, est recommandée à l'attention du Gouvernement qui ne peut manquer de reconnaître que l'administration des ponts et chaussées est seule en situation de bien diriger les affaires inhérentes à la voirie.

Une semblable mesure revêtirait un caractère d'intérêt général que le pays, il y a tout lieu de le croire, accueillerait très-favorablement.

Ci-dessous la demande et la réponse relatives à cette question.

QUESTION.

N'y aurait-il pas utilité évidente, au point de vue de la simplification des rouages administratifs, à fusionner, sous une direction unique, soit au Département de l'Intérieur, soit au Département des Travaux Publics, le service de la voirie ?

RÉPONSE.

La voirie proprement dite est divisée en deux branches de service ; la première, dite *grande voirie*, comprend les routes, de l'État et les routes provinciales ; elle rentre dans les attributions du Département des Travaux Publics (administration des ponts et chaussées) ; la seconde, dite *petite voirie* ou *voirie communale*, comprend les chemins vicinaux ; elle rentre dans les attributions du Département de l'Intérieur (administration des affaires communales et provinciales).

La grande connexité qui existe entre ces deux branches de service permet de croire que si elles étaient placées sous une même administration (celle des ponts et chaussées), il en résulterait certains avantages au point de vue de la bonne exécution des travaux et de l'économie dans les dépenses du personnel.

Ce n'est pas la première fois que la question de la fusion des deux services a été soulevée : lors de l'examen du projet de budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice 1864, la section centrale a émis le vœu que le service des chemins vicinaux fût confié aux membres du corps des ponts et chaussées. Le même vœu a été formé au sein de plusieurs conseils provinciaux.

Mais en présence de la loi du 10 avril 1841 qui met à charge des communes la dépense d'entretien des chemins vicinaux, le Gouvernement ne peut intervenir dans ce service que sur l'initiative des communes ou des députations permanentes.

Cette initiative a été prise depuis par trois provinces, celles de la Flandre occidentale, de la Flandre orientale et de Liège ; les deux premières demandent que les conducteurs des ponts et chaussées soient chargés du service des chemins vicinaux ; la troisième fait une demande

QUESTION.

RÉPONSE.

analogue, en ce qui concerne les cours d'eau non navigables ni flottables.

Le Département des Travaux Publics est saisi de ces demandes et en fait, en ce moment, l'objet d'une étude.

Toutefois, il importe de ne pas perdre de vue que semblable mesure nécessiterait une extension assez considérable des cadres du personnel des ponts et chaussées, qui n'est déjà pas trop nombreux pour faire, complètement, face aux exigences de la situation actuelle.

CHAPITRE II.

PONTS ET CHAUSSÉES. BATIMENTS CIVILS.

SECTION PREMIÈRE.

PONTS ET CHAUSSÉES.

D'après le budget primitif, le crédit proposé pour l'entretien ordinaire des routes s'élevait à fr. 2,009,080

La somme demandée pour le budget amendé étant de 2,200,000

on constate une augmentation de fr. 190,920

La première allocation avait pour base le prix général des baux d'entretien des routes, expirant le 3 avril 1871; mais comme les adjudications ultérieures ont donné lieu à une augmentation considérable, la nouvelle allocation nous paraît suffisamment justifiée.

A cette occasion, un membre présente diverses considérations sur la question de savoir si le moment n'est pas venu, pour le Gouvernement, d'étudier et de résoudre la question de reprise par l'État, ainsi que cela s'est déjà pratiqué, des chemins vicinaux de grande communication qui aboutissent :

- 1° Aux routes, canaux et rivières;
- 2° Aux stations de chemins de fer.

En attendant qu'une décision intervienne sur cet objet, la section centrale émet l'idée qu'il y a lieu, pour venir plus efficacement en aide aux communes possédant peu de ressources, d'élever du sixième au quart des frais d'établissement, la subvention de chaque département intéressé.

Le nouveau mode d'entretien des routes a soulevé diverses critiques, que nous soumettons à l'appréciation de la Chambre et du Gouvernement.

Antérieurement à 1866, le cahier des charges stipulait, quant aux travaux, un forfait absolu, sauf pour les pavages neufs et les relevés vieux dont les surfaces étaient déterminées.

Aujourd'hui ce mode est abandonné ; il fait place à un système mixte qui consiste à ne confier à l'entrepreneur que l'entretien de la chaussée proprement dite, celui des terrassements, des ouvrages d'art, etc., incombant à l'État.

Cette innovation a-t-elle produit les résultats qu'on en espérait ? Nous ne le pensons pas.

En effet, si nos renseignements sont exacts, les accotements se trouveraient, pour la plupart, en ce moment, dans une situation de beaucoup inférieure à celle qu'ils présentaient avant le bail de 1866-1871.

Dans la province d'Anvers, entre autres, le défaut d'exécution, par l'État, de terrassements ayant pour but de contrebutter les bordures, de curer les fossés, etc., a fait surgir un procès encore pendant et dont l'issue pourrait ne pas être favorable à l'État.

A cette occasion, nous croyons devoir rappeler l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur les procès engagés, au nom de l'État, contre les entrepreneurs de travaux publics.

A diverses reprises, la Cour des comptes a signalé, dans ses cahiers d'observations annuelles, des décisions qui compromettaient gravement les intérêts du Trésor.

Soit que les plans eussent été imparfaitement étudiés, soit que, dans le cours d'exécution des travaux, l'administration eût interprété avec trop de rigueur les clauses du cahier des charges, il est arrivé, fréquemment, que l'État, succombant dans les instances introduites contre lui, s'est vu condamner à payer des sommes considérables.

Il conviendrait, préalablement à tout procès, de se livrer à un examen approfondi des réclamations formulées, dans la mesure de l'équité des voies transactionnelles.

Ce résultat ne saurait guère être atteint, si l'on persistait dans les errements du passé, c'est-à-dire, en consultant exclusivement, sur les conséquences actuelles des causes, les ingénieurs mêmes qui ont dirigé les travaux ; qui, par le fait de leur responsabilité plus ou moins directe, doivent être, en quelque sorte, considérés comme partie au débat.

Sans parler des procès Rousseret, Dutoit, Beaulieu, Fremersdorff, etc., nous pourrions en citer d'autres qui sont terminés ou en cause d'instance, et où se révèlent à l'évidence les inconvénients de la situation actuelle.

Les procès dont nous parlons ci-dessus ont déjà coûté à l'État, sans être terminés, plus de trois millions.

Si la loi ne s'y opposait, l'adjudication des travaux d'entretien des routes, pour dix, quinze ou vingt ans, offrirait des avantages incontestables, surtout si l'on accorde aux entrepreneurs une certaine latitude, en ce qui concerne l'exécution des travaux.

D'abord, pendant les premières années du bail, l'entrepreneur s'imposerait quelques sacrifices qui consisteraient à exécuter, anticipativement, en une fois, des travaux qui, d'après le cahier des charges, devraient se répartir sur une série d'années.

De là, incontestablement, une amélioration notable et immédiate de la

route et, par suite, une réduction sensible des dépenses d'entretien des parties défectueuses qui ne devaient être améliorées que successivement.

Les intérêts d'avances de fonds seraient largement compensés par les économies résultant des frais d'entretien beaucoup moindres et que nous croyons pouvoir estimer annuellement à 25 p. ‰.

Ce nouveau mode d'entretien aurait le précieux avantage de diminuer, de beaucoup, la surveillance exercée par les ingénieurs et les conducteurs des ponts et chaussées, dont le personnel disponible pourrait, éventuellement, étendre ses attributions, sans accroissement sensible de dépenses, sur les chemins vicinaux repris par l'État.

La section centrale a cru devoir soumettre à la Chambre et au Gouvernement les observations qui précèdent, bien convaincue qu'elles feront, de leur part, l'objet d'un examen tout spécial et, le cas échéant, d'un projet de loi qui permette, lors du renouvellement des baux, en 1876, l'application du mode d'entretien préconisé.

Le Gouvernement, aux abords des villes et d'un certain nombre de stations auxquelles les routes convergent, a fait établir, à ses frais, des trottoirs en cendrées avec bordures en pierres de tailles.

Ce travail d'amélioration, en même temps qu'il place les voyageurs à l'abri de tout danger, abandonne aussi au roulage sur ces points toute la partie pavée de la route.

Il serait désirable qu'on donnât autant d'extension que possible aux travaux de l'espèce.

C'est ainsi qu'aux abords de la station de Diest la partie de la route de cette ville à Turnhout qui traverse les fortifications, offre, au point de vue de la sécurité de la circulation, les plus graves inconvénients.

La section centrale appelle la bienveillante attention du Gouvernement sur cette situation pour que des trottoirs y soient construits.

Il serait également désirable que le Gouvernement se décidât à faire vendre par l'administration des domaines, les arbres qui bordent les routes et qui sont arrivés à maturité.

La section centrale, en examinant cette question d'une manière toute particulière, n'a pu se dispenser d'attirer l'attention du Gouvernement sur la plantation de la route de Bruxelles à Louvain, dont les arbres peuvent être considérés comme ayant atteint un degré suffisant de maturité.

Une mesure immédiate prise dans ce sens ferait cesser les justes réclamations des riverains.

La section centrale pense encore qu'il conviendrait de donner un plus grand développement aux plantations d'arbres fruitiers. Les essais pratiqués en Allemagne, le long des grandes routes, ont complètement réussi; ceux qui ont été faits, au moyen de noyers, dans la province de Liège, satisfont également aux prévisions du Gouvernement, si les renseignements recueillis sont exacts.

Au surplus, l'on peut citer l'exemple qu'offre la ligne directe de Bruxelles à Louvain qui est bordée d'arbres fruitiers sur tout son parcours.

La question ci-après ayant été posée au Gouvernement, il y a été répondu comme suit :

QUESTION.

Le Gouvernement ne songe-t-il pas au rachat des routes concédées sur lesquelles les barrières n'ont pas été abolies? La situation d'infériorité dans laquelle se trouvent les riverains de ces routes semble rendre ce rachat désirable.

RÉPONSE.

Depuis l'abolition des barrières sur les routes de l'État, le Département des Travaux Publics s'est occupé activement de la reprise des routes concédées.

Afin d'arriver au but désiré, il a fait connaître aux concessionnaires que le Gouvernement reprendrait et entretiendrait à ses frais toutes les chaussées de l'espèce qui lui seraient cédées *gratuitement*.

Par suite, les routes concédées désignées ci-après ont été abandonnées à l'État, à l'effet d'arriver à la suppression des barrières qui y étaient établies :

Huy à Tirlemont (partie comprise dans le Brabant);

Oosterzele à Diekelvenne;

Alost à Opwyck;

Lede à Wichelen;

Eenaeme à Moeter;

Chimay vers Trélon;

Châtelineau à Farciennes;

Wainage à Velaines;

Charleroi à Montigny-sur-Sambre.

Châtelet à Couillet;

Charleroi à Marcinelle;

Charleroi à Beaumont;

Chimay à Couvin;

Châtelet à Namur (partie comprise dans la province de Hainaut);

Pont du Val-Benoit à Lize;

Embranchement dit : des Béguines, à Seraing;

Namur à Châtelet (partie comprise dans la province de Namur).

On est en négociation pour la prochaine reprise d'autres routes de cette catégorie.

Le Gouvernement a refusé d'entrer dans le système du rachat de ces sortes de voies de communication, à cause de la dépense considérable qui en serait résultée pour le Trésor.

A cette occasion, la section centrale émet unanimement le vœu que l'État abandonne, au besoin, jusqu'à leur maturité, aux propriétaires des routes, les plantations qui bordent les voies de communication dont il s'agit, ainsi qu'elle en a fait l'observation plus haut.

SECTION II.

BATIMENTS CIVILS.

Le Gouvernement avait d'abord demandé un crédit de 155,000 francs, qui doit être augmenté de 180,000 francs, le subdivisant comme ci-après :

1° Ancien hôtel Meeùs	fr.	15,000
2° Musées		15,000
3° École vétérinaire		10,000
4° Bâtiments de la rue du Nord.		10,000
5° Musée Wiertz		15,000
6° Palais de l'industrie		50,000
7° Bâtiments des serres du jardin Botanique		15,000
8° Bâtiments à construire sur un terrain dépendant de l'hôtel du Ministère (Place Royale).		40,000
9° Construction, à Esschen et à Commines, de deux bâtiments pour le service de la douane		52,000
		180,000
Total, comme ci-dessus		fr. 180,000

A l'exception de l'allocation portée au § 8°, les autres ont paru suffisamment justifiées. En conséquence, la section centrale a émis le vœu qu'il serait désirable que les bâtiments affectés à l'usage des bureaux ne fussent pas éparpillés, et que le Gouvernement renoncât à la construction de celui qu'il propose et qu'elle considère comme tout à fait provisoire.

En vue de ce but, les constructions nouvelles à élever aux abords des rues de Louvain et de l'Orangerie ne devraient pas tarder à recevoir un commencement d'exécution, et cela, dans l'intérêt de la prompt expédition des affaires et de la facilité des rapports du public avec les agents de l'administration.

La section centrale appelle l'attention du Gouvernement relativement à la construction et à l'emplacement d'un palais des beaux arts.

Il résulte des renseignements puisés aux meilleures sources, que la construction d'un local destiné aux expositions triennales des beaux arts excite vivement l'attention des hommes compétents.

Aussi dans une de ses dernières séances, l'Académie royale de Belgique voulant, pour ce qui la concerne, faire cesser toute incertitude au sujet de l'emplacement de cet édifice, a-t-elle fait choix du terrain qu'occupe l'ancien Ministère de la Justice, rue de la Régence.

Ce projet rencontre beaucoup de sympathies auxquelles nous croyons devoir joindre les nôtres, persuadés que le concours bienveillant du Gouvernement est acquis à sa réalisation.

Art. 10. Des travaux que la section centrale considère comme donnant lieu à une dépense peu justifiée, sont encore projetés pour compléter le mur entourant les écuries annexées au palais Ducal.

Dans l'intérêt de l'embellissement du plus beau quartier de la capitale, il serait désirable que le Gouvernement renonçât à son projet et qu'il avisât au moyen de faire disparaître un ensemble de bâtiments d'un aspect disgracieux.

SECTION III.

SERVICE DES CANAUX ET RIVIÈRES.

ART. 2. *Travaux d'entretien ordinaire.*

Le crédit sollicité primitivement s'élevait à la somme de 1,344,050 francs. Ce chiffre doit être augmenté :

1° Pour la reprise, par l'État, de la rivière la Durme, de 1,000 francs ;

2° Au profit de la commune d'Hoboken, sous forme de subside, pour l'aider à construire un embarcadère sur la rive droite de l'Escaut, de 2,500 francs.

Ces deux allocations supplémentaires n'ont fait naître aucune observation au sein de la section centrale.

Les travaux en cours d'exécution au chemin de halage du canal de Nieuport à Plasschendaële et l'institution de la commission appelée à rechercher et à proposer les mesures à prendre en vue d'opérer, avec soin, l'assèchement des Polders du pays de Waes, ont suggéré, à la section centrale, les deux demandes de renseignements ci-après auxquelles le Gouvernement a donné la solution que nous faisons connaître.

QUESTIONS.

A quelle somme évalue-t-on la dépense qui reste à faire pour achever les travaux qui s'exécutent au chemin de halage du canal de Nieuport à Plasschendaële ?

RÉPONSES.

La question posée par la section centrale l'a été à l'occasion d'un crédit de 11,500 francs demandé au projet de budget de l'exercice 1872, pour être affecté au canal de Plasschendaële, par Nieuport et Furnes, à la frontière de France, et qui est indiqué *comme étant destiné à la continuation des travaux d'empierrement du chemin de halage de cette voie navigable*, effectués au moyen des crédits budgétaires alloués précédemment, et à l'exécution de divers travaux secondaires d'amélioration.

Il est à remarquer que les intentions bienveillantes du Gouvernement au sujet de l'empierrement du chemin de halage de ce canal, dans les parties où cet empier-

QUESTIONS

RÉPONSES.

1° Du pont de Snaeskerke vers Plasschendaele (rive gauche), sur une longueur de	4,300 ^m ,00	pendant l'année 1865, au prix de fr. 12,340	•
2° En continuation de la partie précédente, id.	4,057 ^m ,00	id. 1866, id.	11,372 27
3° Id. id. id.	4,429 ^m ,00	id. 1867, id.	14,040 55
4° Id. id. id.	4,944 ^m ,00	id. 1868, id.	19,991 63
5° En continuation jusqu'au pont de Zandvorde (rive gauche), sur une longueur de	249 ^m ,50	id. 1870, }	id. 10,000 •
6° Sur une longueur du pont de Slype vers Nieuport (rive gauche), de	874 ^m ,50	id. 1870, }	
7° En continuation, vers Nieuport, de la partie précédente, sur une longueur de	968 ^m ,00	id. 1871, id.	9,448 •
Un empièrrement avait antérieurement été effectué, en 1835, sur la rive gauche, entre le pont de Snaeskerke et le pont de Leffinghe, sur une longueur de	2,417 ^m ,00		
Longueur d'empièrrement.	40,206 ^m ,00	Dépenses effectuées. . . fr.	77,492 45

rement sera reconnu nécessaire, se manifestent par la demande de crédit dont il s'agit et par les faits qu'il a posés à cet égard jusqu'à ce jour.

Un empièrrement successif de diverses parties du chemin de halage du canal de Plasschendaele, par Nieuport et Furnes, à la frontière de France, a, en effet, été opéré de la manière dont l'indication suit :

Une commission a été instituée par un arrêté de date récente, à l'effet de rechercher et de proposer les mesures à prendre, pour assurer d'une manière efficace l'assèchement des polders du pays de Waes.

a. Quels sont les membres qui composent cette commission?

b. La commission a-t-elle commencé son travail?

c. Ne conviendrait-il pas de porter au budget de 1872 un premier crédit à affecter à l'exécution de cette utile entreprise?

Ayant égard au vœu émis par le conseil provincial de la Flandre orientale, aux fins d'obtenir notamment qu'il soit donné une solution à la question de l'assainissement et de l'assèchement des polders de la partie du pays de Waes qui est voisine de l'Escaut, et dont les eaux s'écoulent dans le fleuve par le Melkader, le Département des Travaux Publics a, par un arrêté du 27 janvier 1871, institué une commission chargée de rechercher les mesures qui devraient être prises, et de proposer les travaux qui devraient être exécutés pour atteindre ce résultat.

Cette commission est composée d'un officier du génie, d'un ingénieur des ponts et chaussées et d'un délégué des directions des polders intéressés.

Informé qu'une première réunion de la commission a eu lieu le 12 avril dernier et une seconde le 13 mai suivant, et

QUESTIONS.

RÉPONSES.

qu'une visite des lieux, qui avait été fixée au 30 mai, a dû être remise à cause de l'indisposition de l'un des commissaires, le Département des Travaux Publics a donné des instructions au gouverneur de la province de la Flandre orientale pour qu'il active, autant que possible, les opérations de la commission instituée.

La question de savoir à qui incombera l'exécution des mesures et des travaux qui seront proposés par la commission a été expressément réservée par le Département des Travaux Publics.

La section centrale, vu la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics, relativement à l'assainissement des polders, estime qu'il serait juste de faire droit, le plus promptement possible, aux réclamations déjà si anciennes des habitants des polders.

Le projet du canal maritime de Bruxelles à l'Escaut avec embranchement sur Malines et Louvain, projet dû à l'initiative de M. Dubois-Nihoul, a fait également l'objet des délibérations de la section centrale qui croit devoir engager le Gouvernement à examiner, avec le plus grand soin, cette question d'une importance majeure.

Elle demande, en outre, au Gouvernement, pour montrer le vif intérêt qu'il porte à la solution de la question dont il s'agit, si des ingénieurs sont chargés de procéder aux études graphiques nécessaires pour reconnaître et constater la possibilité d'exécuter l'œuvre proposée.

Si ce travail, un des plus considérables qui aient été conçus en Belgique, reçoit la sanction des Chambres et du Gouvernement, nul doute qu'il ne donne, par les avantages inappréciables qu'il procurera, un essor prodigieux aux affaires industrielles et commerciales.

En ce qui concerne le Demer, l'utilité de restituer, aux terrains qui le bordent, le système d'irrigation si heureusement suivi sous l'empire des anciens règlements, nous paraît incontestable.

La section centrale ne peut, à cet égard, que se référer aux développements qu'elle a donnés dans son procès-verbal.

Toutefois, un membre a émis l'opinion que, pour compléter avantageusement le système actuellement en usage, il y aurait lieu d'établir des barrages sur différents points du Demer. Ils auraient pour but de permettre des irrigations périodiques.

Des observations dans ce sens ont encore été formulées par rapport à d'autres rivières.

Les voies navigables, dans la Flandre occidentale, au point de vue du chemin de halage, ainsi que la grande digue de mer, à Ostende, ont donné naissance, au sein de la section centrale, à deux questions que le Gouvernement a résolues de la manière suivante :

QUESTIONS.

Quelles sont, dans la Flandre occidentale, les voies navigables, le long desquelles, dans la pensée du Gouvernement, il conviendrait de faire les travaux nécessaires, en vue de rendre les chemins de halage viables pour servir à la traction des bateaux au moyen de chevaux.

N'est-ce pas le cas de rendre, le plus tôt possible, le chemin de halage de la Lys, au moins sur l'une des rives, praticable pour chevaux? La traction s'opère encore le long de cette rivière à bras d'hommes, ce qui rend en partie stériles les dépenses faites par le Gouvernement pour la canalisation qui est sur le point d'être complètement terminée.

RÉPONSES.

Mu par le désir constant de faciliter et d'activer, autant qu'il est en son pouvoir et au moyen des ressources dont il dispose, la traction des bateaux le long des voies navigables de la Flandre occidentale, et notamment de la Lys, le Gouvernement ne néglige aucune occasion d'améliorer ce service.

C'est ainsi que, sous la date du 22 octobre 1871, est intervenu un arrêté royal qui a décidé que l'exercice du halage pratiqué jusqu'à ce jour sur la rive droite de la Lys, depuis la limite séparative entre les communes de Gotthem et de Grammene jusqu'à l'origine du canal de Deynze à Schipdonck, sera transféré sur la rive gauche, et que tous les travaux nécessaires à cette fin seront effectués sur la rive gauche, dans les limites légales.

Il ne faut pas se dissimuler que là où l'exercice de la servitude de halage n'a jusqu'à ce jour, comme c'est le cas le long de la Lys, été pratiqué que par des haleurs, la traction des bateaux par des chevaux rencontrerait de nombreuses difficultés.

Au nombre de ces difficultés, il convient de placer en première ligne la résistance à laquelle il faut s'attendre de la part des riverains qui chercheront, autant qu'ils le pourront, à se soustraire à l'aggravation de servitude qui résulterait, pour leurs propriétés, de l'établissement de ce nouveau mode de traction.

Aujourd'hui les nombreuses rigoles qui servent à l'écoulement dans la Lys des eaux provenant des prairies riveraines, ne présentent pas des moyens de communication qui permettraient à des chevaux de les franchir.

Des dépenses considérables devraient

QUESTIONS.

La grande digue de mer à Ostende présente du côté ouest, une courbe qu'il importe de rectifier dans l'intérêt de la conservation de cet ouvrage. Par le gros temps, la digue souffre considérablement en cet endroit où les vagues viennent se briser avec une extrême violence. Le Gouvernement ne serait-il pas d'avis de comprendre, pour cet objet, un crédit au budget de 1872?

RÉPONSES.

être faites à l'effet de rendre suffisants pour des chevaux les moyens de communications qui existent.

Ces dépenses pourraient-elles être mises à la charge des riverains?

L'État devrait nécessairement indemniser les propriétaires riverains pour l'enlèvement des constructions, clôtures et plantations dont l'existence est antérieure à la publication, en Belgique, de l'ordonnance du mois d'août 1869. Il y aurait encore, de ce chef, de notables dépenses à faire.

Des essais de touage à vapeur s'effectuent, dans ce moment, sur plusieurs points du pays. On ne peut pas dire que ces essais soient tout à fait concluants, mais il est évident que sur les voies où la navigation est active, l'application de ce mode de traction constituerait un progrès, en accélérant la marche des bateaux.

Il semble qu'il ne serait pas opportun d'effectuer des travaux dispendieux pour établir le long de la Lys la traction des bateaux au moyen de chevaux, alors que l'on peut espérer de voir, peut-être dans un avenir prochain, s'établir le touage à vapeur sur cette rivière.

Au nombre des considérations qu'ils font valoir, les promoteurs de l'idée de la rectification de la courbe que présente, à l'ouest du port, la grande digue de mer à Ostende, insistent notamment sur la sécurité plus grande que présenterait, dans l'intérêt de la défense du pays, cette digue si elle était établie dans une direction rectiligne.

Au point de vue de la solidité que doit présenter la digue de mer, à Ostende, pour être en état de résister aux vagues pendant le gros temps et lors des fortes marées, il y a lieu de remarquer que, dans ces derniers temps, des garanties nouvelles ont été données à ce sujet par le comble-

QUESTION.

RÉPONSES.

ment des fossés de la place et par l'établissement des perrés maçonnés qui recouvrent cette digue.

Quoi qu'il en soit à cet égard, et tout en réservant le point de savoir à qui pourrait incomber le soin de pourvoir à la dépense qui résulterait des travaux à entreprendre éventuellement, le Département des Travaux Publics a confié aux fonctionnaires de l'administration des ponts et chaussées dans la Flandre occidentale, la mission d'étudier la question du raccordement de la grande digue de mer devant Ostende avec la digue de Mariakerke.

La section centrale croit devoir faire observer, à cette occasion, que l'administration des ponts et chaussées a, de nouveau, examiné la question de savoir s'il y aurait utilité à faire disparaître le coude que présente, à l'ouest, la grande digue de mer à Ostende.

Les renseignements qu'elle a recueillis lui ont permis de reconnaître que cette ville a vu disparaître, en partie, par suite du comblement des fossés, les dangers qu'elle courait, naguère, pendant les gros temps; mais elle doit déclarer que des travaux d'amélioration doivent encore être exécutés pour que, désormais, il n'y en ait plus à redouter.

Ce fait s'explique.

Quand la mer est agitée, les vagues venant du nord-ouest, se brisent contre le coude de la grande digue, qui en souffre beaucoup. Les vents de cette région sont les plus dangereux pour la côte d'Ostende. Aussi le comblement du fossé n'a-t-il pas sensiblement atténué l'inconvénient signalé.

Il a fortifié à son centre, il est vrai, la digue dont il s'agit; mais à son extrémité ouest, le danger d'autrefois existe toujours.

La section centrale, par suite de ce qui précède, émet le vœu que le Gouvernement examine, avec bienveillance, la question dont il s'agit.

SECTION VI.

PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES ET BATIMENTS CIVILS

ART. 41.

La section centrale propose de porter de 15,000 à 20,000 francs l'augmentation demandée au projet du budget amendé pour améliorer la position des conducteurs des ponts et chaussées.

A l'aide de cette nouvelle allocation, les traitements des conducteurs principaux et de première classe seraient fixés comme suit :

Conducteurs principaux	fr. 4,000 <i>maximum</i> .
—	3,600 <i>minimum</i> .
Conducteurs de première classe.	5,200 <i>maximum</i> .
—	2,800 <i>minimum</i> .

La Chambre, à plusieurs reprises déjà, s'est occupée, avec bienveillance, de la position d'infériorité relative dans laquelle se trouvent ces utiles fonctionnaires. La section centrale a pensé que le moment était venu de mieux les rémunérer et de leur donner, ainsi, vers l'heure de la retraite, le stimulant nécessaire pour terminer avec dévouement une carrière qui exige, de leur part, pour bien la remplir, des labeurs souvent bien pénibles; nous joignons, au surplus, la réponse du Gouvernement à la question posée par la section centrale.

QUESTION.

Quelles sont les dispositions que le Gouvernement compte prendre, en vue d'améliorer la position des conducteurs des ponts et chaussées?

La section centrale estime qu'il importe surtout d'augmenter le nombre des conducteurs principaux et leur traitement, de même que celui des conducteurs de première classe; de fixer pour les uns, comme pour les autres, un *minimum* et un *maximum* en rapport avec les services que rendent ces utiles fonctionnaires. — Elle appelle, en outre, l'attention de M. le Ministre sur l'exiguïté des frais de route et des frais de bureau qui leur sont alloués.

RÉPONSE.

Le Gouvernement, par modification au projet de budget de l'exercice 1872, demande une augmentation de crédit de 15,000 francs, à l'effet d'améliorer la position des conducteurs des ponts et chaussées.

Au moyen de cette somme, il se propose d'augmenter le cadre des conducteurs principaux, leur traitement, ainsi que celui des conducteurs de première classe.

Quant à l'indemnité fixe de déplacement, il ne croit pas qu'il y ait lieu de l'augmenter, attendu qu'en cas d'insuffisance, le règlement permet d'accorder un supplément d'indemnité.

Leurs frais de bureau sont insignifiants et l'administration leur en tient généralement compte, à la fin de chaque année, au moyen de rémunérations extraordinaires.

ART. 42. *Traitements et indemnités des chefs de bureau, etc.*

Ce sont les chefs de bureau surtout qui semblent, au plus haut degré, mériter une amélioration de position. En effet, en 1837 déjà, ils étaient placés sur la même ligne que les ingénieurs de deuxième classe et jouissaient d'un traitement de 3,200 francs. Aujourd'hui, après trente-cinq ans d'intervalle, ils se retrouvent dans la même position, mais, toutefois, bien inférieure encore à celle de leurs collègues des autres administrations, qui touchent : à l'administration centrale, 5,000 francs, à l'administration des chemins de fer, etc. (service extérieur), 4,000 francs.

Mais, tandis que ceux-ci n'ont encore parcouru, arrivés à ce grade,

qu'une partie de l'échelle hiérarchique, les autres n'ont plus devant eux aucun horizon administratif ; ils sont en possession de leur bâton de maréchal.

Et ici, nous dirons avec M. le Ministre des Travaux Publics, quand il parle des ingénieurs des mines : « Le cadre des chefs de bureau — il se compose de neuf titulaires seulement — étant fort restreint, l'avancement y est très-lent. » Nous ajouterons qu'il n'en existe plus.

Aussi la section centrale a pensé, à l'unanimité, qu'en présence de la bienveillance du Gouvernement pour tous les fonctionnaires, en général, les chefs de bureau n'étaient pas ceux qui avaient le moins de titres légitimes à l'obtention de son appui.

Ils ne sont pas non plus les moins capables, attendu que, pour atteindre à ce grade, deux examens sont nécessaires. Il n'en est pas de même dans les autres branches d'administration ressortissant au Département des Travaux Publics ; un seul est maintenu par l'administration des chemins de fer. Aucune formalité de cette nature n'est exigée par l'administration centrale des ponts et chaussées.

C'est en égard à ces considérations, que la section centrale, à l'unanimité, propose d'augmenter le crédit de l'art. 42 de 4,000 francs, pour le second semestre de l'exercice courant, à l'effet de pouvoir fixer les traitements des chefs de bureau à 4,000 francs *maximum* et 3,600 francs *minimum*.

ART. 43. *Traitements des architectes et autres agents du service spécial des bâtiments civils.*

Les architectes et autres agents du service spécial des bâtiments civils possèdent, également, des titres à une amélioration de position, bien que plusieurs d'entre eux aient obtenu, il y a peu de temps, un avancement dont ils auraient lieu d'être satisfaits.

Quoi qu'il en soit, la section centrale, mue par la pensée que, bien rémunérer les fonctionnaires, c'est les attacher à leurs devoirs et exciter leur zèle et leur dévouement, a considéré comme bien justifiée l'augmentation sollicitée par le Gouvernement.

CHAPITRE III.

SECTION 2.

PERSONNEL DU CORPS DES MINES.

ART. 48. — *Traitement et indemnités du personnel du corps des mines.*

Le cadre du personnel du corps des mines se compose de 46 ingénieurs. A cause de son exigüité, d'une part, et de l'insuffisance des ressources du budget, d'autre part, non-seulement l'avancement y est lent, mais il n'est

pas possible au Gouvernement d'accorder à ces fonctionnaires méritants les traitements que l'arrêté organique du 29 juin 1863 permettait de leur donner.

La section centrale n'a pu refuser son vote approbatif à l'augmentation de crédit de 15,000 francs proposé, parce qu'il est destiné à récompenser de longs et utiles services, comme aussi et comme conséquence, à entretenir, à exciter le zèle et le dévouement des ingénieurs.

CHAPITRE IV.

CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

Pour faire face à l'extension du service, une augmentation de crédit de 5,041,195 francs est sollicitée; elle est résumée dans le tableau ci-après :

	MONTANT PAR SECTION.		DIFFÉRENCES.	
	Projet de budget. — (Février 1871.)	Projet amendé. — (Février 1872.)	Augmentation.	Diminution.
I. Chemins de fer :				
1 ^{re} section. — Voies et travaux	9,082,720	10,475,900	1,393,180	»
2 ^e — — Traction et matériel	14,246,480	16,142,680	1,896,200	»
3 ^e — — Transports	8,554,890	9,623,580	1,068,690	»
Ensemble fr.	31,884,090	36,242,160	4,358,070	»
II. 4 ^e — — Postes	4,639,400	4,950,925	311,525	»
III. 5 ^e — — Télégraphes	4,570,915	4,901,465	330,550	»
IV. 6 ^e — — Services en général (chemins de fer, postes et télégraphes).	776,715	817,465	40,750	»
Totaux généraux . . . fr.	38,870,820	43,912,015	5,041,195	»
Augmentation fr.			5,041,195	

On le voit, le projet primitif comportait un crédit global de 38,870,820 francs, tandis que le projet amendé s'élève à 43,912,015 francs, d'où une différence en plus de 5,041,195 francs, comme ci-dessus.

Il serait difficile, sinon impossible, d'apprécier, avec une parfaite connaissance de cause, le plus ou moins d'utilité du crédit dont il s'agit. Mais la section centrale a la confiance que le Gouvernement saura en faire usage avec toute l'économie, toute l'intelligence que comportent les intérêts considérables confiés à son administration.

SECTION PREMIÈRE.

VOIES ET TRAVAUX.

Les travaux de construction du chemin de fer de ceinture, à Liège, a donné lieu, de la part d'un membre de la section centrale, à la demande suivante :

QUESTION.

Les fonds votés pour le chemin de fer de ceinture de Liège suffiront-ils pour achever les travaux, et les travaux prévus ne nuiront-ils pas aux installations actuelles ?

RÉPONSE.

L'art. 1^{er}, § 18², de la loi du 8 juillet 1863 a alloué au Département des Travaux Publics, pour la construction d'un chemin de fer de raccordement entre les stations des Guillemins et de Vivegnis, à Liège, un premier crédit de fr. 3,000,000

L'art. 1^{er}, § 19, de la loi du 27 juillet 1871 a alloué au même Département ministériel, pour être affecté à la même construction, un second crédit de. 400,000

Total des crédits alloués, fr. 3,400,000

Dans l'exposé des motifs du projet de la loi du 8 juillet 1863, le Gouvernement a fait connaître que le but de la construction de l'embranchement dont il s'agit était de faire disparaître une solution de continuité dans le système des lignes de chemin de fer qui doivent mettre les provinces de Liège et de Luxembourg en communication avec le Limbourg et toute la Hollande et de remplir l'engagement pris envers la ville de Liège, par la loi du 20 décembre 1851, de la doter d'une station intérieure.

Il a annoncé, en même temps, que la construction de la section de chemin de fer comprise entre les stations des Guillemins et de Vivegnis, donnerait, vraisemblablement, lieu à une dépense de six millions de francs.

Les crédits ouverts jusqu'à ce jour au Gouvernement ne s'élevaient qu'à un total de 3,400,000 francs, et la dépense présumée ayant, de prime abord, été estimée

QUESTIONS.

RÉPONSES.

à 6,000,000 de francs, il y aurait, si l'on restait dans ces données, un nouveau crédit de 600,000 francs, à obtenir.

Mais il est constaté que les dépenses effectuées et les engagements contractés du chef de la construction, dont mention précède, dépassent d'une somme de 1,527,59½ francs, le montant des crédits alloués. On peut donc dire, dès aujourd'hui, que le nouveau crédit à solliciter de la Législature devra s'élever, au moins, à la somme de 1,400,000 francs.

L'aménagement de la partie ouest de la station des Guillemins a été combiné avec le projet du chemin de fer de ceinture, de façon que le raccordement de ce chemin de fer se fera sans entraver le service de la station.

Les travaux d'agrandissement et d'aménagement des stations, en général, ont également fixé l'attention de la section centrale, qui a cru devoir formuler le vœu que le Gouvernement en presse l'exécution dans le plus bref délai. Par là, l'administration des chemins de fer sera mise en demeure de procéder, avec activité, aux acquisitions de terrains nécessaires en vue du but à atteindre.

De plus, les dépenses à faire, de ce chef, seront beaucoup moindres que si l'on attend, sans vue d'économie, que les terrains se couvrent de bâtiments et donnent ainsi, à une certaine zone de propriétés, une plus-value considérable, qui affecterait, le cas échéant, les intérêts du Trésor.

Par arrêté du 14 janvier 1871, d'accord avec la Société des bassins houillers, le Département des Travaux Publics a fixé les époques auxquelles doivent commencer et finir les travaux d'établissement d'un grand nombre de lignes concédées.

La section centrale a pensé que de nombreuses populations, privées jusqu'aujourd'hui de voies rapides de communication, attendent avec une légitime impatience l'exécution, en temps prescrit, des engagements contractés.

S'appuyant sur cette considération, dont la Chambre et le Gouvernement apprécieront la valeur, la section centrale exprime le vœu que le Gouvernement tienne rigoureusement la main à la production, en temps voulu, des plans de toute espèce, comme aussi à leur exécution.

SECTION II.

TRACTION ET MATÉRIEL.

La confection ou l'entretien du matériel a suggéré à la section centrale une remarque, en ce qui concerne l'arsenal de Malines.

Il y a peu d'années le stock, notamment quand au bois, se trouvait dans les meilleures conditions. Cette situation ne s'est pas maintenue, attendu qu'il paraît certain que des bois fournis en 1871 sont utilisés aujourd'hui sans réunir, dès lors, les qualités voulues. Pour assurer la marche régulière du service, comme aussi la bonne fabrication du matériel, il est extrêmement désirable que les approvisionnements soient augmentés. Le crédit sollicité de ce chef est donc parfaitement justifié et il est désirable qu'il soit encore plus considérable pour l'exercice 1873.

SECTION III.

TRANSPORT.

De vives et nombreuses réclamations se sont produites relativement au service des transports.

La section centrale, sans s'arrêter à l'examen des diverses branches d'administration qui constituent ce service important, a néanmoins, à l'unanimité de ses membres, décidé que l'attention toute particulière du Gouvernement serait appelée :

1° Sur les effets de la convention intervenue entre l'État et la Compagnie Van Gend ;

2° Sur la situation des agences en douane, et plus particulièrement sur celle de l'entrepôt de Bruxelles.

Nous venons remplir cette mission.

La convention intervenue entre l'État et la Compagnie Van Gend, de même que l'agence en douane, a donné lieu, depuis quelques années, à des critiques dont il importe d'examiner le fondement.

On le sait, c'est au tarif n° 2 que les petits paquets et articles de messagerie sont transportés par le chemin de fer, et ce, jusqu'à 200 kilogrammes, à moins que l'expéditeur n'ait expressément demandé, par écrit, l'application du tarif n° 1, ou celle du tarif n° 3.

Sous l'empire du barème de 1867, on taxait comme suit, pour 10 lieues :

Fr. 0-30	pour 1 colis de	4 à 5	kilogrammes.
0-40	—	6 à 10	—
0-50	—	11 et plus.	

Pour 11 à 20 lieues :

Fr. 0-40	pour 1 colis de	4 à 5	kilogrammes.
0-50	—	6 à 10	—
0-60	—	11 à 20	—

Pour 20 lieues et plus :

Fr. 0-50	pour 1 colis de	4 à 5 kilogrammes.
0-60	—	6 à 10 —
0-70	—	11 à 20 —

On ne payait donc, d'après ce système, que 10 centimes en plus pour la double distance et le même poids.

Cette taxation fut modifiée à partir du 1^{er} février 1868.

Par suite, on perçoit, actuellement, pour un parcours de 5 lieues :

Fr. 0-40	pour 1 colis de	4 à 5 kilogrammes.
0-50	—	6 à 10 —
0-60	—	plus de 10 kilogrammes (<i>minimum</i>).

De 6 à 15 lieues :

Fr. 0,50	pour 1 colis de	4 à 5 kilogrammes.
0,60	—	6 à 10 —
0,70	—	plus de 10 kilogrammes (<i>minimum</i>).

Au delà de 15 lieues :

Fr. 0-60	pour un colis de	4 à 5 kilogrammes.
0-70	—	6 à 10 —
0-80	—	plus de 10 kilogrammes (<i>minimum</i>).

D'après ces dernières bases, un commissionnaire peut, à l'aide du groupement, réaliser un bénéfice de fr. 45-60 dans l'hypothèse suivante :

Supposons 100 personnes lui confiant 100 colis pesant, en moyenne, 2 kilogrammes, à transporter à 15 lieues de distance. En les groupant, un commissionnaire s'assurera l'avantage dont il s'agit.

En effet, 100 colis × fr. 0-50 (taxe fixée par colis produisent, fr. 50 »	
Et 100 colis × 2 kilogrammes × 2-20, prix du tarif =	4 40
Bénéfice pour le commissionnaire	fr. 45 60

La Compagnie Van Gend, par suite de sa convention avec l'Etat, retire un bénéfice bien plus considérable encore.

Au lieu de verser au Trésor fr. 2-20 pour 100 kilogrammes, par exemple, à transporter à 15 lieues, elle ne paye que fr. 1-90, déduction faite des frais de camionnage fixés à fr. 0-50. Aux stations de Bruxelles, Anvers et Gand ce chiffre est porté à fr. 0-40.

Mais sur la taxe de fr. 1-90, une réduction de 50 p. % est faite à la Compagnie Van Gend; donc elle ne paye que fr. 0-95 par 100 kilogrammes expédiés à 15 lieues de distance.

200 kilogrammes × fr. 0-95	fr. 1 90
--------------------------------------	----------

Et comme elle devrait verser au Trésor une somme de 50 francs sans le groupement et sans les avantages inhérents à sa convention, l'Etat perd 50 francs — fr. 1-90 = fr. 48 10

Il y a plus : la Compagnie Van Gend, pour transporter 100 kilogrammes à 22 lieues, ne débourse que fr. 1-25, tandis que l'État devrait percevoir fr. 2-80.

Il y a plus encore : pour le transport de 50 kilogrammes à 3 lieues, la Compagnie privilégiée ne paye que fr. 0-20, et pour 60 kilogrammes que fr. 0-15.

Dans les mêmes conditions, le petit négociant payerait au lieu de fr. 0-20 et fr. 0-15, dans les deux cas fr. 0-60.

C'est là une taxation inexplicable, puisqu'elle fait payer moins pour transporter un poids supérieur à une même distance.

Le *maximum* de fr. 0-20 aurait dû être appliqué dans ce cas.

Quoi qu'il en soit, le barème Vand Gend atteste la vérité de ce que nous venons de mettre en lumière.

Une taxation qui reposerait sur les bases que nous allons indiquer, sans toutefois rendre le groupement impossible d'une manière absolue, en atténuerait les résultats dans des proportions tellement considérables, que les commissionnaires ne bénéficieraient plus suffisamment pour continuer leurs opérations actuelles. Le Gouvernement se hâterait, par suite, de dénoncer la convention Van Gend qui lèse si fortement, avec les intérêts du Trésor, ceux du commerce, dont les plaintes fondées ont déjà trouvé des défenseurs convaincus au sein de la Chambre.

C'est protégés par le mode actuel de perception, mode qui a pour éléments constitutifs *les frais fixes et les frais variables*, que les commissionnaires ou messagers font à l'État, par le groupement des colis, la plus sérieuse concurrence.

En toute justice, les taxes doivent toujours être *proportionnelles au poids des marchandises transportées*. Par suite de l'adoption de ce principe, les *frais fixes* seraient abolis et les *frais variables*, les seuls dont les produits enrichissent le Trésor, maintenus mais modifiés.

L'État atteindrait ainsi le but qu'il doit se proposer : concilier les intérêts du commerce et ceux du Trésor.

Le prix des transports seraient réglés de la manière suivante :

1° Fr. 0-30 pour une expédition transportée dans un rayon de 10 lieues, du poids *maximum* de 20 kilogrammes. Ce prix progresserait de fr. 0-15 par 10 kilogrammes;

2° Fr. 0-30 par 10 kilogrammes pour toute expédition faite à une distance de plus de 10 lieues.

Les bénéfices, en moins, que toucheraient désormais les commissionnaires ne seraient plus assez rémunérateurs pour leur permettre de faire concurrence au chemin de fer.

Appliquons le tarif dont il s'agit et supposons le transport à plus de 10 lieues de 100 colis pesant en moyenne 2 kilogrammes. Pour les rendre à destination, l'État perçoit : 100 colis à fr. 0-30 fr. 30 »

Si les 100 colis sont remis à un seul commissionnaire qui les groupe, celui-ci payera 100 colis × 2 kilogrammes × 3 francs . . . 6 »

Bénéfice pour le commissionnaire . . . fr. 24 »

Mais si l'on considère que, sous l'empire du tarif actuel, le Trésor subit, pour le même transport, une perte de fr. 45-60, on reste convaincu des avantages du système que nous préconisons.

Nous ajouterons qu'en même temps que ce système sera simple, et dès lors, d'une facile application, il permettra, en outre, l'usage de timbres adhésifs, qu'il serait si utile d'introduire au chemin de fer; il réduira dans une très-large mesure, c'est-à-dire de plus de 46 p. %, les bénéfices que font actuellement les commissionnaires et cela à l'avantage exclusif du petit commerce.

Sa supériorité est donc incontestable sur le tarif en vigueur.

La paternité de ce tarif ne nous appartient pas. Elle peut être revendiquée par un honorable fonctionnaire du Département des Travaux Publics, et si le tarif présente quelque côté défectueux, il est hors de doute qu'il a le précieux mérite d'attirer vers le chemin de fer tous les petits paquets sans nuire, tant s'en faut, à la recette générale.

Étudié sans prévention, sans parti pris, par l'honorable Ministre des Travaux Publics, il obtiendrait sa complète adhésion, car il est combiné de manière à réduire, dans de fortes proportions, les bénéfices que s'attribuent les intermédiaires du railway national.

M. le Ministre des Travaux Publics sait, d'ailleurs, par expérience qu'il suffit de vouloir avec énergie pour apporter, dans la marche de certains services, des améliorations qu'il semblait, de prime abord, presque impossible de réaliser. Nous voulons parler de l'agence en douane.

Depuis longtemps déjà, le Département des Travaux Publics en a établi à chaque entrepôt. La mission de l'agence consiste à remplir les formalités prescrites par les règlements pour et au nom du commerce et des voyageurs; en un mot à faciliter, à activer la remise à domicile des colis de toute espèce confiés à ses soins.

Ce service a-t-il toujours répondu au but que l'administration s'était proposé? Nous ne le pensons pas; témoins les plaintes nombreuses du commerce et des voyageurs.

Pour ne parler que d'une seule agence, nous citerons celle de l'entrepôt de Bruxelles.

A partir des événements récents qui ont si douloureusement agité l'Europe, les transports sur les chemins de fer belges ont pris un développement prodigieux. Les pays étrangers, au lieu d'expédier directement faisaient prendre, à leurs produits, le chemin de la Belgique. De là, comme nous venons de le dire, un accroissement de transport de toute nature auquel l'administration, nonobstant son activité, n'a pu toujours faire face.

Il nous paraît superflu d'entrer dans de grands développements à cet égard.

Mais le Gouvernement a-t-il pris les mesures nécessaires, en tout temps, avec toute l'intelligence désirable, pour éviter l'encombrement, le désordre même qu'a offert, à un si haut degré, pendant un long intervalle, l'entrepôt de Bruxelles?

C'est là une question que nous allons examiner.

Déjà, en avril 1871, on avait signalé au Département des Travaux Publics la déplorable situation à laquelle nous venons de faire allusion.

Des faits patents, irrécusables étaient articulés et l'indication des remèdes propres à obvier au mal existant consignés dans plusieurs mémoires détaillés.

Cette situation attira l'attention du prédécesseur de l'honorable Ministre des Travaux Publics qui prit des mesures qui, plus tard, furent complétées par M. Moncheur.

Chaque agent connaît maintenant les limites, l'étendue de ses attributions; chacun d'eux est devenu responsable de ses actes, et leur nombre est augmenté d'après les nécessités du service.

Aussi une amélioration considérable s'est produite dans la marche du service; elle peut, désormais, être considérée comme régulière.

Que résulte-t-il de cette nouvelle situation? C'est que le matériel au lieu de chômer pendant huit, neuf ou dix jours, et cela sans rien produire, pourra être livré à la circulation après deux ou trois jours d'attente et constituer, pour ce motif, une source abondante de revenus.

Promptitude dans l'accomplissement des formalités douanières et dans le transport, à domicile ;

Déchargement sans retard des marchandises;

Et restitution immédiate, à la circulation, du matériel, c'était résoudre le problème.

Ce but est actuellement, sinon atteint, du moins sur le point de l'être.

Pour qu'il en soit, réellement, ainsi, il faut non seulement un personnel dévoué, actif, bien rémunéré, depuis le chef qui commande jusqu'à l'ouvrier qui obéit, mais il faut encore qu'il soit intelligent. C'est donc moins une difficulté à vaincre qu'un bon choix à faire.

Lorsque l'administration aura pris ces dernières mesures, elle verra, chaque jour, ses recettes s'accroître et de nombreux intermédiaires cesseront d'exploiter les commerçants et les voyageurs.

Un fait qui emprunte au personnage important qui en a été la victime, un caractère tout spécial, mérite d'être cité. Cela se passait à Bruxelles en mars 1871.

A la réception de l'avis annonçant l'arrivée de Londres, à son adresse, d'un paquet de soieries pesant 2 kilog. $\frac{4}{10}$, il envoya un mandataire à l'entrepôt.

Un commissionnaire s'offrit pour remplir les formalités voulues. Il se fit payer 25 francs au lieu de 11 francs qu'aurait exigés l'agence en douane.

Pour faire cesser les abus résultant de l'intervention des commissionnaires, il importe que l'administration de l'État, au point de vue de l'agence en douane, réponde mieux, plus rapidement et à meilleur compte, aux besoins du commerce et des voyageurs.

L'emploi intelligent de ce moyen permettrait, en peu de temps, de triompher de la concurrence des commissionnaires, et les recettes afférentes au service de l'agence ne tarderaient pas à tripler et même à quintupler.

Ce qui vient confirmer la vérité de ce que nous avançons, c'est l'accrois-

sement continu des recettes, depuis la réorganisation et l'augmentation du personnel.

L'année dernière au mois d'avril, la recette mensuelle n'atteignait pas 4,000 francs ; elle s'élève aujourd'hui à plus de 3,000 francs.

Dans un prochain avenir, ce chiffre, selon toute probabilité, sera dépassé de beaucoup, si l'administration tient fermement la main à l'accomplissement des instructions en vigueur.

Cette bonne situation relative, que nous aimons à constater, deviendra bien plus prospère encore si, à côté de recettes considérablement augmentées, on place celles qui résulteront de l'emploi non interrompu, en quelque sorte, du matériel roulant ; si l'on tient compte de la réduction des indemnités presque journalières que le Trésor doit payer au commerce pour avaries et pertes de colis.

Ce qui vient d'être fait quant à l'agence en douanes, pour combattre avec succès la concurrence des commissionnaires, ne nous paraît pas impossible, à l'aide d'une meilleure tarification pour rendre ces intermédiaires inutiles en ce qui concerne, notamment, le transport des petites marchandises.

Les observations qui précèdent s'appliquent, dans une large mesure, à toutes les stations généralement dépourvues de magasins et de locaux suffisants pour assurer la marche prompte et régulière du service des marchandises.

Nous connaissons les bonnes intentions de M. le Ministre des Travaux Publics ; nous n'ignorons pas non plus quelles étaient celles de son prédécesseur, et nous avons la certitude qu'il ne négligera rien pour les réaliser dans un très-bref délai.

Mais pour que son initiative soit immédiatement fructueuse, pour que les plaintes souvent fondées qui se produisent par rapport au service général, cessent définitivement, il faut un changement dans la tarification ; accorder des encouragements aux fonctionnaires, employés et ouvriers qui se distinguent.

L'emploi de ce double moyen permettrait, en peu de temps, au Gouvernement d'atteindre le but qu'il se propose : faire produire au réseau national la plus forte somme de revenus possible, tout en réduisant les tarifs actuels.

Une question déjà soulevée et débattue au sein de la Chambre donnera lieu, sans nul doute, à l'occasion de la prochaine discussion du budget des Travaux Publics, à une nouvelle discussion.

Nous voulons parler de l'emploi, sur le chemin de fer de l'État, par des particuliers de leur propre matériel.

Des difficultés sérieuses semblent inhérentes à l'application absolue du système préconisé par l'honorable M. Sainetelette.

En effet, pour les relations avec l'étranger, ainsi que l'a fait observer avec raison M. Malou, Ministre des Finances, lors des débats récents, les waggons arrivés à destination ne pourraient, sans assujettir leurs propriétaires à des pertes considérables, retourner généralement à vide à leur point de départ. On comprend, dès lors, que, dans de semblables conditions, les particuliers ne pourraient utiliser leur matériel avec avantage.

Mais il n'en serait pas de même d'un matériel qui emprunterait, seulement notre réseau national.

Les sociétés houillères, les établissements métallurgiques, les marchands de charbons, etc., etc., pourraient l'utiliser avec économie, sans crainte de mécomptes, puisqu'il leur serait possible de prévoir, à heure fixe, le départ et le retour de leur matériel.

Dans ces conditions, seulement, le moyen préconisé par l'honorable M. Sainetelette nous paraît facilement réalisable.

A ce sujet, la section centrale a cru devoir demander à M. le Ministre des Travaux Publics la décision qu'il croyait devoir prendre. La réponse ci-après lui est parvenue.

QUESTION.

Dans la discussion récente à laquelle a donné lieu le projet de budget des Travaux Publics, pour l'exercice 1871, l'idée de permettre à des particuliers de faire emploi de leur propre matériel sur les chemins de fer a été préconisée. Le Gouvernement est-il disposé à prêter la main à l'application de ce système ? Jusqu'à quel point et dans quelles limites est-il réalisable sur nos voies ferrées.

RÉPONSE.

Cette question a été soulevée de nouveau dans la discussion qui a eu lieu récemment à l'occasion du projet de loi ayant pour but d'ouvrir un crédit de 16,080,000 francs, destiné notamment à l'extension du matériel des transports.

Le Ministre des Travaux Publics a, dans la séance de la Chambre des Représentants du 25 janvier dernier, exprimé son opinion sur l'objet dont il s'agit et l'on ne peut que se référer aux considérations développées dont il a fait l'exposé en cette circonstance. En somme, le Gouvernement est favorable à cette idée.

Dans une certaine mesure, depuis longtemps déjà, le Département des Travaux Publics accorde des primes aux mécaniciens, ouvriers, etc., qui se distinguent, ou bien par les économies de combustible qu'ils réalisent, ou bien par une activité et une intelligence hors ligne.

Nous pensons que l'application beaucoup plus large de ce principe produirait les meilleurs résultats, parce qu'il aurait pour conséquence immédiate d'exciter le zèle, l'émulation d'agents et auxiliaires de toute catégorie, qui, bien que chargés de fonctions modestes, ne contribuent pas moins pour cela, à imprimer à la marche générale du service, la régularité que le Gouvernement a surtout en vue d'obtenir.

Notre manière de voir, à cet égard, est appuyée par une autorité que personne, au sein de la Chambre, n'essayera de contester.

En effet, l'honorable M. Malou, Ministre des Finances, dans le discours remarquable qu'il a prononcé dans les séances des 19 et 20 janvier dernier, a mis en lumière la nécessité, en quelque sorte, au point de vue des intérêts du Trésor, de donner désormais, plus d'extension à l'octroi des primes.

M. le Ministre des Travaux Publics, page 13 des développements de son budget amendé, s'est exprimé dans le même sens, « il y a, dit-il, justice et » utilité d'intéresser le personnel aux résultats des chemins de fer. »

Plusieurs demandes de renseignements ont encore été soumises à M. le Ministre des Travaux Publics, concernant :

1° Les abonnements des ouvriers à prix réduits, qu'il y a lieu de solliciter des sociétés concessionnaires ;

2° Un certain nombre de nominations faites parmi les fonctionnaires des voies ferrées, reprises l'année dernière par l'État, et dont les titres seraient contestables, eu égard à ceux d'agents de l'État qui pouvaient prétendre, avant eux, à juste titre, à un avancement ;

3° Les réclamations de la commune de Stekene, au sujet du tracé du chemin de fer d'Anvers à Eecloo.

Nous croyons pouvoir nous borner à reproduire simplement, n'ayant aucune observation à présenter sur leur contenu, les réponses qui nous sont parvenues.

QUESTIONS.

Ne serait-il pas possible d'obtenir des compagnies concessionnaires des chemins de fer qu'elles mettent en pratique le système des abonnements à prix réduit en faveur des ouvriers qui se rendent à leur travail, et des enfants et jeunes gens qui fréquentent les écoles ?

RÉPONSES.

Dès le mois de février 1865, l'administration du Grand-Central a établi sur sa ligne des tarifs d'abonnements à prix réduit.

Ces tarifs sont plus élevés que ceux de l'État et les abonnements sont au moins de trois mois.

Mais ils s'appliquent à toutes les classes de voitures et permettent de voyager les dimanches.

Cette même administration délivre, depuis le mois d'août 1866, des coupons d'aller et de retour pour toutes ses stations avec réduction de 25 p. %. Ces coupons sont généralement valables jusqu'au lendemain de leur délivrance, et, dans certaines circonstances, pendant trois jours.

Elle accorde, en outre, aux ouvriers qui fréquentent les écoles industrielles de Charleroi et de Châtelet, une réduction de 50 p. % sur les prix de transport.

La Compagnie du chemin de fer de Liège à Turnhout a également établi des coupons d'aller et retour avec réduction de 25 p. % sur le prix du tarif des voyageurs.

Elle a, en outre, sollicité l'autorisation d'étendre cet avantage à son service mixte avec le Grand-Central.

QUESTIONS

Pour quel motif a-t-on confié à plusieurs agents des chemins de fer repris par l'État des fonctions de contrôleur et de vérificateur, alors que les traitements dont ces employés jouissaient près des sociétés ne correspondaient qu'au grade de premier commis dans l'administration de l'État?

Si des fonctions de contrôleur et de vérificateur étaient vacantes, pourquoi ne les a-t-on pas données à des premiers commis du chemin de fer et des postes qui ont vingt et trente années de service, tandis que les agents des sociétés reprises n'en comptent pas?

RÉPONSES.

Les chemins de fer d'Anvers à Gand, par Saint-Nicolas, et de Bruges à Gand, par Eecloo, délivrent pour les destinations principales de ces deux lignes, des coupons d'aller et de retour avec réduction de 25 p. %.

Le Luxembourg donne des coupons d'aller et retour, mais sans aucune réduction.

La Société générale d'exploitation en délivre aussi pour le réseau des Flandres, pendant la saison des bains, avec une réduction insignifiante.

Sur les lignes de Liège à Maestricht, du Nord-Belge et du Liégeois-Limbourgeois, on ne délivre pas de coupons d'aller et de retour.

Il sera écrit aux diverses compagnies pour les prier d'accorder le transport à prix réduit et des abonnements aux ouvriers et aux jeunes gens qui fréquentent des écoles.

Il a été répondu plusieurs fois déjà à cette question, et le Ministre a cité le texte de l'arrêté royal du 5 novembre 1870 réglant la reprise du personnel des lignes de la Société générale d'exploitation.

Les employés composant ce personnel ont été admis à *titre provisoire*, dès le 1^{er} janvier 1871, l'administration se réservant d'apprécier, pendant la période d'essai, fixée à un an, s'ils méritaient d'être confirmés dans leur position.

Il était d'ailleurs essentiel de conserver transitoirement aux fonctionnaires de la Société les attributions qu'ils exerçaient, afin de ne pas compromettre la marche de services autrement organisés et exécutés que sur l'ancien réseau de l'État.

Aujourd'hui, le personnel de la Société générale est définitivement admis dans les cadres. Quelques agents de la catégorie de

QUESTIONS.

Le Gouvernement a-t-il accueilli favorablement les réclamations qui lui ont été adressées par la commune de Stekene, au sujet du tracé d'Eccloo à Anvers ?

RÉPONSES.

ceux dont s'occupe la section centrale ont été confirmés dans leur grade, bien qu'ils n'eussent pas le traitement correspondant ; mais c'est là l'exception, et elle n'a été faite qu'à l'égard de fonctionnaires d'une valeur relativement supérieure.

D'autres fonctionnaires ont été régularisés avec un grade inférieur à celui qui leur avait été conféré antérieurement, soit parce que leur ancienneté relative n'était point suffisante, soit parce que l'essai auquel ils ont été soumis a démontré qu'ils ne convenaient pas pour ces fonctions.

Les mesures qui ont été prises à l'égard de ce personnel ont été l'objet d'un examen attentif ; elles n'ont pu léser en aucune manière les droits des anciens fonctionnaires des chemins de fer de l'État.

Les réclamations formulées par l'administration communale de Stekene, au sujet du tracé du chemin de fer d'Eccloo à Anvers, ont fait l'objet d'observations présentées, pendant la discussion, au sein de la Chambre des Représentants, du budget du Département des travaux publics pour l'exercice 1871.

On croit pouvoir se borner à reproduire textuellement la réponse que, dans la séance de cette assemblée, du 2 juin 1871, le Ministre des Travaux Publics a faite aux observations qui lui avaient été présentées à cet égard :

« La réclamation de la commune, quant
» au tracé du chemin de fer, n'a pu être
» admise, parce qu'il aurait fallu, pour
» cela, faire des changements sur toute la
» longueur de la section dont le plan était
» déjà approuvé, et parce que les intérêts
» invoqués à l'appui de la demande n'ont
» pas paru assez importants pour justifier
» des changements aussi notables.

« Mais je dois dire que, sous un autre
» point de vue, on a donné toute satisfac-
» tion à cette commune en prescrivant,
» comme elle le demandait, la construc-
» tion d'un pont tournant sur son canal. »

SECTION IV.

POSTES.

ART. 68. *Traitement des fonctionnaires et employés.*

Le projet de budget primitif prévoit un crédit de . . . fr.	1,457,600 »
Il est porté actuellement, dans le projet amendé, à . . .	1,556,175 »
ce qui donne lieu à une différence en plus de fr.	98,575 »
qui augmentée de	5,400 »
pour les raisons développées à l'art. 2 du présent budget, s'élève à un total de fr.	103,975 »

On ne peut méconnaître que l'administration des postes acquiert, chaque jour, plus d'importance et exige, par conséquent, de la part des fonctionnaires et employés une plus grande somme d'activité.

C'est pour faire face, notamment, à la situation résultant de la taxation uniforme des lettres et des cartes correspondance que les nouveaux crédits sont sollicités.

Aussi, la section centrale, appréciant l'utilité des mesures proposées pour assurer, mieux encore que dans le passé, la marche prompte et régulière du service, n'a soulevé aucune objection relativement à l'augmentation du crédit proposé.

ART. 69. *Traitement et indemnités des facteurs.*

La première allocation sollicitée est de fr.	1,930,000 »
La seconde est de	2,084,300 »
d'où en plus fr.	154,300 »

Les raisons développées à l'article précédent pour justifier l'allocation réclamée empruntent, dans l'espèce, un certain caractère d'humanité. Il s'agit, en effet, à l'aide de la somme demandée, non seulement d'augmenter le nombre de facteurs et, par là, de rendre leur service moins pénible, mais de relever leur traitement, d'ailleurs insuffisant, eu égard aux prix toujours croissants, à la campagne comme en ville, des loyers et des denrées alimentaires.

La section centrale, pour ce motif, n'a pu que s'associer à la pensée du Gouvernement.

La réponse ci-après, que M. le Ministre des Travaux Publics a fait parvenir à la section centrale, témoigne surabondamment de la sollicitude du Gouvernement.

QUESTION.

—

Pourquoi les bonnes intentions que le Gouvernement a manifestées à l'égard des

RÉPONSE.

—

En déposant le projet de budget pour 1872, dix mois avant l'ouverture de

QUESTION

facteurs de la poste n'ont-elles pas été traduites en fait au budget de 1872?

RÉPONSE.

l'exercice, le Gouvernement a fait des réserves expresses sur les modifications ultérieures qui devront y être apportées, lorsque le Département des Travaux Publics connaîtra plus exactement les besoins auxquels il aura à pourvoir en 1872. (*Voir les notes préliminaires, pages 228 et 237.*)

C'est pour ce motif, qu'aucune augmentation de crédit n'a été portée à l'art. 69. Traitements et indemnités des facteurs; mais au projet définitif, le Gouvernement a porté une somme de 58,800 francs, représentant la première moitié de celle qui est nécessaire pour relever de 50 francs, par an, le traitement de tous les facteurs des postes, sauf les facteurs de perception à 800 francs, qui obtiendront une augmentation de 100 francs, afin d'établir une démarcation entre cette catégorie d'agents et les facteurs ruraux au traitement *maximum*.

Le Rapporteur,
J. BEECKMAN.

Le Président,
P. TACK.

PÉTITIONS.

N° 4273. — Le conseil communal de Wandre demande l'exécution de travaux pour empêcher les eaux de la Meuse d'envahir la campagne dans les communes de Wandre et de Cheratte.

N° 4065. — Le sieur Wilkens prie la Chambre d'améliorer la position des facteurs des postes.