

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 FÉVRIER 1885.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes
pour l'exercice 1885 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de budget du Ministère des Travaux publics, présenté par le cabinet précédent, pour l'exercice 1885 (tableau VII du budget général de l'État), comprenait des crédits pour un ensemble de . . . fr. 91,961,588

Comparativement au budget de 1884, l'augmentation proposée était de . . . fr. 1,101,908

Par suite de modifications ministérielles, ce Département a pris le nom de Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

Ce nom répond mieux aux attributions que lui a laissées le transfert de l'administration des ponts et chaussées à un autre Département.

Le nouveau Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, en revisant les prévisions de dépenses pour l'exercice de 1885, a réduit le crédit total à . . . fr. 89,037,594
soit une diminution de . . . fr. 2,923,994

(1) Budget, n^o 3, VIII.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. VERWILGHEM, BEECKMAN, OSY, BOCKSTAEL, SNOY et T'SERSTEVENS.

L'augmentation première proposée pour 1885 se répartissait comme suit :

	1884.	1885. .	DIFFÉRENCE	
			EN PLUS.	EN MOINS.
Administration centrale.	354,350	340,250	"	12,100
Chemins de fer	74,350,545	74,871,731	541,186	"
Postes et Télégraphes.	12,559,265	12,839,547	280,082	"
Marine	3,476,245	3,768,985	292,740	"
		TOTAUX . . .	1,114,008	12,100
		AUGMENTATION . . .	1,401,908	

Les allocations modifiées des différents services du budget soumis à la Législature se trouvent résumées dans ce tableau récapitulatif :

	CRÉDITS		DIFFÉRENCE		
	demandés au projet de budget primitif.	demandés au projet de budget révisé.	EN PLUS.	EN MOINS.	
Administration centrale.	342,250	342,250	"	"	
Chemins de fer	74,871,731	72,063,420	"	2,808,311	
Postes et Télégraphes.	12,839,547	12,904,464	65,117	"	
Marine	3,768,985	3,588,185	"	180,800	
Commissions, pensions, traitements de disponibilité, dépenses imprévues, secours.	139,275	139,275	"	"	
	TOTAUX . . .	91,961,388	89,037,594	65,117	2,989,111
		DIMINUTION . . .	2,923,994		

Les modifications proposées au budget sont d'une double nature; les unes sont des charges permanentes. Ce sont les augmentations de traitement aux fonctionnaires et employés des différents services.

Elles constituent l'accomplissement des promesses faites depuis longtemps, et encore renouvelées dans le projet du budget primitif du cabinet précédent.

Certains traitements inférieurs ont été augmentés, les salaires relevés, les indemnités rétablies en faveur des porteurs de télégrammes et autres petits employés.

Ces mesures ont été favorablement accueillies par le personnel de cette grande administration.

On peut affirmer qu'elles ont donné satisfaction à cette catégorie intéressante de fonctionnaires, employés et ouvriers dont la situation était précaire.

D'autre part, des réductions ont été opérées dans le personnel, par la suppression de quelques services.

Mais il est à remarquer que les réductions n'agiront que sur les budgets subséquents, au fur et à mesure de l'extinction des traitements d'attente accordés aux titulaires des services supprimés.

D'autres modifications, et ce sont les plus importantes, ne peuvent être considérées que comme des réductions temporaires. Elles s'appliquent, pour les chemins de fer, au service des voies et travaux et à celui de la traction et du matériel.

La note préliminaire du budget s'exprime à cet égard comme suit :

« L'état satisfaisant des voies et du matériel, la baisse assez sensible des
» prix des matières et des objets de consommation en général, la situation
» des approvisionnements et une meilleure utilisation des rails de remploi
» permettent d'apporter à ces deux catégories de dépenses d'importantes
» réductions. »

Pour la marine, elles consistent dans la diminution, à concurrence de 182,000 francs, de l'article 48, *subsidés*, par la suppression du crédit prévu au budget primitif pour la mise en service, en 1885, d'un aviso (équipage, combustible, etc.) destiné à la surveillance de la pêche dans la mer du Nord.

Nous aurons l'occasion de revenir sur la division des diverses modifications que nous venons d'indiquer, dans l'examen des services formant le budget.

C'est donc sur le budget ainsi modifié et réduit dans son ensemble au chiffre de 89,037,594 francs que la section centrale a eu à délibérer dans ses séances des 10 et 17 décembre 1884.

DÉPOUILLEMENT DES PROCÈS-VERBAUX DES SECTIONS.

Dans la 2^e section, un membre recommande l'étude de l'emploi des traverses métalliques là où les terrains présentent une solidité suffisante ; il fait remarquer que ce système est appliqué en Allemagne et il voudrait que le Gouvernement envoie dans ce pays des délégués chargés de s'en rendre compte.

Un autre membre voudrait connaître la raison pour laquelle en Belgique les poteaux télégraphiques sont en bois au lieu d'être en fonte, comme en Suisse, alors surtout que, dans notre pays, le bois est cher et la fonte à bas prix, à l'inverse de ce qui est en Suisse.

Un troisième membre signale l'état de vétusté dans lequel se trouvent les voitures circulant sur les petites lignes et notamment celles des trains de banlieue.

Dans la 3^e section, un membre recommande à la section centrale d'insister auprès du Ministre des Chemins de fer pour qu'il soit mis fin à

(¹) Voir Collection du bureau, n° 1974.

l'abus très répandu qui consiste à placer sur les lignes desservant les contrées flamandes des employés incapables de donner en flamand aux voyageurs les explications dont ceux-ci pourraient avoir besoin.

La 4^e section réclame un autre contrôle pour les coupons délivrés pendant le trajet. Elle désire aussi connaître quelles sont les intentions du Gouvernement en ce qui concerne le repos du dimanche et demande en quoi consiste l'économie du chef de voies et travaux (chapitre II et chapitre III). Elle émet l'avis que l'économie ne peut porter sur l'entretien même de la voie.

Le même avis est exprimé dans la 6^e section.

Toutes les sections adoptent le projet de budget à l'unanimité de leurs membres présents, sauf la 3^e où un membre s'abstient.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE DU PROJET DE BUDGET.

Dans sa séance du 10 décembre, après l'analyse des procès-verbaux des sections, la section centrale a décidé de poser au Gouvernement diverses questions qui se rapportent :

1^o A l'abandon de l'exploitation des chemins de fer à l'industrie privée ;
2^o A l'abandon du service de l'entretien du matériel à l'industrie privée (service assuré aujourd'hui par les ateliers de l'administration) ;

3^o A l'adjudication publique, à titre d'essai, de l'entretien de certaines voies ferrées de l'État.

Des questions d'un ordre moins général sont posées au Ministre :

Relativement au contrôle de l'administration sur l'emploi des charbons ;
Aux inconvénients résultant aujourd'hui, pour les voyageurs et le matériel, de l'usage du frein Westinghouse ;

A l'emploi de traverses métalliques pour les voies ferrées là où les terrains présentent une solidité suffisante ;

A l'emploi de la fonte au lieu de bois pour les poteaux télégraphiques.

Enfin quelques demandes de renseignements sont adressées au Gouvernement au sujet des intentions de celui-ci concernant le repos du dimanche et sur ce qui a été fait à cet égard ;

Au sujet de l'extension que le service téléphonique a prise et des résultats obtenus, notamment sans ses rapports avec le Département des Chemins de fer ;

Du règlement définitif des conditions du rachat par l'État du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam.

La première série des questions qui viennent d'être indiquées concerne l'abandon par l'État de l'exploitation du réseau des chemins de fer à l'industrie privée.

Cette proposition est due à l'initiative de la section centrale, au sein de laquelle une discussion s'est élevée sur ce problème tant de fois posé et débattu.

Dans l'opinion de certains membres, l'État agirait sagement en abandonnant l'exploitation des chemins de fer à une compagnie. Ils croient que le Trésor réaliserait de cette façon un bénéfice très considérable.

Les avantages de l'abandon de cette exploitation à l'industrie privée seraient, à leur avis, nombreux et décisifs. Son premier effet serait de débarrasser le Gouvernement d'une charge et d'une responsabilité fort lourdes, et de restreindre l'action de l'État dans un sens favorable à la liberté, puisque l'intervention du pouvoir ne se justifie que lorsque l'initiative privée fait défaut ou se trouve impuissante à servir, comme il convient, l'intérêt général.

Or, loin de se trouver impuissante à entreprendre et à gérer l'exploitation des railways, l'industrie privée a démontré par des faits irrécusables que, sous bien des rapports, et moyennant quelques précautions à prendre lors des concessions, elle est supérieure à l'État, dans l'accomplissement de cette mission, partout où on a voulu la lui confier. Il suffit de citer l'exemple de l'Angleterre. On peut ajouter celui de la France, où l'industrie privée a su se concilier la faveur du public, au point, qu'il y a moins de deux ans, les partisans du rachat des chemins de fer n'ont pu faire triompher leur système devant la législature de ce pays.

L'abandon de l'exploitation officielle mettrait fin à cette erreur économique qui consiste à faire payer par tous, à l'aide de l'impôt, des services dont tous profitent peut-être, à quelque degré, mais fort inégalement.

Il réveillerait l'initiative individuelle et restreindrait la tendance au fonctionnarisme, — dangereuse pour la liberté civile d'une nation comme pour la stabilité des gouvernements.

A un autre point de vue, cet abandon a été préconisé en section centrale. L'autorité n'agit que par des agents, dont l'intelligence et l'initiative ne sont pas aussi vivement stimulées que chez les individus, rendus plus clairvoyants et plus appliqués par l'effet de leur intérêt propre. « S'agit-il d'une » économie quelconque, dit un économiste distingué, l'action de l'État est » plus chère que celle de l'industrie privée... Car si l'esprit de corps, le » devoir et le désir d'avancer peuvent stimuler les fonctionnaires, ces stimu- » lants ne peuvent remplacer l'énergie de l'intérêt personnel excité par » l'espoir du gain et la crainte des pertes. »

L'expérience confirme cette assertion, et les faits qui seront cités plus loin en ce qui concerne notre pays, ont assez de force pour autoriser la conclusion qu'une compagnie exploiterait notre réseau national avec une notable économie dont l'État pourrait partager les fruits par le prix de sa concession.

Le Trésor public bénéficierait de ce chef d'une somme considérable, sans faire perdre au public les avantages de l'exploitation par l'État.

Il va sans dire, en effet, que celui-ci aurait soin de ne point abdiquer entre les mains des concessionnaires ses droits de surveillance pour tout ce qui concerne la sécurité, la célérité, le confort, la fréquence des transports, et qu'il se réserverait d'intervenir pour l'établissement ou la modification des tarifs, chaque fois que l'intérêt du public pourrait l'exiger.

Telles sont, parmi beaucoup d'autres, les raisons exposées en section centrale en faveur de l'affermage de nos voies ferrées.

Sans examiner la valeur de ces arguments et sans reproduire ici les

arguments auxquels les partisans du monopole de l'État peuvent avoir recours, il faut constater que, dans notre pays et dans l'état actuel des choses, l'abandon complet de l'exploitation de nos chemins de fer à l'industrie privée rencontrerait des difficultés pratiques presque insurmontables. L'État a concentré les lignes à la demande du commerce belge et il n'est pas contestable que ce système a donné au pays des avantages réels au point de vue spécial des tarifs.

La concentration des chemins de fer entre les mains de l'État est une force économique pour notre industrie qui soutient une grande lutte contre des nations puissantes, ayant de vastes étendues territoriales et dont la politique protectionniste tend à écarter nos produits de leurs marchés. On peut donc se demander si l'organisation complète de notre réseau ne s'oppose pas à une combinaison qui jetterait un trouble profond dans le pays.

Toutefois, si le principe de l'exploitation privée ne semble pas près de recevoir une application si radicale, il pourrait pourtant conduire à des réformes heureuses et fécondes en bons résultats pour nos finances. Ainsi, on pourrait soumettre à l'étude des hommes compétents le projet de cession à l'industrie privée du service de traction, l'État conservant les tarifs, la direction et le contrôle.

Une cession partielle de l'exploitation serait également de nature à amener une notable économie. Il peut être utile sans doute que l'État conserve les lignes internationales et celles qui aboutissent à nos grands centres de populations. Mais peut-on considérer comme ayant le même caractère d'utilité générale l'exploitation par l'État des lignes secondaires, ne constituant que des affluents de transports au réseau principal. N'y aurait-il pas avantage pour le Trésor à affermer ces lignes, formant des tronçons séparés, souvent isolés, en culs-de-sac, à des exploitants qui y appliqueraient les principes d'une sage économie en rapport avec le produit ?

Le public n'aurait rien à y perdre, si l'État fait la concession sur la base des tarifs arrêtés pour son réseau.

La section centrale pense que, dans les limites qui viennent d'être indiquées, on s'adresserait avec fruit à l'industrie privée.

Quant à l'exploitation des grandes lignes par l'État, elle semble devoir être maintenue. Mais ce maintien n'exclut pas les conditions d'une exploitation économique, et même, si l'on oublie pour un instant « les maladies inévitables, fatales, dont tous les établissements de l'État sont affectés⁽¹⁾ », il faudrait croire que l'État se trouve, au point de vue des économies réalisables, dans une situation privilégiée.

Il jouit en effet d'un crédit illimité ; il peut opérer sur de grandes quantités, par conséquent à bas prix ; ses agents peuvent être moins rétribués que dans les sociétés privées, parce que l'État offre des conditions de stabilité et des avantages sérieux dans la pension qu'il leur accorde.

(¹) CH. COQUELIV, *Chemins de fer et canaux*.

Il devrait donc fournir un exemple d'exploitation à bon marché. Et cependant il est loin d'en être ainsi. On s'en convaincra en consultant le compte rendu des chemins de fer belges pour 1883.

L'État belge a exploité en 1883 :

2,895 kilomètres ayant donné une recette brute, par kilomètre exploité,	de. fr.	40,014 34
La dépense a été de		24,017 67
Excédant de recette	fr.	15,993 67

Le coefficient de la dépense et la recette est donc de 59.98 p. %.

Les compagnies belges privées ont exploité :

1,472 kilomètres ayant donné une recette brute, par kilomètre exploité,	de. fr.	27,324 39
La dépense brute a été de		14,882 77
Excédant de recette	fr.	12,441 62

Le rapport proportionnel de la dépense d'exploitation au total général des recettes est donc de 54.47 p. %.

Remarquons, à l'appui de cette comparaison, que les compagnies ne jouissent pas des nombreux avantages de l'État, et notamment des réductions de charges, par l'exemption des contributions, taxes et patentes.

D'autre part, l'objet même de leur exploitation se trouve dans des conditions plus défavorables.

D'abord, leurs lignes ne forment pas un réseau complet, leur exploitation est divisée; ensuite, la proportionnalité de leurs frais est plus élevée à raison de la moindre étendue des lignes.

Malgré tout cela, pour des recettes inférieures ramenées dans leur ensemble au kilomètre exploité, les compagnies ont une avance sur l'État dans le coefficient d'exploitation et le chiffre des bénéfices.

Cette différence est considérable, même en tenant compte des conditions d'une exploitation plus confortable que l'on veut bien reconnaître à l'État. En la réduisant à la moitié, nous trouvons encore un écart de 4,500 francs par kilomètre exploité, ce qui ferait un chiffre important d'économies à réaliser par l'État belge.

Si nous comparons cette situation avec celle des compagnies étrangères qui ont une grande similitude avec notre réseau, nous trouvons la même différence en faveur de l'exploitation privée. Ainsi la Compagnie des chemins de fer du Nord français, dans un relevé des résultats probables de l'exercice 1884, accuse pour 1883, une dépense d'exploitation s'élevant à 53 p. % des recettes, et pour 1884 on peut espérer revenir à 52 p. %, par suite des économies très importantes que la Compagnie a poursuivies, tant au point de vue du personnel que sur le service des trains et des réparations.

Le personnel du service de l'État a-t-il subi des réductions de quelque importance ? L'exposé des observations au budget ne nous les indique pas.

La section centrale est unanimement d'avis que le personnel est trop nombreux et qu'il y a lieu d'y opérer des réductions notables.

Ici encore l'État pourrait profiter de l'exemple que donne l'industrie privée.

Lors de la session ordinaire de 1883, on a présenté à la Chambre le relevé comparatif du personnel et des rouages administratifs des chemins de fer de l'État belge d'une part, et de la Compagnie du Nord français (1) et Nord belge, d'autre part, deux exploitations portant sur des lignes sensiblement équivalentes.

Pour ne parler que des directions, ce relevé, fait pour 1881, accuse pour ladite compagnie trois divisions : celle de l'exploitation, celle de la traction et du matériel, et celle des travaux, voies et surveillance. Pour l'État belge, nous y trouvons indiquées : une direction supérieure composée de cinq administrateurs et cinq inspecteurs généraux, ainsi que sept directions, divisées comme suit : 1° voies et travaux ; 2° constructions nouvelles ; 3° exploitation ; 4° traction ; 5° matériel de transport ; 6° contrôle des recettes ; 7° contrôle des matières.

Quant au nombre des fonctionnaires supérieurs et autres, pour les directions et les services de surveillance, la Compagnie en compte 195 et l'État belge 751 !

Ces chiffres ont leur éloquence et n'ont pas été sérieusement contestés. Ils suffisent pour nous permettre d'affirmer qu'en matière de personnel il y a du superflu, et que les rouages du Département des Chemins de fer sont beaucoup trop compliqués.

La section centrale, en exprimant cette conviction, n'a pas la crainte de voir le travail moins bien fait par suite d'une réduction du personnel.

Elle estime, au contraire, que si l'on réduit le nombre de fonctionnaires et d'employés à un chiffre qui répond aux besoins réels, le sentiment de la responsabilité recevra un nouveau stimulant, et chaque membre du personnel, devenu plus maître dans sa sphère, s'acquittera de sa besogne avec plus de zèle.

Pour prendre un exemple dans le service de la surveillance, le surcroît de fonctionnaires a pour résultat que l'un fonctionnaire se repose sur l'autre ; là où trop de monde contrôle, rien n'est bien contrôlé.

Il va sans dire que cette réforme, pour produire tous ses fruits, devra marcher de pair avec une combinaison qui assurera au personnel une augmentation de traitement. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce point important dans la suite de ce rapport.

L'administration a été quelque peu réduite par une nouvelle répartition des districts, qui a amené la suppression de deux directions. Un ordre de

(1) Discours de M. Scailquin, 6 juin 1883.

service a réparti de nouveau les services actifs de la direction et de la traction et du matériel, et réglé les modifications entraînant avec elles la suppression des services, séparés jusque-là, du combustible, de l'éclairage et du chauffage et du service du chauffage des trains.

Mais ces mesures n'ont pas une bien grande importance, et l'on ne peut les accueillir que comme un premier pas dans les réformes nécessaires pour amener la simplification des rouages compliqués et coûteux de l'administration des chemins de fer de l'État.

C'est de cette réforme que se préoccupent tous ceux qui désirent conserver à l'État l'exploitation des chemins de fer.

Les observations présentées dans les sections lors de l'examen du budget, ainsi que les discussions au sein de la section centrale s'inspirent de cette idée de *l'exagération des dépenses*. Les questions posées au Gouvernement, et que nous faisons suivre, indiquent cette tendance et la recherche des améliorations et des économies qui, tout en assurant le service important de notre railway national, ne constituent pas le Trésor en perte, mais fassent de nos voies ferrées ce qu'elles doivent être : une source de bénéfices pour l'État.

Voici les questions posées au Gouvernement au sujet de l'abandon, complet ou partiel, de l'exploitation des chemins de fer ou de certains détails de cette exploitation à l'industrie privée.

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

L'État serait-il disposé à abandonner l'exploitation des chemins de fer, moyennant des conditions déterminées, à des compagnies qui offriraient de s'en charger?

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

Il n'est pas possible de donner une réponse catégorique à une question aussi complexe, conçue en termes aussi généraux.

La question de la remise du chemin de fer de l'État à l'industrie privée a été posée depuis longtemps dans les Chambres. Mais dès 1856 et à chaque fois qu'une opinion favorable à cette thèse a été exprimée, elle a rencontré d'énergiques adversaires.

C'est ce que rappelle l'auteur d'un travail publié au commencement de l'année 1883, sous le titre de : « *L'exploitation des chemins de fer par l'État, par Ed. L.* », travail se terminant par les observations suivantes :

« Il est un fait qui ne saurait être contesté ; c'est que depuis bien des années, »
 « la thèse de la cession de nos chemins »
 « de fer à l'industrie privée n'a plus »
 « trouvé de partisans dans nos Chambres. »
 « On pourra signaler des vices, des

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

Le Département des Chemins de fer ne partagerait-il pas l'idée qu'il serait utile de mettre en adjudication publique à titre d'essai, l'entretien de certaines sections de la voie ferrée de l'État, et notamment de la section de l'Amblève, qui est sur le point de s'ouvrir?

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

» imperfections dans l'organisation de cet
 » important service, des améliorations à
 » y introduire, des progrès à réaliser.
 » Tout cela est possible; — mais ce qui
 » ne l'est plus, c'est que, au rebours des
 » idées qui se font jour dans d'autres
 » pays, et alors que l'État a déjà repris
 » tant de voies ferrées autrefois concédées,
 » on songe sérieusement, aujourd'hui, à
 » proclamer sa déchéance, son impuis-
 » sance, son incapacité, et à livrer à l'in-
 » dustrie privée, l'exploitation de ce puis-
 » sant facteur de la richesse publique.
 » que lui commandent de conserver en
 » son pouvoir les plus sérieuses considéra-
 » tions d'intérêt économique et national. »

Il est à peine besoin de rappeler ici combien de fois le Gouvernement a été sollicité de compléter aussitôt que possible l'œuvre de la concentration des chemins de fer entre les mains de l'État.

L'entretien des voies ferrées de l'État par entreprise embrassant tout ce qui constitue le railway (voies proprement dites, bâtiments, talus, ouvrages d'art, etc., etc.) présenterait des dangers sérieux au point de vue de la sécurité de la circulation des trains.

Un entrepreneur se préoccuperait, en effet, avant tout de ses intérêts, d'où il pourrait résulter pour l'administration, outre le risque de compromettre la sécurité des voyageurs, l'obligation de travailler d'office et de dépenser ainsi des sommes peut-être même supérieures à celles que coûte l'entretien tel qu'il se pratique actuellement, c'est-à-dire, en temps opportun et selon les exigences de la situation.

L'administration met en adjudication publique tous les travaux d'entretien et autres qui en sont susceptibles, ainsi que les fournitures de matériel et de matériaux

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

REponses DU GOUVERNEMENT.

à mettre en œuvre, et elle ne fait exécuter en régie que les catégories de travaux qui l'exigent absolument.

La question a déjà été soulevée plusieurs fois; elle l'a été en dernier lieu par M. le rapporteur de la section centrale chargée de l'examen du budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1884.

Une question analogue a été faite au sujet de l'entretien du matériel. Nous la rencontrerons plus loin.

Un membre de la section centrale a émis l'avis qu'il faudrait placer à la tête de l'administration un homme responsable, un directeur général, dont l'énergie et la volonté se feraient sentir dans toute l'administration. Cette idée, séduisante au premier abord, n'a pas paru suffisamment pratique. Ce directeur général serait en réalité le Ministre, lequel ne serait plus qu'un figurant inutile.

D'autre part, il serait difficile de déterminer la nature et les limites de cette responsabilité. Enfin l'idée ne semble pas s'harmoniser parfaitement avec notre droit public qui ne connaît de responsable que le Ministre.

La section centrale a émis le vœu de voir le Département des Chemins de fer tenir la main à ce que le matériel roulant soit mieux utilisé, de façon qu'il n'y ait pas exubérance de voitures affectées régulièrement au service normal de l'exploitation. Cette observation s'applique tant aux voitures de voyageurs qu'aux chargements incomplets des marchandises et à la durée pendant laquelle on laisse séjourner les wagons dans les stations.

Dans la pensée de la section, cela n'empêche nullement qu'il y ait des réserves prêtes pour les cas extraordinaires, par exemple pour la saison d'hiver, lorsque les transports de charbons sont abondants, comme pour l'époque où la fabrication du sucre de betteraves est dans toute son activité.

La section centrale engage le Gouvernement à éviter les passages à niveau partout où des lignes nouvelles sont en construction, et à les supprimer autant que possible partout où il en existe.

Elle insiste également sur l'observation faite à la troisième section concernant les employés attachés aux lignes desservant les contrées flamandes et incapables de donner en flamand aux voyageurs les explications dont ceux-ci peuvent avoir besoin. Ce grave abus est encore très répandu,

malgré des assurances contraires souvent répétées. Il faut de toute nécessité que le Gouvernement s'applique à l'extirper le plus tôt possible.

Il y va de l'honneur national de ne point souffrir plus longtemps que la population flamande doive voyager chez elle comme en pays étranger.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

Admis sans autres observations que celles qui sont comprises dans les considérations générales.

CHAPITRE II.

CHEMINS DE FER.

Voici la question posée au Gouvernement au sujet de la reprise du chemin de fer Anvers-Rotterdam.

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

L'État est-il tombé d'accord avec le Grand-Central sur les conditions *définitives* du rachat du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam, tant en ce qui concerne la reprise définitive du matériel que pour la fixation du montant de la valeur de la ligne.

N'y a-t-il pas encore de solution quant aux complications qui se sont élevées à propos de l'exercice du droit de rachat que le Gouvernement s'est réservé?

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

L'État n'est pas encore d'accord avec l'administration du Grand-Central sur les conditions définitives du rachat du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam.

A l'occasion du rachat de la concession de la ligne de Lierre à Turnhout, les tribunaux ont été appelés à se prononcer sur la question de savoir si le prix tel qu'il résulte de l'application de la clause du cahier des charges relative au rachat comprend ou ne comprend pas le matériel d'exploitation.

La décision a été contraire aux conclusions prises au nom de l'État.

Malgré cet échec, il ne semble pas qu'il y ait lieu d'abandonner la question. Il résulte de l'examen détaillé de l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 10 juillet 1882, que tous les arguments développés par le Gouvernement n'ont pas été rencontrés et réfutés. A raison de l'importance considérable que cette affaire peut présenter vis-à-vis d'autres sociétés concessionnaires, il est désirable d'épuiser complètement le débat judiciaire.

Mais avant de le reprendre à l'occasion du rachat du chemin de fer d'Anvers-

Rotterdam, il est indispensable de connaître l'opinion du Gouvernement des Pays-Bas.

Aux termes de l'article 15 de la convention internationale du 31 octobre 1879 relative à l'amélioration du canal de Gand à Terneuzen et au rachat de la ligne d'Anvers à Rotterdam, le Gouvernement belge doit prendre les dispositions nécessaires pour assurer l'entrée en possession du chemin de fer par les deux Gouvernements et faire toutes les diligences nécessaires pour la détermination du prix du rachat.

La clause du rachat étant textuellement la même dans le cahier des charges de la concession néerlandaise et dans celui de la concession belge, la question du matériel se présente pour les deux pays dans des conditions identiques.

Il convient donc, dans l'intérêt de l'action que le Gouvernement belge intenterait pour son propre compte, que les tribunaux soient saisis en même temps de la question du matériel de la partie néerlandaise.

La situation a été exposée au Gouvernement néerlandais et dès que celui-ci aura fait connaître son avis, le Gouvernement belge appréciera s'il y a lieu de s'adresser de nouveau au pouvoir judiciaire pour obtenir une solution conforme à celle du tribunal de Turnhout, qui avait donné gain de cause à l'État, et que l'arrêt précité de la cour d'appel a réformé.

En ce qui concerne le montant de la valeur de la ligne, l'administration du Grand-Central a remis, dans le courant du mois d'octobre 1885, les comptes établissant, d'après elle, le prix du rachat des sections reprises par les deux Gouvernements.

La commission chargée de la vérification

de ce travail n'a pas encore terminé ses opérations, qui comportent l'examen d'un grand nombre de questions et le dépouillement des pièces de comptabilité relatives à sept années d'exploitation.

Cette vérification est d'autant plus compliquée que, par suite de la fusion de la ligne d'Anvers à Rotterdam avec les autres lignes du réseau du Grand-Central belge, les recettes et les dépenses annuelles concernant spécialement cette ligne n'ont pas été établies divisément.

Il a donc fallu procéder au partage de certaines catégories de recettes et de dépenses communes à plusieurs sections pour déterminer la part afférente aux lignes reprises.

Les bases adoptées à cet effet par l'administration du Grand-Central belge ne paraissent pas à l'abri de critiques; d'autre part, les comptes comprennent des éléments qui semblent devoir en être éliminés.

Le Gouvernement belge aura à se mettre d'accord avec celui des Pays-Bas sur les observations à présenter à cet égard à l'administration du Grand-Central belge pour obtenir la rectification des comptes, qui sera, au besoin, poursuivie judiciairement.

La section centrale exprime le regret qu'un arrangement à l'amiable ne soit venu mettre un terme à toutes ces difficultés et croit devoir admettre la réponse du Gouvernement avec cette rectification que le principe n'est point engagé, attendu que pour la plupart des compagnies concessionnaires la question de reprise du matériel est réglée.

SECTION 1^{re}. — SERVICES COMMUNS.

ART. 9. *Matériel et fournitures de bureau pour tous les services.*

La section centrale est d'avis que de sérieuses économies pourraient être réalisées sur cet article. Elle croit qu'il y a beaucoup à faire dans ce sens, et pense qu'il faudrait mettre à l'étude la révision des imprimés trop chargés et trop compliqués.

SECTION II. — VOIES ET TRAVAUX.

ART. 15. *Billes, rails et accessoires ; matériel fixe tenant à la voie.*

La section centrale a posé au Gouvernement la question que nous faisons suivre avec la réponse.

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

Quelle est l'opinion du Gouvernement sur les avantages de l'emploi des traverses métalliques là où le terrain présente une solidité suffisante? Ce système est appliqué avec fruit en Allemagne et il serait à désirer que le Département des Chemins de fer envoie dans ce pays des délégués chargés de se rendre compte de ce système.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

Depuis plusieurs années, le Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes s'est préoccupé de la question des traverses métalliques. Il a pris des renseignements auprès des principales compagnies qui en font usage et il a fait lui-même des essais du système qui lui paraissait le meilleur.

Ces essais n'ont point donné de bons résultats; ils ont été faits sur une très vaste échelle et sur différents points du réseau.

La question des traverses métalliques n'est, cependant, pas abandonnée; l'administration des chemins de fer a envoyé, au commencement de cette année, plusieurs de ses ingénieurs en Allemagne, pour s'enquérir, sur les lieux, des résultats obtenus dans ce pays; une deuxième délégalion vient de partir, il y a quelques jours.

Le rapport fourni par les premiers de ces ingénieurs n'a point été favorable; il conclut à l'abandon des traverses métalliques sur le réseau de l'État.

Il existe en Angleterre une voie sur traverses métalliques, dites du système Webb, dont les principaux éléments sont en acier et qui, paraît-il, donne de bons résultats mais offre l'inconvénient de nécessiter l'emploi de coussinets avec coins en bois. L'administration surveille, néanmoins, de près les essais qui se font de ce système.

SECTION III. — TRACTION ET MATÉRIEL.

ART. 20. *Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois.*

M. le Ministre, répondant à une demande de la section centrale, lui a

fourni les renseignements suivants au sujet du contrôle du charbon consommé.

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

Quel contrôle le Gouvernement exerce-t-il sur la réception et sur l'emploi du charbon consommé par le chemin de fer de l'État ?

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

Les charbons sont reçus au charbonnage même, sous la responsabilité de l'ingénieur chef de service de la traction (sur le district duquel le charbonnage est situé) et de l'ingénieur chef de service des approvisionnements. Le chef de la station à laquelle la houillère est raccordée intervient, pour la pesée des wagons.

L'administration reçoit par jour ouvrable, environ 250 wagons de 10 tonnes de charbon. Ces fournitures sont faites par une cinquantaine de houillères différentes.

Il n'est donc pas possible aux chefs de service de la traction et des approvisionnements d'assister eux-mêmes à toutes les réceptions.

Ils sont représentés aux charbonnages soit par un fonctionnaire technique soit par un « agent réceptionnaire ».

Ce dernier est généralement un ancien contre-maitre ou un ancien machiniste-instructeur, expert en matière de charbons.

Les chefs de service et leurs adjoints surveillent les réceptions; ils s'assurent, par des visites faites à l'improviste, si l'agent réceptionnaire est à son poste et s'il remplit consciencieusement sa mission.

Lorsque les charbons sont reçus, ils sont facturés aux dépôts chargés de les mettre en consommation. Le chef de dépôt ne délivre le charbon au machiniste qu'en échange de coupons indiquant la quantité de combustible que le machiniste prend sur son tender.

Le chef de dépôt est responsable du charbon qui lui est facturé; il en justifie la délivrance par la production des coupons.

Les écritures du dépôt et les quantités en magasin sont vérifiées périodiquement par les fonctionnaires du contrôle.

ART. 21. *Entretien, réparation et renouvellement du matériel.*

La section centrale a été d'avis que l'abandon de l'entretien du matériel à l'industrie privée offrirait des avantages sur le système actuel.

A la question qui lui a été posée sur ce point, M. le Ministre a répondu ce qui suit :

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

Le Gouvernement s'est-il occupé de la question soulevée l'année dernière en section centrale et au Sénat concernant l'abandon à l'industrie privée du service de l'entretien du matériel des chemins de fer, aujourd'hui confié aux ateliers de l'administration et qui entraîne, dans l'état actuel des choses, à des dépenses excessives?

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

L'expérience a démontré que la réparation des locomotives par l'industrie privée constitue une opération onéreuse au double point de vue du coût et de la qualité ;

1° Au point de vue du coût :

Un fait récent est encore venu corroborer cette manière de voir : une tentative faite dans le courant du présent exercice, en vue de remettre à l'industrie privée la réparation de treize locomotives, a complètement échoué par suite des exigences des constructeurs, lesquelles se sont trouvées en moyenne de plus de 58 p. % au-dessus des évaluations établies par nos ateliers.

Il est à remarquer que dans ces dernières années, les moyens d'action des ateliers de l'administration se sont beaucoup accrus. Des appareils nouveaux et perfectionnés ont été acquis, en vue d'accélérer et d'améliorer le travail mécanique, tout en diminuant le prix de revient.

L'obtention de ce résultat a, du reste, été facilitée dans une notable mesure par l'esprit d'émulation que la création récente de plusieurs ateliers centraux a développé dans le personnel ouvrier ;

2° Au point de vue de la qualité :

La statistique a établi que les locomotives réparées dans l'industrie privée ne se sont généralement pas aussi bien comportées en service que les machines réparées dans les ateliers de l'administration.

Cela s'explique, du reste, par ce fait que les ouvriers de l'industrie, habitués à construire des machines neuves, ne possèdent pas les aptitudes spéciales que l'on rencontre chez nos ouvriers, dont la spé-

cialité consiste précisément dans la réparation à effectuer au matériel en service courant.

Au surplus, l'administration s'adresse à l'industrie privée dans toute la mesure du possible et chaque fois que les travaux à exécuter peuvent faire pratiquement l'objet d'une adjudication régulière. C'est ainsi, par exemple, que, lorsque la réparation d'une locomotive exige le remplacement de la chaudière par une chaudière neuve, la construction de celle-ci est mise en adjudication publique. Tel est actuellement le cas pour cinq locomotives en réparation dans nos ateliers centraux.

En ce qui concerne le matériel de transport, il a été reconnu qu'il n'était pas possible de confier à l'industrie toutes les réparations des véhicules, indistinctement. Il a été décidé qu'on ne lui remettrait que les véhicules exigeant une réfection partielle, suffisamment importante.

On a ainsi écarté le renouvellement des caisses de wagons ouverts qui n'exige que des frais de main-d'œuvre très minimes, et on s'est arrêté au remplacement des caisses des voitures, des wagons fermés et des wagons cavaliers.

Comme application de ce programme, on a mis en adjudication, le 26 novembre dernier, le remplacement de vingt-cinq caisses de wagons cavaliers ; et l'on compte procéder de la même manière pour la confection de vingt caisses de voitures et leur montage sur chassis anciens ainsi que pour la fourniture de vingt-quatre caisses de wagons cavaliers et trois caisses de wagons fermés.

La réponse du Gouvernement ne paraît pas devoir terminer le débat. Elle donne lieu à plus d'une observation. L'exemple cité relativement à la réparation des locomotives est loin d'être décisif. Si les ateliers des constructeurs ne sont pas outillés pour effectuer les réparations, c'est apparemment parce qu'ils n'ont pas à en faire. En effet, les chemins de fer sont absorbés par l'État, et chaque compagnie a son atelier de réparations. Si les ateliers

de construction privés avaient du travail en perspective, ne les verrait-on pas s'outiller, et ne pourrait-on espérer que bientôt, grâce à la concurrence, les travaux d'entretien atteignent leur maximum de perfection et de bon marché tout à la fois ?

Il se conçoit que pour une première occasion les ateliers privés aient demandé un prix plus élevé que l'estimation des ateliers. Cela peut tenir à plusieurs causes ; les ateliers privés n'étaient-ils pas à ce moment surchargés d'ouvrage ? N'y a-t-il pas eu de l'imprévu, comme cela arrive souvent, dans le démontage des locomotives à réparer ?

D'ailleurs l'écart entre le coût de ces ouvrages et l'évaluation des ateliers de l'État a une cause fort simple, que nous allons rappeler. Ce n'est pas la première fois que la section centrale, chargée de l'examen du budget des chemins de fer, adresse cette question au Gouvernement. Ce n'est pas la première fois non plus que celui-ci fait la réponse que nous venons de reproduire. Déjà en 1883, M. le Ministre des Travaux publics répondit « que l'expérience » avait démontré que les réparations dans l'industrie privée constituaient une » opération onéreuse au double point de vue de la dépense et de la qualité ».

Mais on démontra au Sénat, dans des observations qui emportèrent en quelque sorte l'approbation du Ministre lui-même dans le cours de la discussion, que l'allégation du Département n'était pas exacte, et ne pouvait l'être. Aussi, n'est-ce point sans surprise que la section centrale a reçu une réponse identique à celle de 1883 et ne tenant aucun compte de la discussion qui en a démontré le mal fondé.

En effet, à la séance de la Chambre du 15 juin 1883, M. Olin, alors Ministre des Travaux publics, déclara « que la comptabilité en usage jusqu'ici (dans » les ateliers de l'État) n'avait rien d'industriel ; qu'elle manquait à la fois » de simplicité et de clarté, et qu'elle donnait de très fausses indications » relativement au prix de revient ».

A la séance du 25 juillet 1883, le Ministre revint sur cette idée : « Il s'agit » en premier lieu, disait M. Olin, de réformer complètement la comptabilité » de nos ateliers... Tout ce qui touche aux ateliers y est sujet à caution ; » point de clarté, point de vues d'ensemble, erreurs palpables, grossières, » dans certaines statistiques. »

Comment admettre qu'avec cette comptabilité il soit possible d'établir, avec sûreté, la dépense afférente aux ateliers de l'État ? Et si cette dépense est inconnue, comment fixer le prix de revient des réparations exécutées dans ces ateliers ?

Comment, enfin, admettre comme sérieuse l'évaluation faite par le personnel des ateliers des travaux de réparations confiés à l'industrie privée, pour en conclure que la rémunération, exigée par elle, ait été trop élevée ?

Le Ministre des Travaux publics annonçait, en 1883, que cette comptabilité serait réorganisée. Cette réforme, nous l'espérons, est sur le point d'être réalisée. On pourra savoir alors *dans quelle mesure* l'intérêt du Trésor exige que l'État ait recours à l'industrie privée pour l'entretien du matériel.

Quant à l'existence même de cet intérêt, la section centrale croit que les discussions des sessions précédentes l'ont suffisamment établie.

Mais, répond le Gouvernement, nos ateliers sont construits et outillés, occupant 8,000 ouvriers; ou on en a décrété de nouveaux; est-ce le moment de fermer ces établissements pour recourir à l'industrie privée?

La section centrale croit que l'existence des ateliers n'est pas une raison suffisante pour leur donner de l'extension; elle pense que ce n'est pas même une raison de les maintenir, s'il est démontré que l'exploitation en est onéreuse. Mais il n'est point nécessaire d'arriver à cette extrémité, et de fermer des établissements qui ont coûté si cher, — trop cher — à l'État.

On pourrait à titre transitoire constituer la *régie intéressée*, pratiquée avec succès dans des compagnies françaises. Rien ne s'opposerait à un essai immédiat de ce système. On louerait un atelier avec son outillage et l'on conviendrait d'un tarif de réparation, en donnant à l'exploitant l'entretien exclusif du matériel d'un district. Quoi qu'il en soit, la question des ateliers est importante, et sa solution ne peut tarder plus longtemps.

Une question a été posée au Gouvernement au sujet de l'emploi du frein Westinghouse. La voici avec la réponse :

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

On prétend généralement que la manière dont on emploie le frein Westinghouse en Belgique détériore singulièrement le matériel et la voie ferrée, sans compter les secousses désagréables qui en résultent pour les voyageurs.

Ne serait-ce pas le cas de porter un prompt remède à ce fâcheux état de choses dont le public se plaint et de faire examiner ce qui se passe sous ce rapport dans d'autres pays où les mêmes inconvénients ne sont pas signalés?

REPONSE DU GOUVERNEMENT.

Le ralentissement de la vitesse des roues d'un véhicule et la mise en contact des blocs de frein avec les bandages produits par l'action d'un frein ont pour conséquence inévitable l'usure de ces bandages et des rails sur lesquels ils glissent. Il est donc tout naturel que l'emploi du frein Westinghouse, qui agit sur toutes les roues d'un train, donne lieu à une augmentation de l'usure des bandages et des rails.

Mais ce frein n'a aucune action sur les autres parties du matériel, et on ne constate pas que depuis son emploi il y ait une augmentation dans les frais de réparation du matériel auquel il est appliqué.

Quant aux plaintes qu'a fait entendre le public, elles étaient fondées à l'origine de l'emploi du frein.

Le frein Westinghouse est un appareil qui exige du personnel appelé à le manier une grande habileté, qu'il ne peut acquérir que par la pratique. Beaucoup de trains sont encore dépourvus de cet appareil. Il en résulte que notre personnel n'est pas encore complètement familiarisé avec son emploi.

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

Mais la situation s'est beaucoup améliorée. Des soins tout particuliers ont été donnés à l'instruction du personnel; des conférences ont été organisées dans les ateliers par des agents expérimentés; des instructions ont été données pour régler l'emploi du frein, en tenant compte de la composition des trains; des parties défectueuses de l'appareil Westinghouse ont été remplacées.

Bref, on est actuellement sorti de la période de tâtonnements inhérente à la mise en service d'un appareil nouveau, période par laquelle ont passé toutes les compagnies qui font usage du frein Westinghouse.

On peut affirmer que sur celles de nos lignes où le frein Westinghouse est en service régulier depuis un certain temps, son emploi ne donne plus lieu à aucune plainte sérieuse. La situation s'améliorera encore quand tout notre effectif sera équipé et que nous serons ainsi débarrassés d'une des causes d'irrégularité les plus importantes.

Le travail de montage sera terminé dans le premier semestre de 1886, et nous nous trouverons alors dans des conditions absolument parfaites.

SECTION IV. — TRANSPORTS.

ART. 25. *Frais d'exploitation.*

La section centrale appelle l'attention du Gouvernement sur les abus auxquels le groupement des colis peut donner lieu.

Le transport des petites marchandises se fait actuellement aux clauses et conditions du livret réglementaire du 1^{er} octobre 1874, reproduisant, à part de légères différences, les dispositions d'un livret antérieur.

On peut affirmer que ces tarifs équivalent à peine aux frais d'exploitation. Dès lors, il est inadmissible qu'une partie considérable de la recette s'échappe au profit des particuliers qui s'interposent entre le public et l'administration. Or, c'est ce qui a lieu par le groupement des colis. Supposons que dix personnes aient à expédier dix colis de 5 kilogrammes.

Chacun à une distance de quinze lieues. Si elles expédient isolément leurs marchandises par chemins de fer, *comme il y a dix expéditions*, le Gouvernement perçoit :

10 fois la taxe fixe de fr. 0-50	fr. 5 »
10 fois les frais variables (expédition taxée au minimum de 10 kilogrammes) 100 kilogrammes	1 50
Ensemble.	fr. 6 50

Si elles remettent leurs colis à des tiers, comme il n'y a qu'une seule expédition, l'État perçoit : la taxe fixe.	fr. 0 50
Frais variables d'après poids total, soit 50 kilogrammes	0 75
Ensemble.	fr. 1 25

L'État perd donc à ce groupement. fr. 5 25
soit par colis fr. 0-525.

On le voit, cette espèce de *coulage de la recette*, érigée depuis longtemps en industrie régulière, n'est rendu possible que par la complication des tarifs et la division des frais en frais *fixes* et frais *variables*.

Ce sont ces tarifs qu'il faudrait simplifier, en leur donnant en même temps pour base unique les frais variables, pour faire rentrer au Trésor les sommes importantes que les dispositions actuelles permettent d'en détourner.

La question n'est pas nouvelle. Dès 1865, elle a fait l'objet d'un rapport de la commission permanente de l'industrie. En 1872, la réforme des tarifs fut encore sollicitée par de nombreuses pétitions adressées aux Chambres et émanant des chambres de commerce de Bruxelles, de Mons et d'Arlon, de la Société industrielle de Saint-Nicolas, de négociants de Bruxelles, Anvers, Charleroi, Saint-Nicolas, Nivelles, etc., etc. La commission de l'industrie fut saisie de ces pétitions et se montra favorable au tarif proposé par les pétitionnaires.

Ce tarif serait établi de la manière suivante :

1^o Expéditions transportées dans un rayon de dix lieues, 50 centimes pour un poids maximum de 20 kilogrammes, cette taxe progressant de 15 centimes par 10 kilogrammes.

2^o Expéditions faites à une distance de plus de dix lieues, 30 centimes pour un poids de 10 kilogrammes, cette taxe progressant de 30 centimes par 10 kilogrammes.

Les taxes indiquées comprendraient la remise à domicile.

Ce tarif, en abolissant les frais fixes et augmentant autant que possible les frais variables, les seuls réellement productifs, aurait le double résultat de diminuer la taxe et d'augmenter la recette. Indépendamment de la réduction des frais, si désirable pour le petit commerce, l'expédition des marchandises serait facilitée au public.

Les stipulations du tarif seraient simples et faciles à retenir, et rendraient possible l'emploi des timbres adhésifs, à appliquer soit sur les colis, soit sur la lettre de voiture. De cette manière, l'expédition d'un paquet, opération encore si compliquée et si difficile, se ferait avec la même facilité que l'envoi d'une lettre.

Au taux du tarif proposé, le groupement est encore possible, mais sans pouvoir fournir un aliment à l'industrie des messageries.

Celles-ci ne viendraient plus recueillir la grosse part des recettes qui reviennent à l'État.

Leur disparition aurait pour résultat de diminuer la proportion énorme d'objets avariés. Assez généralement, les tiers intermédiaires n'acceptent pas le transport des marchandises sujettes à coulage ou à des détériorations quelconques. L'administration, au contraire, est obligée de les accepter aux clauses et conditions de son livret, de telle manière que l'État reste seul chargé des transports dommageables.

En adoptant le tarif, le Gouvernement, il est vrai, devrait se charger de la prise et de la remise à domicile. Mais la mise en adjudication lui assurerait le service du camionnage à un prix réduit.

Pour toutes ces raisons, la section centrale, adoptant les conclusions du rapport de la section centrale chargée de l'examen du budget des Travaux publics pour l'année 1872, conclut à l'adoption de la réforme proposée, et engage le Gouvernement à en étudier sans retard la réalisation.

Un membre désire que l'attention du Gouvernement soit appelée sur la suppression du bureau des petites marchandises qui existait depuis longtemps au centre de la ville de Louvain. Cette suppression ne lui semble pas avoir donné lieu à une économie réelle, et présente des inconvénients au point de vue des intérêts du public.

La section centrale rattache à ces considérations les observations suivantes :

Les pertes et avaries, indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer, coûtent à l'État fr. 650,000
 On ne saurait être taxé d'exagération en portant le montant des pertes et avaries seules à fr. 500,000

Ce chiffre est considérable. Cependant, il ne représente pas, à beaucoup près, la somme totale des dommages que le chemin de fer cause à ses clients. Combien de fois, en effet, n'arrive-t-il pas que ceux-ci ne sont pas indemnisés du tout, et combien de fois n'oppose-t-on pas à leurs réclamations l'article 65 des conditions réglementaires, derrière lequel l'administration se retranche si souvent pour couvrir sa responsabilité? Au chiffre cité plus

haut, il y a lieu d'ajouter les dépenses qu'occasionnent les écritures, les correspondances, les enquêtes, les déplacements des fonctionnaires, etc.

C'est donc un fait avéré qu'il se commet, dans le transport des marchandises, un très grand nombre d'erreurs et d'irrégularités de toute espèce.

Il y a là une situation regrettable à plus d'un titre; car, indépendamment de la dépense dont se trouvent grevés, de ce chef, les frais d'exploitation du chemin de fer, on doit déplorer la déconsidération qu'une telle situation jette sur le personnel et les critiques qu'elle soulève, à bon droit, dans le public.

A quoi faut-il attribuer les erreurs et les irrégularités qui entraînent à des conséquences aussi fâcheuses?

Faut-il en rechercher la raison dans l'inapplication ou dans la défectuosité des règlements en vigueur, ou bien à l'une ou à l'autre de ces causes?

Probablement à toutes les deux.

Au cours de la discussion à laquelle cet objet a donné lieu, un membre de la section a signalé un système de comptabilité des marchandises introduit d'office dans l'une des principales gares de l'État, pour la manutention des articles de messageries et des charges incomplètes du tarif III.

Le défaut du système qui est aujourd'hui généralement en vigueur consiste dans l'absence d'un contrôle efficace, tant au départ qu'à l'arrivée. Les chargements et les déchargements des colis se font par le facteur, au moyen de feuilles de route.

Si l'on tient compte de la célérité que ces opérations réclament, du grand nombre de colis que, dans certains moments, il faut charger ou décharger à la fois, de la multiplicité des feuilles de route qu'il faut manipuler et mettre en rapport avec les colis à expédier ou à recevoir; si l'on ajoute que ce travail se fait souvent dans de détestables conditions, au grand air, ou dans des locaux dont les installations laissent à désirer, on concevra que des erreurs puissent aisément se produire et que les vérifications sont impossibles.

Dans ces conditions, quand un colis aura été égaré, avarié ou détourné, auquel des agents, par les mains de qui il a passé, pourra-t-on s'en prendre? Sur qui pourra-t-on faire peser la responsabilité?

Saura-t-on si le colis a été réellement chargé, s'il a été perdu, soustrait, avarié en route ou bien à l'arrivée? On se trouvera presque toujours dans le doute, et la perte ou l'avarie ne retombera point sur l'agent négligent, mais sur l'État ou bien sur l'expéditeur ou le destinataire de la marchandise.

Le remède à cet état de choses consiste dans l'organisation d'un contrôle sérieux, combiné de telle façon que les erreurs soient toujours constatées avant que le colis quitte la station d'embarquement, comme au moment où il arrive à la gare de débarquement. Ce résultat a été atteint, paraît-il, dans la station de Courtrai, à la suite de l'introduction du système de comptabilité dont il a été parlé plus haut.

Depuis la fin du mois de janvier 1883, l'administration n'a plus eu à

s'occuper des litiges provenant de cette station, alors que précédemment les contestations soulevées à l'occasion du service de la manutention des marchandises y étaient, comme partout ailleurs, fréquentes et presque interminables.

Depuis que les opérations afférentes à l'expédition des colis, comme celles que nécessitent le déchargement et la livraison des expéditions, sont soumises au double contrôle qui a été établi, les difficultés ont disparu. Ce contrôle s'exerce par le simple jeu des diverses opérations ; il est établi de façon que les agents, par les mains de qui les marchandises ou les documents passent, se contrôlent mutuellement sans être en rapport direct l'un avec l'autre : les annotations du peseur, du commis aux écritures, du facteur-chargeur et du facteur-classeur sont mises d'accord avant que la marchandise ne quitte la station soit au départ, soit à l'arrivée.

Telle est l'économie du système, qu'il est impossible d'exposer ici en détail. Ce qui le recommande à priori, c'est le succès indisputable qu'il a obtenu dans l'application qui en est faite depuis deux ans. Il simplifie les écritures et permet de réaliser, dans certaines stations, de sérieuses économies de personnel.

Enfin, il définit mieux la part de responsabilité des agents préposés à la manutention des marchandises et oblige ainsi ceux-ci à apporter une plus grande attention dans leur travail.

Mais le véritable avantage du système en question se trouve dans cette innovation qu'il comporte la *rectification sur place* des erreurs commises. Ce résultat est obtenu par la séparation du service de la manutention de celui des écritures. Chacun de ces deux services opère de son côté ; il ne se rejoignent que pour se contrôler mutuellement.

La rectification sur place rend non seulement, d'une manière générale, les agents plus attentifs, mais elle prévient les réclamations et supprime les nombreuses correspondances et les recherches sans fin auxquelles donnent lieu les erreurs et les irrégularités, lorsqu'elles ne sont découvertes qu'après coup. Il convient de dire encore que le contrôle mutuel, en déterminant mieux la responsabilité de chacun, facilite les enquêtes et fait découvrir, sans peine, les auteurs de négligences. En outre, il coupe court à des pratiques irrégulières, pour ne pas dire plus, résultant des décharges que les agents se donnent entr'eux pour la forme et auxquelles on n'attache d'importance que lorsqu'il s'agit de trouver quand même un coupable.

En résumé ce système se recommande par trois points marquants savoir :

- La régularité dans le transport ;
- L'économie dans les frais de contentieux ;
- La définition plus nette des responsabilités.

Le même système pourrait être généralisé et appliqué à la manutention de toutes les marchandises. Nous le signalons à l'attention toute spéciale de M. le Ministre des Chemins de fer, en exprimant l'avis qu'il conviendrait de l'appliquer dans le plus grand nombre possible de stations, si

comme on nous l'affirme, il peut produire partout les résultats obtenus là où il a été mis en pratique.

Au chapitre *Perception et recettes*, la section centrale constate que dans le système actuellement suivi, les coupons délivrés en cours de route pour les taxes supplémentaires prennent beaucoup de temps aux gardes ; ils ne permettent pas aux voyageurs de s'assurer, par un simple coup d'œil, comme pour les billets ordinaires, si la perception est sincère, et ils ne présentent aucune garantie pour l'administration, le garde pouvant, sans beaucoup d'efforts, faire servir plusieurs fois impunément les mêmes coupons.

Si ce dernier et grave inconvénient n'existait même pas, les deux autres suffiraient pour faire condamner le système.

Les difficultés qui accompagnent la délivrance de ces coupons et le temps qu'elle exige produisent encore ce résultat de placer fréquemment le garde dans la nécessité de passer outre, à la perception, ou de sacrifier à cette opération le restant du contrôle du train. Dans le premier cas, il y a perte sèche pour le Trésor ; dans le second, le garde néglige sa principale attribution, ce qui ne peut être admis.

A quelque point de vue que l'on se place, le mode actuellement suivi pour les perceptions en cours de route apparaît comme laissant beaucoup à désirer et exigeant des transformations radicales.

Un membre, qui a porté spécialement son attention sur cet objet, a communiqué à la section centrale un nouveau billet conçu dans un sens tout différent des petits tickets aujourd'hui en vigueur. Ce billet se rapproche, par la forme, de ceux adoptés par les compagnies de tramways. Il est subdivisé en coupures de 10 centimes, lesquelles sont séparées les unes des autres par une ligne perforée, de telle façon que tout ou partie du billet puisse se détacher exactement et sans difficulté.

La délivrance aux voyageurs se ferait d'après la règle adoptée par les tramways, c'est-à-dire que tout billet ou partie de billet *détachés* seraient considérés comme vendus ; d'autre part, le voyageur verrait — toujours comme sur les billets des trams — si la somme *imprimée* sur le coupon qui lui est remis correspond bien à celle qu'il a payée.

Ces deux conditions constitueraient pour l'administration une double et sérieuse garantie.

Quand aux inscriptions que le garde devrait faire, elles seraient réduites au minimum et disposées de façon à être passées avec rapidité.

Sous le double rapport de la sincérité et de la facilité des opérations, le nouveau billet semble donc répondre complètement à sa destination. Nous le croyons, dans tous les cas, digne d'un sérieux examen, d'autant plus que la situation actuelle ne nous paraît pas pouvoir être tolérée plus longtemps.

Ces billets seraient conformes aux facsimilés suivants :

<p>A</p> <p>Souche a restituer en même temps que le ou les compartiments non utilisés.</p>	Fr.	Fr.	<p>1 A 00</p> <p>Chemins de fer de l'État Staatsspoorwegen</p> <p>SUPPLÉMENT BIJBETALING</p> <p>de van { à naar { train } train } Date datum</p> <p>Fr. 0.10 centmes</p>								
	1.00	0.90	0.80	0.70	0.60	0.50	0.40	0.30	0.20		

<p>A</p> <p>Souche a restituer en même temps que le ou les compartiments non utilisés.</p>	Fr.	<p>1 A 00</p> <p>Chemins de fer de l'État Staatsspoorwegen</p> <p>SUPPLÉMENT BIJBETALING</p> <p>de van { à naar { train } train } Date datum</p> <p>Fr. 1.10 centmes</p>								
	2.00	1.90	1.80	1.70	1.60	1.50	1.40	1.30	1.20	

La section est d'avis que le Gouvernement ferait chose utile en rattachant autant que possible, à moins qu'il n'y ait un inconvénient très sérieux, les perceptions et sous-perceptions des postes aux bureaux de stations du chemin de fer. Elle croit que ce principe serait une source d'économies et qu'il est très applicable quasi partout, excepté dans les grands centres.

Avant de passer au chapitre III, nous faisons suivre, avec la réponse, la question que la section centrale a adressée au Ministre au sujet du repos du dimanche pour les agents du chemin de fer.

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

Quelles sont les intentions du Département concernant le repos du dimanche ?
Qu'a-t-on déjà fait à cet égard ?

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

I. CHEMINS DE FER.

A. *Service des voies et travaux.*

Le personnel occupé par le service des voies et travaux peut se subdiviser en trois grandes catégories :

1° Les agents qui sont chargés de la manœuvre des barrières, des excentriques, des signaux et des ponts-tournants ou qui sont préposés à la surveillance et à la visite de la voie, des tunnels et des tranchées ;

2° Les agents chargés de l'entretien ordinaire de la voie, c'est-à-dire composant les brigades permanentes de piocheurs ;

3° Les ouvriers extraordinaires recrutés dans des cas exceptionnels.

En ce qui concerne le service des barrières, signaux, etc., et la visite de la voie, il est forcément continu ; les ouvriers y préposés ne peuvent donc interrompre leur travail le dimanche.

Mais les services d'exécution s'efforcent de faire coïncider avec le dimanche les jours de repos que les instructions permettent de leur accorder avec solde.

On tâche également de faire coïncider avec le dimanche le changement de tour entre les agents de jour et de nuit, ce qui assure ce jour de repos à l'un d'eux.

En outre, des mesures sont prises pour procurer aux agents, dont le service est ininterrompu, le temps d'assister aux offices religieux.

Les piocheurs ne travaillent pas, en réalité, le dimanche ; ils ne se livrent pas ce jour-là à des travaux de réfection des voies ; mais, ils doivent néanmoins se trouver au poste pour parer à toute éventualité et remplacer, au besoin, les agents de la première catégorie qui désirent se rendre aux offices religieux ainsi que ceux qui prennent leur jour de repos.

Quant aux ouvriers extraordinaires, ils ne travaillent pas le dimanche sauf dans

des cas d'urgence (déraillement, abondance des neiges, etc).

L'administration a toujours recommandé de ne pas imposer le travail du dimanche sans nécessité absolue; des instructions ont été données précédemment à ce sujet, à MM. les chefs de service des voies et travaux.

B. *Service de la traction et du matériel.*

1° Ateliers de réparation ;

Le personnel de ces ateliers chôme le dimanche.

La visite des chaudières et des moteurs, les réparations à l'outillage qui ne peuvent être faites pendant les jours ouvrables, sont les seuls travaux exécutés le dimanche.

Des instructions ont été données pour que cette besogne soit ramenée au strict nécessaire. Afin d'éviter les abus, l'autorisation préalable de la direction est requise.

2° Ateliers d'entretien et de visite annexés aux remises de locomotives.

La marche des machines n'étant pas suspendue le dimanche, il est indispensable de garder à la disposition du service un certain nombre d'ouvriers chargés de visiter le matériel, d'effectuer les réparations urgentes et d'allumer les machines pour le service des eaux d'alimentation.

Toutefois, ce travail est réduit à ce qui est strictement nécessaire.

Toute l'organisation du travail a été révisée dans cet ordre d'idées.

L'administration a déjà supprimé le travail de 11 manœuvres à l'atelier de Bruxelles-Midi, de 16 hommes à l'atelier de Ledeborg, de 22 hommes à l'atelier de Bruxelles-Nord, de 10 hommes à Tournai.

Il est à remarquer que la suppression du travail du dimanche n'a pas entraîné la diminution du salaire des ouvriers. La compensation s'établit en faisant travailler supplémentaires les ouvriers pendant

la semaine, de manière à récupérer le salaire perdu le dimanche.

3° Personnel des trains.

Il est impossible de supprimer le travail de ces agents, mais l'administration s'efforce de faire coïncider, à tour de rôle et dans la mesure du possible, les jours de repos avec un ou plusieurs dimanches du mois.

Des mesures ont été prises dans ce sens.

C. Service de l'exploitation.

Par suite d'une décision récente, les bureaux centraux de marchandises sont fermés les dimanches, à partir de midi.

Cette mesure ne pouvait soulever aucune réclamation.

Une statistique, dressée par l'administration, prouve que le nombre des expéditions faites dans les bureaux établis à l'intérieur des villes, était insignifiant.

Les bureaux des stations restant ouverts, les expéditeurs ont la ressource d'y faire porter leurs marchandises.

Il n'a jamais été question de restreindre le service des voyageurs, mais l'administration étudie la question de savoir s'il est possible de diminuer le nombre des trains de marchandises. Il est désirable d'arriver à une solution qui n'entraînerait aucun inconvénient pour le public et qui assurerait à un grand nombre d'agents le repos dominical.

II. POSTES.

Depuis plusieurs années, le service des postes a subi, les dimanches et les jours fériés, des réductions qui ont permis d'accorder un certain repos au personnel des bureaux.

La question a été récemment remise à l'étude, en vue d'étendre les réductions de service dans toute la mesure possible.

Il est désirable d'assurer aux agents, et spécialement aux facteurs, une plus grande somme de repos.

III. TÉLÉGRAPHES.

Le service des télégraphes étudie la question de réduction des heures d'ouverture, le dimanche, des bureaux télégraphiques.

Dans les bureaux où le service fonctionne le dimanche, pour les besoins de l'exploitation du chemin de fer, il n'est pas possible d'apporter une réduction du service. Mais il n'en est pas de même pour les postes télégraphiques établis au centre des villes. Depuis 1875, certains bureaux de cette dernière catégorie, établis dans des localités où fonctionne un autre bureau, ne sont ouverts, le dimanche, que de neuf heures du matin à midi et de deux à sept heures du soir, tandis que les autres jours de la semaine, ils sont sur pied de sept heures du matin à neuf heures du soir, sans interruption.

Il serait peut-être possible de réduire encore de deux heures les vacations de l'après-midi, en fermant les bureaux en question à cinq heures.

Les bureaux télégraphiques fonctionnant dans les perceptions des postes de localités où il n'y a pas d'autre bureau télégraphique sont, pour la plupart, à service limité; ils sont ouverts les dimanches de neuf heures à neuf heures et quart le matin et de deux à cinq heures de relevée.

Les vacations de ces bureaux pourront probablement être réduites.

Les conventions télégraphiques internationales ne permettent pas de faire des réductions de service d'autres jours que les dimanches. Il ne sera pas possible, par conséquent, d'assimiler les fêtes légales aux dimanches, dans les localités où

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

ne fonctionne qu'un seul bureau télégraphique, mais il est question de prendre cette mesure pour les bureaux centraux des localités pourvues d'un autre bureau télégraphique.

La section centrale est heureuse de constater les mesures prises par le Gouvernement ; elle espère qu'il ne s'arrêtera pas dans cette voie. Assurer le repos du dimanche au personnel, c'est non seulement rendre hommage à la liberté de conscience, mais aussi faire acte de bonne administration, en réparant par un repos périodique les forces du personnel, et en prévenant la lassitude, souvent seule cause des accidents.

CHAPITRE III.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

SECTION III. — TÉLÉGRAPHES.

Voici la réponse faite par le Gouvernement à une question posée par la section centrale au sujet des lignes téléphoniques :

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

Rien n'est dit spécialement, quant au service téléphonique, ni dans l'exposé des motifs, ni dans les développements du budget.

Le Gouvernement ne pourrait-il fournir à la section centrale quelques renseignements statistiques sur l'extension que ce service a pris et sur les résultats obtenus notamment dans ses rapports avec le Département des Chemins de fer ?

Ainsi que l'indique le développement du tableau XIV annexé au projet de loi du budget général de 1885, du 28 février 1884 (p. 608), un crédit de 100,000 francs est demandé à l'article 41 pour la construction de locaux et de lignes télégraphiques et téléphoniques.

Sur ce crédit, une somme de 45,500 francs est destinée à la construction de 100 kilomètres de lignes téléphoniques nouvelles, de 200 kilomètres de fils téléphoniques supplémentaires et à l'acquisition de vingt postes téléphoniques nouveaux.

Ces prévisions ne se rapportent qu'à la construction, par le service des télégraphes, sur le domaine de l'État, des

lignes téléphoniques privées, visées par l'arrêté royal du 6 novembre 1882 et par l'avis inséré au *Moniteur* du 8 novembre 1882.

La somme globale de 100,000 francs figure au budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour 1883, annexé au projet de loi déposé le 8 novembre 1884.

Elle comprend la somme de 43,500 fr. dont il est fait mention ci-dessus, laquelle conservera son affectation.

L'article 43 du budget ordinaire pour 1883 comporte un crédit de 276,351 francs pour l'entretien ordinaire des télégraphes.

Les lignes téléphoniques établies par ce service n'ayant qu'un faible développement et étant de construction récente, une part minime de cette somme sera affectée à leur entretien.

L'article 1^{er} de la loi du 11 juin 1883 a autorisé le Gouvernement à entreprendre lui-même ou à concéder l'établissement de l'exploitation de réseaux téléphoniques.

Par une première application de cette loi, le nouveau service de correspondance a été concédé dans les villes de Bruxelles, Anvers, Gand, Liège, Verviers, Charleroi, Mons, La Louvière, Louvain et dans les communes environnantes, à une distance de 10 kilomètres. Ces réseaux concédés sont en activité, sauf celui de La Louvière qui n'est pas encore construit.

Les bureaux centraux de Bruxelles, Anvers, Gand, Liège, Verviers, Mons, Charleroi, Louvain, des concessions ci-dessus sont reliés au bureau télégraphique central de ces villes.

Les abonnés transmettent et reçoivent par cette voie les télégrammes privés à destination de l'intérieur et de l'étranger.

Le nombre d'abonnés par concession est le suivant : Bruxelles 527 ; Anvers 716 ; Gand 288, Liège 281 ; Verviers 283 ; Charleroi 147 ; Mons 95 ; Louvain 117.

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

Le Gouvernement s'étant réservé l'exploitation de la téléphonie à longue distance, s'est préoccupé, au début de la présente année, de mettre le réseau télégraphique en état de transmettre la correspondance téléphonique entre tous les réseaux concédés. Grâce aux inventions de M. Van Rysselberghe, les lignes télégraphiques ont été appropriées, moyennant une dépense modérée, de manière à transmettre la parole sans cesser de donner cours aux correspondances du télégraphe.

Le service de la téléphonie à longue distance a été inauguré le 20 octobre dernier, entre Bruxelles et Anvers.

Il fonctionnera très prochainement entre Bruxelles et les autres réseaux concédés.

La section centrale félicite vivement le Gouvernement d'avoir appliqué, le premier sur le continent, le service téléphonique à longues distances, et d'avoir, par un arrêté spécial, organisé ce service.

ART. 43. *Entretien.*

La section centrale a interrogé le Gouvernement sur l'emploi possible de la fonte, au lieu du bois, pour les poteaux télégraphiques.

Voici la réponse de M. le Ministre :

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

Ne serait-il pas préférable, ainsi que cela se pratique en Suisse, d'employer la fonte plutôt que le bois pour les poteaux télégraphiques? N'y a-t-il pas un bon parti à tirer du bas prix des fontes en Belgique?

L'emploi de poteaux en fonte ne paraît présenter aucun avantage.

Ces poteaux, pour être suffisamment résistants, devraient avoir un grand poids et être fortement consolidés.

Il en résulterait une dépense notablement supérieure à celle à laquelle donnent lieu des poteaux en bois.

En outre, les poteaux en fonte présenteraient encore le grand inconvénient d'être plus fragiles que ceux en bois.

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

Les poteaux en fer ou en tôle seraient préférables à ceux en fonte, au point de vue de la résistance ; mais l'élévation de leur prix de revient est un sérieux obstacle à leur emploi.

L'administration des télégraphes suisses a utilisé des poteaux en fer et non en fonte, mais, en 1876 déjà, elle avait décidé de cesser l'emploi de poteaux métalliques, sauf dans quelques cas particuliers.

CHAPITRE IV.

MARINE.

ART. 45. *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.*

Le tableau de développement du projet de budget renseigne à l'article 45, *litt.* 6, une somme de 365,672 francs pour les deux services spéciaux entre Ostende et Douvres et entre Anvers et la Tête de Flandre.

D'après les renseignements fournis à la section centrale, les frais du service du passage d'eau entre Anvers et la Tête de Flandre devraient entrer dans ces prévisions pour une somme de 69,540 francs.

Dans ce dernier chiffre, la rubrique *Matériel* n'est portée que pour la somme de 27,750 francs, alors que les deux derniers comptes liquidés accusent, pour 1882, une dépense de fr. 62,558-15 et, pour 1883, une dépense de fr. 51,094-74. Il y a donc lieu de craindre que les prévisions du budget soumis à notre examen ne suffisent pas, et que les dépenses réelles occasionnées, en 1885, pour le passage d'eau entre Anvers et la Tête de Flandre ne dépassent notablement la somme totale de 70,000 francs.

Or, le budget des voies et moyens ne renseigne les recettes de ce passage que par un poste de 30,000 francs. En sorte qu'annuellement l'État se trouve en perte de ce chef de plus de 40,000 francs.

L'examen du détail du compte de dépense donne lieu à plusieurs observations. Ainsi, les chiffres de fr. 8,754-70 en 1882 et de fr. 6,417-97 en 1883 pour huiles et graines sont de nature à éveiller l'étonnement. Ceux de fr. 7,554-30 en 1882 et de fr. 6,076-30 en 1883 pour coupons de passage, annonces imprimées, registres, etc., sont inadmissibles. Et ici encore, la section centrale trouve une preuve de l'infériorité de la gestion de l'État.

Cette infériorité devient sensible, surtout quand on compare le compte de

l'État avec celui du Railway-Waes. Cette compagnie, qui possède comme l'État deux steamers, dépense de ce chef, annuellement, la somme d'environ 47,500 francs. Le compte de 1884 s'élève à fr. 56,472-10.

Ces chiffres comprennent la moyenne des grosses réparations.

Sans vouloir identifier absolument les deux services de l'État et du pays de Waes, il est incontestable que cette comparaison seule démontre que sur cette entreprise le Gouvernement a des économies à faire.

La section centrale pense même que c'est un luxe inutile autant que coûteux de maintenir ce service dans les conditions actuelles.

A son avis, l'État ferait bien de s'entendre avec la Compagnie du pays de Waes. Le Gouvernement se contenterait de faire le transport du bétail, des chevaux, des voitures, des marchandises encombrantes, et resterait naturellement chargé du passage du matériel de guerre, des troupes et des approvisionnements destinés aux forts de la rive gauche.

L'état des bateaux actuellement chargés du service du Gouvernement laisse beaucoup à désirer. Au lieu de les remplacer tous les deux, l'État pourra se contenter d'en commander un nouveau. De son côté, pour opérer le passage des voyageurs dans les meilleures conditions, la Compagnie d'Anvers-Gand substituerait peut-être un bateau à vapeur nouveau à celui de ses deux steamers qui se comporte le moins bien en service. De cette manière, trois steamers excellents feraient ce service ordinaire; deux vieux steamers seraient tenus en réserve. Cette combinaison assurerait un double service rationnellement organisé, l'un pour les personnes, l'autre pour les choses, ainsi que pour tous les transports officiels qui ne peuvent être confiés à une société privée.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Ce rapport serait incomplet et ne rendrait pas toute la pensée de la section centrale s'il n'insistait encore sur la nécessité impérieuse de chercher partout la réalisation des économies et de la simplification des rouages administratifs.

La section centrale n'entend nullement, il va sans dire, préconiser des économies qui seraient préjudiciables à la bonne marche et à la sécurité des services.

Dans cet ordre d'idées, les 5^e et 6^e sections ont exprimé le désir que les économies annoncées aux voies et travaux, et traction et matériel ne portassent point sur l'entretien de la voie. Il est juste de reconnaître que le Gouvernement lui-même, dans sa note préliminaire, nous a ôté toute crainte de cette nature, en déclarant que les réductions proposées sous lesdites rubriques sont motivées par l'état satisfaisant de l'entretien des voies et du matériel, la baisse du prix des matières, la situation des approvisionnements et une meilleure utilisation des rails de remploi.

La réduction totale de 2,923,994 francs sur les prévisions primitives pour

le budget de 1885, sont pour la section centrale, une garantie que ses désirs seront écoutés, et que le Gouvernement marchera d'un pas ferme dans la seule voie où il pourra trouver l'équilibre du budget et les moyens d'exonérer le pays, si éprouvé par la crise économique.

Le Rapporteur,

Bon Ed. OSY.

Le Président,

P. TACK.

